



ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ  
ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ  
ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

# ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΠΕΡ. ΛΥΚΟΥΔΗ

Γ' ΕΚΔΟΣΗ

Επιμέλεια ΔΗΜ. ΒΑΣΙΛΑΚΗ



ΑΘΗΝΑ 2014

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ  
ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ



ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ  
ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



Α' ΕΚΔΟΣΗ 1988

Β' ΕΚΔΟΣΗ 2005

Γ' ΕΚΔΟΣΗ 2014

ISBN: 960-337-066-5

Copyright © 2014 Ιδρυμα Ευγενίδου

Απαγορεύεται η ολική ή μερική ανατύπωση του βιβλίου και των εικόνων με κάθε μέσο καθώς και η διασκευή, η προσαρμογή, η μετατροπή και η κυκλοφορία του. (Άρθρο 3 του ν. 2121/1993).

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Ο Ευγένιος Ευγενίδης, εμπνευστής και ιδρυτής του «Ιδρύματος Ευγενίδου», προείδε ενωρίτατα και σχημάτισε τη βαθιά πεποίθηση ότι αναγκαίο παράγοντα για την πρόοδο του έθνους αποτελεί η άρτια κατάρτιση των τεχνικών μας σε συνδυασμό προς την ηθική τους αγωγή.

Την πεποίθησή του αυτή την μετέφερε σε γενναία πράξη ευεργεσίας, όταν κληροδότησε την περιουσία του για τη σύσταση Ιδρύματος, που θα είχε ως σκοπό...

«να συμβάλει εις τήν εκπαίδευσιν νέων ελληνικής ιθαγενείας εν τῷ ἐπιστημονικῷ και τεχνικῷ πεδίῳ».

Έτσι, τον Φεβρουάριο του 1956 συνεστήθη το «Ίδρυμα Ευγενίδου», του οποίου την διοίκηση και διαχείριση ανέλαβε η αδελφή του Μαρ. Σίμου, σύμφωνα με την επιθυμία του διαθέτη. Από τη στιγμή εκείνη άρχισαν πραγματοποιούμενοι οι σκοποί που οραματίστηκε ο Ευγένιος Ευγενίδης και συγχρόνως η εκπλήρωση μιας από τις βασικότερες ανάγκες του εθνικού μας βίου. Μετά το θάνατο της Μαρ. Σίμου συνέχισε το έργο της ως πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής από το 1981 έως το 2000 ο Νικόλαος Βερνίκος-Ευγενίδης· έκτοτε πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής και συνεχιστής του έργου είναι ο κ. Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης.

Κατά την κλιμάκωση των σκοπών του, εξ αρχής το Ίδρυμα προέταξε την έκδοση τεχνικών βιβλίων για λόγους θεωρητικούς και πρακτικούς. Διεπιστώθη πράγματι ότι αποτελεί πρωταρχική ανάγκη ο εφοδιασμός των μαθητών με σειρές από βιβλία, τα οποία θα έθεταν ορθά θεμέλια στην παιδεία τους και θα αποτελούσαν συγχρόνως πολύτιμη βιβλιοθήκη για κάθε τεχνικό.

Ειδικότερα, όσον αφορά στα εκπαιδευτικά βιβλία των σπουδαστών των Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού, το Ίδρυμα ανέλαβε τότε την έκδοσή τους σε πλήρη και στενή συνεργασία με τη Διεύθυνση Ναυτικής Εκπαιδύσεως του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, υπό την εποπτεία του οποίου υπάγονται οι Σχολές αυτές. Η ανάθεση στο Ίδρυμα έγινε με την υπ' αριθ. 61228/5031, της 9ης Αυγούστου 1966, απόφαση του ΥΕΝ, οπότε και ενεργοποιήθηκε η αρμόδια Επιτροπή Εκδόσεων, η οποία είχε συγκροτηθεί το 1958.

Αποτέλεσμα της συνεργασίας αυτής ήταν η έκδοση της Σειράς «Βιβλιοθήκη του Ναυτικού», όπου εξεδόθησαν: α) Για τους μαθητές των Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού 27 τόμοι βιβλίων (1967 – 1979). β) Για τις ΑΔΣΕΝ (Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού) 42 τόμοι (1979 – 2001).

Κύριος σκοπός των εκδόσεων αυτών, των οποίων το περιεχόμενο ήταν σύμφωνο με τα εκάστοτε ισχύοντα αναλυτικά προγράμματα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ήταν η παροχή προς τους σπουδαστές των Ναυτικών Σχολών ΑΔΣΕΝ και Ναυτικών Λυκείων των αναγκαίων τότε εκπαιδευτικών κειμένων, τα οποία αντιστοιχούσαν προς τα μαθήματα που διδάσκονταν στις Σχολές αυτές.

Επίσης ελήφθη ιδιαίτερη πρόνοια, ώστε τα βιβλία αυτά να είναι γενικότερα χρήσιμα για όλους τους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού, που ασκούν το επάγγελμα ή εξελίσσονται στην ιεραρχία του κλάδου τους, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι επέρχεται μεταβολή στη ουσία του περιεχομένου τους.

Με την υπ. αρ. Μ 2111. 1/2/99/28-05-1999 (ΦΕΚ 1168Β/14-6-99) υπουργική απόφαση, όπως τροποποιήθηκε με την Κ.Υ.Α. των υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας αρ. Μ 3611.2/05/05/16-12-2005 (ΦΕΚ 1942 Β/30-12-2005 και ΦΕΚ 169 Β/13-02-2006), το ΥΕΝ ανέθεσε στο Ίδρυμα Ευγενίδου την συγγραφή και έκδοση 39 διδακτικών εγχειριδίων για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Οι συγγραφείς και η Επιτροπή Εκδόσεων του Ιδρύματος καταβάλλουν κάθε προσπάθεια, ώστε τα βιβλία να είναι επιστημονικώς άρτια αλλά και προσαρμοσμένα στις ανάγκες και τις δυνατότητες των σπουδαστών. Γι' αυτό έχουν προσεγμένη γλωσσική διατύπωση των κειμένων τους και η διαπραγμάτευση των θεμάτων είναι ανάλογη προς τη στάθμη της εκπαίδευσής, για την οποία προορίζονται.

Με την προσφορά στους καθηγητές, στους σπουδαστές των ΑΕΝ και σε όλους τους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού των εκδόσεών του, το Ίδρυμα συνεχίζει να συμβάλλει στην πραγματοποίηση του σκοπού του ιδρυτή του Ευγενίου Ευγενίδου.

## ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

**Εμμανουήλ Δρns**, Ομότιμος καθηγητής ΕΜΠ, Πρόεδρος.

**Αχιλλέας Μαισάγγος**, Αντιναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.).

**Αλέξανδρος Θεοφανόπουλος**, Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ. Υπ. Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Σύμβουλος επί των εκδόσεων του Ιδρύματος **Κων. Αγγ. Μανάφης**, Ομότιμος καθηγ. Φιλοσοφικής Σχολής Πανεπιστημίου Αθηνών.

Την Β' και την Γ' Έκδοση του βιβλίου επιμελήθηκε ο κ. **Δημήτριος Βασιλάκης**, Υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.), τ. Διευθ. Ναυτ. Εκπ. ΥΝΑ.

### Διατελέσαντα μέλη της Επιτροπής

*Γ. Κακριδής* (1955-1959) Καθηγητής ΕΜΠ, *Α. Καλογεράς* (1957-1970) Καθηγητής ΕΜΠ, *Α. Παππάς* (1955-1983) καθηγητής ΕΜΠ, *Χ. Καβουνίδης* (1955-1984) Μπχ. Ηλ. ΕΜΠ, *Μ. Αγγελόπουλος* (1970-2003) ομ. καθηγητής ΕΜΠ, *Σπ. Γουλιέλμος* (1958) Αντ/ρχος, *Ξ. Αντωνιάδης* (1959-1966) Αντ/ρχος, Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Π. Γ. Τσακίρης* (1967-1969) Πλοίαρχος, Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ελλ. Σίδερης* (1967-1969) Υποναύαρχος, *Π. Φουσιέρης* (1969-1971) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Αλ. Μοσχονάς* (1971-1972) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ι. Χρυσανθακόπουλος* (1972-1974) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Αθαν. Σωτηρόπουλος* (1974-1977) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Γ. Σπαριώτης* (1977) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., προσωρινός Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Θ. Πουλάκης* (1977-1979) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Π. Λυκούδης* (1979-1981) Πλοίαρχος Λ. Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Αναστ. Δημαράκης* (1981-1982) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Κ. Τσαντήλας* (1982-1984) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Α. Στανρόπουλος* ομ. καθηγητής Πειραιώς (2003-2008) *Ε. Τζαβέλας* (1984-1986) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Γ. Γρηγοράκος* (1986-1988) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Α. Μπαρκασιός* (1988-1989) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Κ. Παπαναστασίου* (1989) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Γ. Λάμπρου* (1989-1992) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Κ. Κοκορέσιος* (1992-1993) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Κ. Μαρκάκης* (1993-1994) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ι. Ζουμπούλης* (1994-1995) Πλοίαρχος Λ.Σ., *Φ. Ψαρράς* (1995-1996) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Γ. Καλαρώνης* (1996-1998) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Θ. Ρενιζεπιέρης* (1998-2000) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ι. Σιεφανάκης* (2000-2001) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Κ. Μαρρίνος* (2001) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Π. Εξαρχόπουλος* (2001-2003) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Κ. Μπριλάκης* (2003-2004) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ν. Θεμέλαρος* (2003-2004) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Π. Κουβέλης* (2004-2005) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Δ. Βασιλάκης* (2005-2008) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Π. Πειρόπουλος* (2008-2009) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Α. Μαισάγγος* (2009-2011) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ι. Σέρρης* (2011-2012) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ι. Τζαβάρας*, Αντιναύαρχος Λ.Σ. (Ε.Α.), *Ι. Τεγόπουλος*, ομ. καθηγητής ΕΜΠ.

Ι Δ Ρ Υ Μ Α Ε Υ Γ Ε Ν Ι Δ Ο Υ  
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ  
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΠΕΡ. ΛΥΚΟΥΔΗ  
ΥΠΟΝΑΥΑΡΧΟΥ Λ.Σ. (ε.α.)

Επιμέλεια Δημητρίου Βασιλάκη  
Υποναυάρχου Λ.Σ. (ε.α.) τ. Διευθυντού Ναυτικής Εκπαιδεύσεως ΥΝΑ

Γ' ΕΚΔΟΣΗ

ΑΘΗΝΑ  
2014



## ΠΡΟΛΟΓΟΣ Α' ΕΚΔΟΣΕΩΣ

*Η θεωρητική μελέτη και η εφαρμογή του ναυτικού δικαίου έχουν ιδιαίτερη σημασία στη χώρα μας, λόγω της σπουδαιότητας που έχει γι' αυτήν η εμπορική ναυτιλία.*

*Η ναυτική παράδοση, που ξεκινά από αρχαιότατους χρόνους και οφείλεται στη γεωγραφική θέση της Ελλάδας και στην ενασχόληση των κατοίκων της, ιδιαίτερα των νησιωτικών περιοχών, στα ναυτικά έργα, οδήγησε στην εντυπωσιακή ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, η οποία έφερε την ελληνική σημαία στην πρώτη γραμμή των μεγάλων ναυτλιακών δυνάμεων του κόσμου.*

*Κατά τη μακράιωνη ιστορία του εμπορικού ναυτικού οι Έλληνες κατείχαν εξέχουσα θέση στον παγκόσμιο ναυτλιακό στίβο. Τα διάφορα φύλα, που κατοίκησαν τους ελληνικούς χώρους, συνύφανα την ύπαρξή τους με τη θάλασσα και κανενός άλλου λαού τα πεπρωμένα δεν ταυτίσθηκαν τόσο σιανά με τη ναυτιλία.*

*Οι αδιάκοπες εξερευνήσεις και η ίδρυση πολυαριθμών αποικιών, είχαν ως συνέπεια τη διάδοση του ελληνικού πολιτισμού σε ολόκληρο τον τότε γνωστό κόσμο και την καθιέρωση των Ελλήνων ως του αδιαμφισβήτητου κυρίαρχου ναυτικού λαού της αρχαιότητας.*

*Ο αρχαίος κρητικός πολιτισμός, η εκστρατεία της Τροίας, η λαμπρότητα της κλασικής αρχαιότητας και στη συνέχεια, η παγκοσμιότητα των ελληνιστικών χρόνων, η υπερχλιετής βυζαντινή αυτοκρατορία, η ναυτική εποποιΐα της νεοελληνικής εθνεγερσίας και η σύγχρονη παγκόσμια προβολή της ναυτικής Ελλάδας, αντιπροσωπεύουν εποχές εξόχων ναυτικών επιτευγμάτων της ελληνικής φυλής.*

*Από την εμπορική ναυτιλία η ελληνική πολιεία αποκομίζει σπουδαία εθνικά και πολιτικά οφέλη και έχει αποκτήσει διεθνώς κύρος και ισχύ ως μία από τις μεγαλύτερες ναυτικές δυνάμεις του κόσμου, γεγονός που της εξασφαλίζει ισοτιμία στο τραπέζι των διεθνών διαπραγματεύσεων, σε οχεικά θέματα πολιτικοοικονομικά ή και στρατιωτικά. Ακόμα η ναυτιλία είναι από τις κυριότερες πλουτοπαραγωγικές πηγές της ελληνικής οικονομίας. Τεράστια κεφάλαια, που συνιελούν στην εισροή στη χώρα πολύτιμου συναλλάγματος, είναι επενδεδυμένα σ' αυτήν και ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού αποζεί από αυτήν, απασχολούμενο σε ναυτικά και συναφή με τη ναυτιλία επαγγέλματα.*

*Οι σχέσεις που δημιουργούνται από τη δραστηριότητα μιας τόσο εντυπωσιακά αναπτυγμένης ναυτιλίας είναι πολλές και ποικίλες, η δε νομοθετική και διοικητική ρύθμισή τους απαιτεί εξειδικευμένες γνώσεις, προσοχή και μεθοδικότητα.*

*Ο κλάδος του δικαίου που ρυθμίζει τα θέματα της εμπορικής ναυτιλίας, καλείται ναυτικό δίκαιο, του οποίου τμήματα αναπτύσσονται στο παρόν εγχειρίδιο, σύμφωνα με το εγκεκριμένο από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας πρόγραμμα των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.).*

*Εκτός από την ύλη του ναυτικού δικαίου, το πρόγραμμα του μαθήματος προβλέπει επίσης τη διδασκαλία εισαγωγικών εννοιών του δικαίου και στοιχείων συνταγματικού δικαίου που κρίθηκαν απαραίτητα για τη γενικότερη κατάρτιση των στελεχών του εμπορικού ναυτικού. Τα θέματα αυτά αναπτύσσονται συνοπτικά στο πρώτο και δεύτερο μέρος του βιβλίου.*

*Κατά τη συγγραφή του εγχειριδίου καταβλήθηκε ιδιαίτερη προσπάθεια ώστε οι διάφορες έννοιες να διαιτυπώνονται με όση γίνεται απλότητα και σαφήνεια και η κατανόηση και αφομοίωση από τους σπουδαστές των νομικών και άλλων δυσνόπων θεωρητικών εννοιών να γίνεται ευχερέστερη.*

*Επιθυμώ επίσης από τη θέση αυτή να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες προς την Επιτροπή Εκδόσεων και προς το Εκδοτικό Τμήμα του Ευγενιδείου Ιδρύματος για τις προσπάθειες που κατέβαλαν για την όσο το δυνατόν αρτιότερη παρουσίαση του βιβλίου.*

Ο συγγραφέας



## ΠΡΟΛΟΓΟΣ Β' ΕΚΔΟΣΕΩΣ

Με την παρούσα έκδοση επίλθαν ορισμένες διορθώσεις και βελτιώσεις του κειμένου της πρώτης εκδόσεως του βιβλίου κυρίως σε ό,τι αφορά σε θέματα εκλογικού συστήματος, νπολογήσεως και εθνικότητας πλοίου, ναυτιλιακών εγγράφων πλοίων, αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, καθηκόντων πληρώματος, ναύλων κ.λπ., χωρίς να επέλθουν ουσιώδεις μεταβολές στο περιεχόμενό του, το οποίο εξακολουθεί να είναι σύμφωνα με το ισχύον αναλυτικό πρόγραμμα του Υ.Ε.Ν.

Οι προαναφερθείσες μεταβολές κρίθηκαν επιβεβλημένες λόγω της τροποποίησης των διατάξεων της νομοθεσίας, με τις οποίες ρυθμίζονταν τα θέματα αυτά κατά την αρχική έκδοση του βιβλίου.

Στην παρούσα έκδοση, εκτός από τα ανωτέρω, προστέθηκαν και δύο παραρτήματα, από τα οποία το πρώτο περιλαμβάνει το κείμενο του ισχύοντος Συντάγματος της χώρας μας, όπως αυτό διαμορφώθηκε στην Ζ' Αναθεωρητική Βουλή των Ελλήνων και το δεύτερο περιέχει συνοπτικό πίνακα με την ισχύουσα σήμερα ελληνική και διεθνή νομοθεσία για θέματα που αφορούν στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ Γ' ΕΚΔΟΣΕΩΣ

Το περιεχόμενο της Γ' εκδόσεως του βιβλίου αυτού έχει προσαρμοσθεί στις απαιτήσεις των ωρολογίων και αναλυτικών προγραμμάτων των Σχολών Πλοιάρχων και Μηχανικών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, όπως προβλέπονται στη Νέα Διεθνή Σύμβαση STCW (2010 Α' ΙΙΙ/1 Manila).

Η ανάγκη παρουσίασης των θεματικών εννοιών με πιο κατανοητό και απλουσιευμένο τρόπο, μας οδήγησε στη διαίρεση της ύλης του βιβλίου σε τέσσερα κύρια μέρη.

Στο πρώτο μέρος παρουσιάζονται συνοπτικά οι Αρχές του Δικαίου και η σημασία τους. Στο δεύτερο μέρος αναπτύσσονται έννοιες, όπως η νομική έννοια του πλοίου, τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου, οι εργασιακές απαιτήσεις του ναυτικού επαγγέλματος, οι συμβάσεις ναυτολόγησης, το πειθαρχικό δίκαιο του εμπορικού ναυτικού, καθώς και η γνώση ορισμένων διατάξεων του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ). Στο τρίτο μέρος αναπτύσσονται έννοιες του Διεθνούς Δικαίου, του Δικαίου της Θαλάσσης, των ειδικών οικονομικών θαλασσίων ζωνών, παραίθενται περιπτώσεις φαινομένων–περιστάτικων πειραιείας–τρομοκρατίας στη θάλασσα και περιγράφονται οι υποχρεώσεις του πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα, στο λιμάνι και στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Στο τέταρτο μέρος καταγράφονται βασικές γνώσεις για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization–I.M.O.) και τους διεθνείς κανονισμούς και συμβάσεις, που αφορούν στην ναυτική ασφάλεια, στην ναυτική τεχνολογία και στην διευκόλυνση των θαλασσίων μεταφορών.

Στο τέλος της διδακτέας ύλης του βιβλίου αυτού προστίθεται Παράρτημα, που περιέχει τις βασικές γνώσεις του Συνταγματικού Δικαίου και το οποίο κρίθηκε απαραίτητο για τους σπουδαστές. Το Παράρτημα δεν ανήκει στη διδακτέα ύλη.

Θερμές ευχαριστίες οφείλουμε στον κ. Αριστοτέλη Αλεξόπουλο, Δρ. Ναυτιλιακών Σπουδών, που επικαιροποίησε τα κείμενα τα οποία ελήφθησαν από το βιβλίο του «Διεθνείς Συμβάσεις – Κανονισμοί – Κώδικες» εκδόσεως Ιδρύματος Ευγενίδου και χρησιμοποιήθηκαν στο παρόν εγχειρίδιο.

Επίσης ευχαριστούμε την κ. Αναστασία Κουλουριώτου, Νομική Σύμβουλο L.L.M. Μ.Δ.Ε. του Ιδρύματος Ευγενίδου για τις εύστοχες παρατηρήσεις της στα κεφάλαια που σχετίζονται με το Διεθνές Δίκαιο.

Ο επιστημονικός ελεγκτής  
Δημήτριος Βασιλάκης

## ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

# ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΔΙΚΑΙΟΥ

### 0.1 Έννοια και χαρακτηριστικά του δικαίου.

Ο άνθρωπος από τη φύση του είναι κοινωνικός και αισθάνεται από ένστικτο την ανάγκη συμβίωσης με άλλους ανθρώπους για να αντιμετωπίσει τις βιωτικές του ανάγκες.

Η τάση αυτή του ανθρώπου εκδηλώθηκε αρχικά με τη μορφή της πατριαρχικής οικογένειας που αποτέλεσε τον πρώτο πυρήνα της κοινωνίας. Στη συνέχεια οι κοινωνίες εξελίχθηκαν και έλαβαν τη μορφή πολιτειών.

Για να υπάρξει όμως και να επιβιώσει η ανθρώπινη κοινωνία έχει ανάγκη από ορισμένους κανόνες που ρυθμίζουν τη συμπεριφορά των μελών της και τις σχέσεις μεταξύ τους, ώστε να επιτυγχάνεται ομαλή και ειρηνική συμβίωση, ταυτόχρονα δε και ανάπτυξη της δραστηριότητάς τους, προς το γενικότερο συμφέρον.

Με τους κανόνες αυτούς, που επιδιώκουν την προστασία της ζωής, της τιμής, της περιουσίας, της εργασίας και των άλλων ανθρωπίνων δικαιωμάτων, αποφεύγονται ή περιορίζονται οι αυθαιρεσίες και οι προστριβές μεταξύ των μελών της κοινωνίας. Έτσι, προστατεύεται η ίδια η κοινωνία που διαφορετικά θα διαλυόταν, αφού θα κυριαρχούσε η αυθαιρεσία, ο πρωτογονισμός και η δύναμη του ισχυρότερου.

Οι κανόνες αυτοί διαμορφώθηκαν βαθμιαία και αποτέλεσαν το Δίκαιο, το οποίο διαφέρει ανάλογα με τις εποχές και τον πολιτισμό κάθε λαού.

**Δίκαιο** λοιπόν είναι το σύνολο των κανόνων, οι οποίοι ρυθμίζουν τις σχέσεις των ατόμων που ζουν σε οργανωμένες κοινωνίες.

Για να τηρηθούν οι κανόνες δικαίου από όλα τα μέλη της κοινωνίας ομοιόμορφα, απαιτείται η ύπαρξη μιας υπέρτατης δυνάμεως που θα είναι σε θέση να εξαναγκάζει τα άτομα να συμμορφώνονται με την έννομη τάξη.

Η δύναμη αυτή καλείται **κράτος** που στα αρχαία ελληνικά σημαίνει ισχύς. Το κράτος διαθέτει κατάλληλη οργάνωση και τα απαιτούμενα όργανα για να επιβάλλει την τήρηση των κανόνων του δικαίου από όλους ανεξαιρέτως τους ανθρώπους που διαβιούν σ' αυτό.

Οι κανόνες δικαίου διαφέρουν από τους κανόνες της ηθικής, τους κανόνες συμπεριφοράς δηλαδή που πηγάζουν από την ανθρώπινη συνείδηση αλλά δεν επιβάλλονται υποχρεωτικά από την κρατική εξουσία.

### 0.2 Πηγές του δικαίου.

Οι κανόνες του δικαίου θεσπίζονται από την πολιτεία κατά τη διαδικασία που προβλέπει το σύστημα ή δημιουργούνται εθιμικά από την ίδια την κοινωνία.

Πηγές συνεπώς του δικαίου είναι οι **νόμοι** και τα **έθιμα**.

**Νόμοι** είναι οι πράξεις της πολιτείας που ψηφίζονται από τη βουλή, με τις οποίες θεσπίζονται, τροποποιούνται ή καταργούνται κανόνες δικαίου. **Θεμελιώδης νόμος του κράτους είναι το σύστημα.**

Άλλες διατάξεις της πολιτείας που προέρχονται από κρατικά όργανα εκτός της βουλής, ενώ δεν

έχουν την τυπική μορφή του νόμου, παράγουν στην ουσία τα ίδια αποτελέσματα, αφού εκδίδονται μετά από εξουσιοδότηση κάποιου νόμου και ρυθμίζουν τις σχέσεις των ατόμων και είναι υποχρεωτικές για όλους (ουσιαστικοί νόμοι).

Τέτοιες διατάξεις είναι τα **Προεδρικά Διατάγματα**, οι **Υπουργικές Αποφάσεις** και οι **Αστυνομικές Διατάξεις**.

Τα **έθιμα** είναι άγραφοι κανόνες δικαίου, οι οποίοι δημιουργούνται από τα άτομα που διαβιούν στην κοινωνία, μετά από μακροχρόνια και ομοιόμορφη εφαρμογή, με την κοινή πεποίθηση ότι αποτελούν δίκαιο.

### 0.3 Ιεράρχηση των κανόνων δικαίου.

Θεμελιώδης νόμος του κράτους είναι το σύνταγμα, το οποίο καθορίζει τη μορφή του πολιτεύματος, τις σχέσεις εκκλησίας και πολιτείας, τα ατομικά και κοινωνικά δικαιώματα και την οργάνωση και τις λειτουργίες της πολιτείας.

Κάθε πράξη της κρατικής εξουσίας πρέπει να είναι σύμφωνη με το σύνταγμα. Όταν κάποιος νόμος είναι αντίθετος με το σύνταγμα, τότε δεν εφαρμόζεται από τα δικαστήρια τα οποία τον κρίνουν **αντισυνταγματικό**.

Επίσης οι πράξεις της διοικήσεως, όταν είναι αντίθετες με το σύνταγμα, ακυρώνονται από το συμβούλιο επικρατείας, μετά από προσφυγή αυτών που έχουν έννομο συμφέρον.

Στη σειρά ιεραρχίας των κανόνων δικαίου ακολουθούν οι νόμοι που ψηφίζονται από τη βουλή με πλειοψηφία, μετά από πρόταση των αρμοδίων υπουργών ή μεμονωμένων βουλευτών και δημοσιεύονται στην εφημερίδα της κυβερνήσεως. Με τους νόμους θεσπίζονται ή καταργούνται ή τροποποιούνται κανόνες δικαίου.

Η ισχύς του νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην εφημερίδα της κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά από τον ίδιο το νόμο. Ο νόμος διατηρεί την ισχύ του μέχρις ότου καταργηθεί ή τροποποιηθεί με νεότερο νόμο.

Οι νόμοι δεν έχουν αναδρομική ισχύ. Μπορεί όμως να ορίζει ο ίδιος ο νόμος διαφορετικά, όταν υπάρχει σοβαρή αιτία. Οι ποινικοί πάντως νόμοι απαγορεύεται οπωσδήποτε να έχουν αναδρομική ισχύ, όταν θεμελιώνουν ποινική ευθύνη.

Τα **προεδρικά διατάγματα** είναι επίσης μέσο θεσπίσεως κανόνων δικαίου, εφόσον παρέχεται σχετική εξουσιοδότηση από το σύνταγμα ή από τυπικό νόμο. Μπορούν να καταργηθούν ή τροποποιηθούν με νεότερα διατάγματα ή με νόμο. Κατάργηση ή τροποποίηση με νεότερο διάταγμα, δεν συγχωρείται αν το διάταγμα έχει εκδοθεί εφ' άπαξ κατ' επιταγήν νόμου.

Ο νόμος, σε πολλές περιπτώσεις ρυθμίζει ένα θέμα με γενικές διατάξεις. Για τις λεπτομέρειες εφαρμογής του παρέχει εξουσιοδότηση εκδόσεως προεδρικών διαταγμάτων ή υπουργικών αποφάσεων.

Τα προεδρικά διατάγματα εκδίδονται από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας με πρόταση του αρμόδιου υπουργού και δεν απαιτείται η ψήφισή τους από τη βουλή. Προς εξασφάλιση της συνταγματικότητας και νομιμότητας των προεδρικών διαταγμάτων πρέπει απαραίτητως να τεθούν υπόψη του Συμβουλίου Επικρατείας (ΣτΕ) για επεξεργασία και έκδοση σχετικής γνωμοδοτήσεως, χωρίς την οποία δεν υπογράφονται από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας.

Τα προεδρικά διατάγματα διακρίνονται σε **κανονιστικά**, με τα οποία θεσπίζονται δευτερεύοντες κανόνες δικαίου και σε **εκτελεστικά**, τα οποία εκδίδονται προς εκτέλεση κάποιου νόμου σε συγκεκριμένη περίπτωση (π.χ. διορισμός δημοσίου υπαλλήλου).

Για τη ρύθμιση δευτερεύουσας σημασίας λεπτομερειών που αναφέρονται στην εφαρμογή των νόμων εκδίδονται **διοικητικές αποφάσεις**. Απαιτείται και εδώ η ύπαρξη νομοθετικής εξουσιοδοτήσεως, εκτός αν ρυθμίζονται θέματα που ανάγονται στη γενικότερη αρμοδιότητα της διοικήσεως.

Αποφάσεις εκδίδονται από τους υπουργούς ή άλλα όργανα της διοικήσεως που έχουν κατάλληλα εξουσιοδοτηθεί (νομάρχες, διευθυντές υπηρεσιών κ.λπ.). Οι αποφάσεις δημοσιεύονται επίσης στην εφημερίδα της κυβερνήσεως αν αυτό επιβάλλεται από το νόμο.

Οι διοικητικές αποφάσεις έχουν μικρότερη τυπική ισχύ και είναι δυνατόν να τροποποιηθούν ή καταργηθούν με νεότερη διάταξη νόμου ή διατάγματος ή και με νεώτερη απόφαση του αρμόδιου διοικητικού οργάνου.

Οι διάφορες δημόσιες υπηρεσίες, μέσα στον κύκλο της αρμοδιότητάς τους, εκδίδουν έγγραφα με τα οποία πιστοποιούν ορισμένα περιστατικά, απευθύνουν οδηγίες και συστάσεις για την εκτέλεση των κείμενων διατάξεων ή πληροφορούν τους πολίτες για ορισμένες ενέργειες της διοικητικής αρχής. Τα έγγραφα ειδικά που απευθύνονται από προϊστάμενη, σε υποδεέστερες υπηρεσίες και παρέχουν εντολές, συστάσεις και οδηγίες για την ομοιόμορφη και ορθή εφαρμογή των κείμενων διατάξεων καλούνται **εγκύκλιοι**.

Τα δημόσια έγγραφα πρέπει να φέρουν τα τυπικά στοιχεία που ορίζει ο νόμος και να εκδίδονται από τα αρμόδια κρατικά όργανα. Απαιτείται να αναφέρεται τίτλος της υπηρεσίας που τα εκδίδει και να υπάρχει η υπογραφή του αρμόδιου υπαλλήλου, καθώς και υπηρεσιακή σφραγίδα. Επίσης πρέπει να αναφέρεται ο τόπος, η χρονολογία εκδόσεως και ο αριθμός πρωτοκόλλου.

#### 0.4 Ερμηνεία των κανόνων δικαίου.

Κατά την εφαρμογή των κανόνων δικαίου, εγείρονται συνήθως αμφιβολίες και αμφισβητήσεις σε ό,τι αφορά την πραγματική έννοιά τους και γι' αυτό απαιτείται να δοθεί σχετική ερμηνεία από αρμόδια όργανα ή ειδικά πρόσωπα.

Η ερμηνεία μιας διατάξεως μπορεί να γίνει με νεότερο ερμηνευτικό νόμο, οπότε έχουμε την περίπτωση **αυθεντικής ερμηνείας** του νόμου. Αυτό συμβαίνει σε σπάνιες περιπτώσεις. Η επιστημονική ερμηνεία των νόμων γίνεται από τα δικαστήρια και την επιστήμη (συγγραφείς) και διακρίνεται στη **γραμματική** και στη **λογική** ερμηνεία.

Η γραμματική ερμηνεία βασίζεται στους κανόνες της γραμματικής και της γλώσσας και ακολουθεί πιστά τη διατύπωση του ερμηνευόμενου κειμένου.

Η λογική ερμηνεία βασίζεται στους κανόνες της λογικής και της δεοντολογίας. Ο ερμηνευτής αναζητεί το «πνεύμα του νόμου», δηλαδή την πραγματική βούληση του νομοθέτη και το σκοπό που εξυπηρετεί η συγκεκριμένη διάταξη.

#### 0.5 Διαίρεση του δικαίου.

Οι κανόνες δικαίου αποβλέπουν στη ρύθμιση των σχέσεων των πολιτών μιας ή διαφορετικών πολιτειών ή του κράτους με τους πολίτες ή περισσότερων κρατών μεταξύ τους. Επίσης οι κανόνες δικαίου ρυθμίζουν θέματα που ανάγονται σε διάφορους τομείς δραστηριότητας των πολιτών ή των κρατών. Συνεπώς το δίκαιο διακρίνεται σε διάφορους κλάδους.

Η σπουδαιότερη διαίρεση είναι σε δημόσιο και σε ιδιωτικό δίκαιο.

α) Ως **δημόσιο δίκαιο** ονομάζεται το σύνολο των κανόνων δικαίου που ρυθμίζουν την οργάνωση και λειτουργία του κράτους, καθώς επίσης τις σχέσεις της πολιτείας προς τα πρόσωπα και τις σχέσεις των διαφόρων κρατών μεταξύ τους.

β) Ως **ιδιωτικό δίκαιο** ονομάζεται το σύνολο των κανόνων δικαίου που ρυθμίζουν τις σχέσεις μεταξύ των πολιτών μιας πολιτείας καθώς και των πολιτών διαφόρων πολιτειών.

Το δημόσιο δίκαιο διακρίνεται κυρίως σε:

α) **Συνταγματικό δίκαιο** το οποίο περιλαμβάνει θεμελιώδεις κανόνες που καθορίζουν τη μορφή του πολιτεύματος, τις γενικές αρχές οργάνωσης και ασκήσεως της κρατικής εξουσίας και τα όρια αυτής απέναντι στα διάφορα άτομα (ατομικά δικαιώματα).

β) **Διοικητικό δίκαιο** που περιλαμβάνει κανόνες για τη διοίκηση του κράτους και για τις σχέσεις αυτού με τους πολίτες.

γ) **Ποινικό δίκαιο** το οποίο περιλαμβάνει κανόνες που ορίζουν ποιες είναι οι αξιόποινες πράξεις και με τι ποινές τιμωρούνται οι δράστες αυτών.

δ) **Δικονομικό δίκαιο** το οποίο περιλαμβάνει τους κανόνες που καθορίζουν τα αρμόδια όργανα για την απονομή της δικαιοσύνης, δηλαδή τα δικαστήρια, όπως επίσης και τον τρόπο που απονέμεται η δικαιοσύνη, δηλαδή τη διενέργεια ανακρίσεων, τη διαδικασία ενώπιον των δικαστηρίων και την εκτέλεση των δικαστικών αποφάσεων.

Το δικονομικό δίκαιο έχει δυο κλάδους, την **πολιτική** και την **ποινική δικονομία**.

ε) **Εκκλησιαστικό δίκαιο** το οποίο περιλαμβάνει το σύνολο των κανόνων που ρυθμίζουν τις σχέσεις της εκκλησίας προς την πολιτεία, καθώς και τις σχέσεις των μελών της εκκλησίας προς αυτήν και προς την πολιτεία.

στ) **Δημόσιο διεθνές δίκαιο** που αποτελεί το σύνολο των κανόνων που ρυθμίζουν τις σχέσεις μεταξύ των κρατών και τις σχέσεις προς τους πολίτες άλλων κρατών.

Το ιδιωτικό δίκαιο διακρίνεται σε:

α) **Αστικό δίκαιο**, το οποίο ρυθμίζει τις προσωπικές και περιουσιακές σχέσεις των διαφόρων προσώπων. Κλάδοι του αστικού δικαίου είναι οι **γενικές αρχές**, το **ενοχικό δίκαιο**, το **εμπράγματο**, το **οικογενειακό** και το **κληρονομικό δίκαιο**.

β) **Εμπορικό δίκαιο**, το οποίο ρυθμίζει τις σχέσεις που ανάγονται στο εμπόριο. Κλάδος του εμπορικού δικαίου είναι το **ναυτικό δίκαιο**, που περιλαμβάνει κανόνες δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου και γι' αυτό διακρίνεται σε **δημόσιο ναυτικό δίκαιο** και σε **ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο**. Άλλη βασική διαίρεση του δικαίου είναι σε **εσωτερικό δίκαιο**, που εφαρμόζεται μέσα στα εδαφικά όρια μιας πολιτείας και σε **διεθνές δίκαιο**, που εφαρμόζεται στις σχέσεις μεταξύ διαφόρων κρατών ή μεταξύ πολιτών διαφόρων κρατών.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

### ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

#### 1.1 Έννοια – Διαίρεση ναυτικού δικαίου.

**Ναυτικό δίκαιο**<sup>1</sup> είναι το σύνολο κανόνων δικαίου, οι οποίοι ρυθμίζουν τις σχέσεις που ανάγονται στο ναυτικό εμπόριο και στη ναυτιλία γενικότερα. Η ρύθμιση των θεμάτων της ναυτιλίας με ειδικούς κανόνες επιβάλλεται λόγω των εξαιρετικών συνθηκών που επικρατούν στο θαλάσσιο εμπόριο και στη ναυτική εργασία και διαφέρουν από τις συνθήκες που επικρατούν στην ξηρά.

Το **ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο** περιλαμβάνει διατάξεις που ρυθμίζουν τις σχέσεις του θαλάσσιου εμπορίου, της συμβάσεως ναυτολογήσεως, της θαλάσσιας ασφαλίσεως και άλλα θέματα, όπως είναι η κυριότητα και η μεταβίβαση του πλοίου, η ναυτική υποθήκη κ.λπ..

Οι διατάξεις αυτές είναι **ενδοτικού δικαίου** κατά κανόνα, δηλαδή δεν αποκλείουν διαφορετική ρύθμιση, μετά από συμφωνία των ενδιαφερομένων.

Το **δημόσιο ναυτικό δίκαιο** περιλαμβάνει διατάξεις δημοσίου διεθνούς ναυτικού δικαίου, διοικητικού ναυτικού δικαίου (ασφάλειας ναυσιπλοΐας, ναυτικής εκπαίδευσης, ακτοπλοΐας, διοικητικού ελέγχου, ναυτικών ατυχημάτων), ποινικού και πειθαρχικού δικαίου και ναυτικού εργατικού δικαίου.

Οι περισσότερες από αυτές τις διατάξεις είναι **αναγκαστικού δικαίου**, δεν μπορούν δηλαδή να τροποποιηθούν με συμφωνία των ενδιαφερομένων, γιατί αφορούν στη δημόσια τάξη.

#### 1.2 Ιστορική εξέλιξη του ναυτικού δικαίου.

Η ναυτιλία αποτελεί αρχαιότατη απασχόληση του ανθρώπου. Άρχισε με πρωτόγονα μέσα (μονό-ξυλα, σχεδίες) που χρησιμοποιούσαν οι άνθρωποι για να διασχίσουν μικρές αποστάσεις στους ποταμούς και τις λίμνες. Πριν από την έναρξη της ιστορικής περιόδου είχαν ήδη κατασκευασθεί πλοία που διέσχιζαν τις θάλασσες και έφερναν σε εμπορική επικοινωνία του παράκτιους λαούς.

Από τους πρώτους ναυτικούς λαούς δεν διασώζονται στοιχεία για το δίκαιο που ρύθμιζε τις ναυτικές σχέσεις και συναλλαγές.

Τις πρώτες διατάξεις που ρυθμίζουν σχέσεις ναυτικού δικαίου συναντούμε στον κώδικα του βασιλιά της Βαβυλωνίας Χαμουραμί (2285 π.Χ.). Στην αρχαία αθηναϊκή δημοκρατία ίσχυαν πολλοί θεσμοί του νεότερου ναυτικού δικαίου, όπως το ναυτικό δάνειο, η αβαρία κ.λπ.. Στους βυζαντινούς χρόνους ίσχυαν διάφορες συλλογές ναυτικού δικαίου που περιλάμβαναν κυρίως αποφάσεις δικαστηρίων και ναυτικά έθιμα της εποχής εκείνης.

«**Ο νόμος Ροδίων ο ναυτικός**» είναι μάλλον ιδιωτική συλλογή ναυτικών διατάξεων που παρά την ονομασία του δεν έχει σχέση με τη Ρόδο. Περιλαμβάνει ναυτιλιακά έθιμα και συνήθειες που ίσχυαν στην ανατολική λεκάνη της Μεσογείου.

Συστηματική κωδικοποίηση του ναυτικού δικαίου άρχισε το 17<sup>ο</sup> αι. μ.Χ. πρώτα στη Γαλλία, με την έκδοση της περίφημης *Ordonnance de la Marine* (1681) του Λουδοβίκου XIV. Ο νόμος αυτός περιλαμβάνει διατάξεις δημοσίου και ιδιωτικού ναυτικού δικαίου και διαιρείται σε πέντε βιβλία που υποδιαιρούνται σε τίτλους και σε άρθρα. Αργότερα, όταν επί Ναπολέοντα κωδικοποιήθηκε το

<sup>1</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' έκδ., Μέρος 1<sup>ο</sup>, Εισαγωγή Κεφ. 1<sup>ο</sup>-2<sup>ο</sup>.

εμπορικό δίκαιο με το γαλλικό εμπορικό κώδικα (Code de Commerce), το ναυτικό δίκαιο αποτέλεσε ιδιαίτερο κεφάλαιο του κώδικα αυτού.

Στην Ελλάδα ίσχυσε από το 1836 αυτούσιος ο γαλλικός εμπορικός κώδικας, το δεύτερο βιβλίο του οποίου «*περί ναυτικής εμπορίας*», περιλαμβάνει το ναυτικό δίκαιο.

Το 1910 εκδόθηκε ο νόμος ΓΨΙΖ που αντικατέστησε ολόκληρο το δεύτερο βιβλίο του εμπορικού νόμου και ίσχυσε μέχρι το 1958. Κατά τις περιόδους αυτές θεσπίστηκαν και άλλα νομοθετήματα, πολλές δε διεθνείς συμβάσεις, σχετικές με θέματα ναυτικού δικαίου, κυρώθηκαν από τη χώρα μας.

Το έτος 1958 μπορεί να θεωρηθεί σταθμός στην ιστορία του ναυτικού δικαίου, αφού με το νόμο 3816 του έτους αυτού κυρώθηκε και άρχισε να ισχύει ο **Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου** (ΚΙΝΔ) που αντικατέστησε το νόμο ΓΨΙΖ και κάθε άλλη διάταξη νόμων ή εθίμων που ήταν αντίθετη σ' αυτόν.

Ο ΚΙΝΔ<sup>1</sup> περιλαμβάνει διατάξεις που αφορούν στα πλοία και στους πλοιοκτίτες, στη συμπλοιοκτησία, στον Πλοίαρχο και στο πλήρωμα, στην ευθύνη του πλοιοκτήτη, στις ναυλώσεις, στη ναυτική πίστη, στα ναυτικά προνόμια, στις κατασχέσεις των πλοίων, στις αβαρίες και στα περί συγκρούσεως των πλοίων, θαλάσσιας αρωγής και θαλάσσιας ασφάλειας.

Με το Ν.Δ. 187/1973<sup>2</sup> κυρώθηκε ο **Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου** (ΚΔΝΔ) που άρχισε να ισχύει από την 4η Απριλίου 1974.

Ο ΚΔΝΔ περιλαμβάνει διατάξεις που αναφέρονται:

α) Στα πλοία και βοηθητικά ναυπηγήματα, όπως είναι η απόκτηση και αποβολή της εθνικότητας, η καταμέτρηση, η ασφάλεια, τα ναυτιλιακά έγγραφα.

β) Σε θέματα προσωπικού πλοίων όπως η απογραφή, η ναυτική εκπαίδευση, τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας, οι συνθέσεις πληρωμάτων, η ναυτική εργασία, η ναυτολόγηση, η τροφοδοσία, τα καθήκοντα πλοίαρχου και πληρώματος.

γ) Σε θέματα λιμενικής αστυνομίας.

δ) Σε ειδικά ναυτιλιακά θέματα, όπως η ακτοπλοΐα, η πλοήγηση, τα φαρικά τέλη κ.λπ..

Στο τελευταίο μέρος του ΚΔΝΔ έχουν ενταχθεί οι ποινικές και πειθαρχικές διατάξεις που αφορούν στους ναυτικούς και περιλαμβάνονταν στον μέχρι τότε ισχύοντα **Ποινικό και Πειθαρχικό Κώδικα Εμπορικού Ναυτικού** (Π.Π.Κ.Ε.Ν.).

<sup>1</sup> Νόμος 3816/1958 (ΦΕΚ Α' 32/ 8.2.1958) περί Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

<sup>2</sup> Νομοθετικό Διάταγμα 187/1973(ΦΕΚ Α' 261/1973) περί Κώδικος Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου.

## ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

# ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

### ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΠΛΟΙΟ

#### 2.1 Εμπορικά πλοία και κατηγορίες αυτών.

**Εμπορικά πλοία**<sup>1,2</sup> θεωρούνται τα πλοία που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση μεταφοράς πραγμάτων ή προσώπων στη θάλασσα, για την αλιεία, τη ρυμούλκηση, την επιθαλάσσια αρωγή, την αναψυχή, τις επιστημονικές έρευνες ή για άλλους σκοπούς.

Για το χαρακτηρισμό ενός πλοίου ως εμπορικού δεν απαιτείται, όπως πριν από τον ΚΙΝΔ, η ενέργεια «**επί κέρδει εργασιών**» και συνεπώς ως εμπορικά πλοία θεωρούνται και τα σκάφη αναψυχής, τα εκπαιδευτικά και αυτά που εξυπηρετούν επιστημονικούς σκοπούς. Εμπορικά θεωρούνται και τα πλοία που ανήκουν στο δημόσιο, αλλά δεν χρησιμοποιούνται για καθαρά κρατικούς σκοπούς.

Μέχρι το τέλος του περασμένου αιώνα, η διαίρεση των πλοίων σε δύο κατηγορίες, δηλαδή σε φορτηγά και επιβατικά, ήταν αρκετή για τα δεδομένα της εποχής. Μετά όμως τη ραγδαία βιομηχανική ανάπτυξη των νεοτέρων χρόνων και τη μεταβολή της οικονομικής οργάνωσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, πολλαπλασιάστηκαν οι κατηγορίες των εμπορικών πλοίων. Αυτό οφείλεται στην αύξηση των κατηγοριών των προς μεταφορά φορτίων (βιομηχανικών, γενικών φορτίων, φορτίων μαζικής μεταφοράς), στην επαναστατική μεταβολή της ναυπηγικής τέχνης, με την εισαγωγή του χάλυβα, ως υλικού κατασκευής των πλοίων και στην εξειδικευμένη οργάνωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Τα εμπορικά πλοία μπορούν να διακριθούν σήμερα στις εξής κατηγορίες:

α) Ανάλογα με τις μεταφορές που εκτελούν, σε φορτηγά, επιβατικά (επιβατηγά), πλοία ειδικού προορισμού και πλοία βοηθητικής ναυτιλίας.

β) Ανάλογα με την περιοχή που απασχολούνται, σε ωκεανοπόρα, πλοία μικρότερης ακτίνας δράσεως (π.χ. μεσογειακά), ακτοπλοϊκά και πλοία εσωτερικών υδάτων.

γ) Ανάλογα με το υλικό κατασκευής, σε μεταλλικά, ξύλινα και μεικτής κατασκευής.

δ) Ανάλογα με τα μέσα προώσεως, σε ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα (ατμοκίνητα, δηζελόπλοια, ηλεκτροκίνητα, πυρηνοκίνητα).

#### 2.1.1 Τα φορτηγά πλοία.

Τα **φορτηγά πλοία** συμμετέχουν κατά το μεγαλύτερο ποσοστό στο παγκόσμιο μεταφορικό έργο και χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά φορτίων που προσφέρονται σε μεγάλες ποσότητες είτε ως χύμα (in bulk) είτε ως γενικά ή ειδικά φορτία (general cargo).

Βασικότερες κατηγορίες των εμπορικών πλοίων είναι τα ελεύθερα φορτηγά (tramps) και τα πλοία τακτικών γραμμών (cargo liners).

<sup>1</sup> Άρθρα 3, 4 ΚΑΝΔ.

<sup>2</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' έκδοση, Μέρος 1<sup>ο</sup>, Κεφ. 1<sup>ο</sup>.



### 1) Τα ελεύθερα φορτηγά πλοία.

Τα πλοία αυτά δεν απασχολούνται σε κάποια συγκεκριμένη γραμμή ή στη μεταφορά του ίδιου πάντα φορτίου, αλλά μεταφέρουν κάθε είδους φορτία που διατίθενται για μεταφορά, συνήθως ομοειδή, από οποιοδήποτε και σε οποιοδήποτε λιμάνι, αρκεί να υπάρχουν συμφέροντες οικονομικοί όροι.

Τα ομοειδή φορτία μεταφέρονται συνήθως σε μεγάλες ποσότητες και είναι μικρής κατά μονάδα αξίας, σε σχέση με τα γενικά φορτία. Τέτοια φορτία είναι σιδηρομεταλλεύματα, κάρβουνο, δημητριακά, ξυλεία κ.λπ..

Τα ελεύθερα φορτηγά έχουν την καταγωγή τους στην αρχαιότητα. Οι έμποροι τότε συνεπέβαιναν με τα εμπορεύματά τους στα πλοία και διαπραγματεύονταν στα λιμάνια που προσέγγιζαν τη διάθεση των φορτίων τους κατά το συμφερότερο τρόπο.

Κατά το πρώτο μισό του αιώνα μας, τα ελεύθερα φορτηγά κυριάρχησαν στις παγκόσμιες μεταφορές και αποτέλεσαν το αποκλειστικό σχεδόν μέσο θαλασσιών μεταφορών.

Χαρακτηριστικό γνώρισμα της εκμεταλλεύσεως των ελευθέρων φορτηγών είναι η αστάθεια απασχολήσεώς τους, για την οποία συντελούν συνήθως οικονομικές και εποχιακές διακυμάνσεις στη ζήτηση πλοίων για τη μεταφορά των ομοειδών φορτίων, καθώς και διάφορες πολιτικές αναταραχές (πόλεμοι, αποκλεισμοί, επαναστάσεις).

Τα ελεύθερα φορτηγά πλοία ήταν συνήθως πλοία απλής κατασκευής, με περιορισμένο ναυπηγικό κόστος, αλλά τα τελευταία χρόνια έχουν διατεθεί και στον τομέα αυτόν υπερσύγχρονα αυτοματοποιημένα πλοία για λόγους αποδοτικότερης εκμεταλλεύσεως και συναγωνισμού.

Ο τομέας της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας, δηλαδή των πλοίων tramps, είναι ο κατ' εξοχήν τομέας δραστηριότητας των Ελλήνων εφοπλιστών, στον οποίο αναδείχτηκαν ασυναγώνιστοι.

Τα ελεύθερα φορτηγά πλοία διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

α) Τα **πλοία γενικού φορτίου** (general cargo). Τα πλοία αυτά, λόγω του προορισμού τους, διαθέτουν συνήθως υποφράγματα με επαρκείς χώρους για τη στοιβασία αυτοτελών μονάδων φορτίου, με μεγάλο όγκο (π.χ. μεγάλα δέματα ή κιβώτια), ευρύχωρα κύπη με μεγάλα ανοίγματα για να μπαίνουν επιμήκη φορτία (π.χ. σωλήνες, ελάσματα), επαρκή χώρο στο κατάστρωμα για φόρτωση ξυλείας και απλής μορφής φορτοεκφορτωτικές ευκολίες. Αναπτύσσουν συνήθως μέση ταχύτητα 12-15 κόμβων.

β) Τα **πλοία ομοειδών φορτίων** (bulk carriers). Τα πλοία αυτά φέρουν ένα μόνο κατάστρωμα και διατίθενται στις χύμα μεταφορές ομοειδών ξηρών φορτίων.

Συνήθως φέρουν τις μηχανές τους στην πρύμη, όπου τοποθετούνται και τα διαμερίσματα του πληρώματος και διαθέτουν μεγάλα ανοίγματα κυτών που ανοιγοκλείνουν με ειδικά μηχανικά συστήματα. Τα πλοία αυτά διακρίνονται:

- Σε **μεταλλευματοφόρα** (ore carriers), που είναι τα σημαντικότερα της κατηγορίας πλοίων ομοειδών φορτίων και ο ρόλος τους είναι σημαντικότερος λόγω των συνεχώς αυξανόμενων αναγκών των βιομηχανιών χάλυβα. Σημαντική όμως μερίδα των μεταλλευμάτων μεταφέρεται και από τα πλοία πολλαπλής χρήσεως.
- Σε **πλοία μεταφοράς μεταλλευμάτων ή ακατέργαστου πετρελαίου** (ore/oil). Ο τύπος των πλοίων αυτών παρουσιάζει μεγαλύτερες δυνατότητες για πλήρη απασχόληση στο ταξίδι μεταβάσεως και επιστροφής.
- Σε πλοία μεταφοράς **ξηρού** και **υγρού φορτίου** (bulk/oil carriers).
- Σε πλοία μεταφοράς **μεταλλευμάτων, χύμα ξηρού φορτίου και πετρελαίου** (ore/bulk/oil carriers—O.B.O.). Ο τύπος αυτός των τριπλής χρήσεως πλοίων είναι περισσότερο αποδοτικός για την εκμετάλλευση του πλοίου, αφού αποφεύγονται όσο το δυνατόν περισσότερο τα ταξίδια χωρίς φορτίο και μειώνεται έτσι το κόστος μεταφοράς.

### 2) Τα φορτηγά πλοία τακτικών γραμμών (cargo liners).

Με τα πλοία αυτά εξυπηρετούνται οι ανάγκες μεταφοράς γενικών φορτίων (general cargo). Γενικά φορτία είναι τα βιομηχανικά και βιοτεχνικά είδη, τα είδη διατροφής, οι γεωργικές και ορυκτές

πρώτες ύλες κ.λπ.. Τα πλοία αυτά αναπτύσσουν μεγάλη ταχύτητα για την επιτυχία της αποστολής τους και έχουν υψηλού κόστους εξοπλισμό. Τα πλοία αυτά έχουν τη δυνατότητα μεταφοράς και περιορισμένου αριθμού επιβατών.

Η εκμετάλλευση των τακτικών γραμμών απαιτεί αναπτυγμένη κεντρική οργάνωση, εκτεταμένο δίκτυο εκπροσωπήσεως στα διάφορα λιμάνια προσεγγίσεως και πολυάριθμο και ειδικευμένο προσωπικό.

Εκτός από τον συνήθη τύπο των πλοίων τακτικών γραμμών υπάρχουν και τα πλοία μεταφοράς **εμπορευματοκιβωτίων** (container ships). Τα μεταφερόμενα με τα πλοία αυτά εμπορευματοκιβώτια είναι ευμεγέθη κιβώτια τυποποιημένων μορφών και διαστάσεων, στα οποία αποθηκεύεται μεγάλη ποικιλία αγαθών, συνήθως από την παραγωγή στην κατανάλωση.

**Πλεονεκτήματα** των εμπορευματοκιβωτίων είναι ότι παρέχουν ευχέρεια στη φορτοεκφόρτωση, έχουν ισχυρή κατασκευή, ώστε να προσφέρουν πλήρη προστασία στα εμπορεύματα που περιέχουν, είναι ασφαλισμένα από παραβιάσεις στα ενδιάμεσα λιμάνια και είναι γενικά οικονομικότερη η χρήση τους.

Άλλη κατηγορία πλοίων τακτικών γραμμών είναι τα πλοία roll on/roll off, τα γνωστά ως **RO-RO**. Τα φορτία που μεταφέρονται με τα πλοία αυτά «κυλιούνται» μέσα ή έξω από το πλοίο, επάνω σε ειδικώς ρυμουλκούμενα τροχοφόρα πλαίσια (trailers). Πρόκειται δηλαδή για ειδικό τύπο φορτηγών οχηματαγωγών. **Πλεονέκτημα** αυτών των πλοίων είναι ότι η φόρτωση και εκφόρτωσή τους γίνεται με ταχύτητα και χωρίς επιβαρύνσεις.

Άλλη κατηγορία πλοίων τακτικών γραμμών είναι τα **φορτηγιδοφόρα πλοία** (lash). Αυτά μεταφέρουν φορτία μέσα σε φορτηγίδες που φορτώνονται ή εκφορτώνονται στα διάφορα λιμάνια προσεγγίσεως, χωρίς να χρειάζεται πλεύριση του πλοίου σε κρηπίδωμα και έτσι υπάρχει μεγάλη εξοικονόμηση χρόνου. Οι φορτηγίδες ρυμουλκούνται μέχρι το πλοίο, το οποίο τις παραλαμβάνει αφού εκφορτώσει τις κενές που τυχόν φέρει μαζί του. Αυτές είχαν παραληφθεί έμφορτες στο προηγούμενο ταξίδι.

Στις τακτικές γραμμές χρησιμοποιούνται και τα **οχηματαγωγά πλοία** που μεταφέρουν έμφορτα ή μη οχήματα.

### **3) Τα φορτηγά πλοία υγρών φορτίων (δεξαμενόπλοια).**

Με τα πλοία αυτά μεταφέρονται υγρά ή υγροποιημένα φορτία. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται τα εξής:

α) Τα **πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια** (oil tankers). Διαφέρουν από τα άλλα φορτηγά πλοία γιατί μπορούν να μεταφέρουν ελεύθερα υγρά φορτία. Εκτελούν συνήθως το ταξίδι της επιστροφής κενά (υπό έρμα) και φέρουν πάντοτε τις μηχανές και τη γέφυρα προς την πρύμνη (το σύστημα αυτό ακολουθούν και άλλες κατηγορίες φορτηγών). Πριν από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, τα συνηθισμένα πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια είχαν χωρητικότητα 10.000 έως 15.000 τόνων D.W.. Το 1951 έφθασαν τους 20.000 τόνους και από το 1956-1966 η μέση χωρητικότητά τους κυμαινόταν από 40.000-50.000 τόνους D.W.. Μετά το 1966 συνεχίσθηκε με πρωτοφανή ρυθμό ο γιγαντισμός των δεξαμενοπλοίων που έφθασαν τους 300.000-500.000 τόνους.

β) Τα **υγραεροφόρα πλοία**. Είναι πλοία εξειδικευμένου τύπου για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων πετρελαίου και φυσικών αερίων, από τις χώρες παραγωγής στα κέντρα καταναλώσεως.

γ) Τα **πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων**. Παρουσιάζουν κοινά χαρακτηριστικά με τα υγραεροφόρα πλοία, αλλά αποτελούν τελείως εξειδικευμένο τύπο πλοίων, με πολύπλοκες εγκαταστάσεις. Πολλά από τα μεταφερόμενα χημικά φορτία είναι επικίνδυνα σε υψηλό βαθμό και γι' αυτό υπάρχει ανάγκη ειδικευμένου προσωπικού για τη στελέχωσή τους.

#### **2.1.2 Τα επιβατικά (επιβατηγά) πλοία.**

Τα πλοία αυτά αποτελούν τη δεύτερη μεγάλη κατηγορία εμπορικών πλοίων και κύριος σκοπός τους είναι η μεταφορά επιβατών, χωρίς όμως να αποκλείεται η χρησιμοποίησή τους και για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

Τα επιβατικά πλοία διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

### 1) Τα αμιγή επιβατικά.

Είναι τα πλοία που διαθέτουν το σύνολο ή το μεγαλύτερο μέρος της χωρητικότητάς τους για τη μεταφορά επιβατών. Η παραλαβή εμπορευμάτων σε πολύ περιορισμένες ποσότητες γίνεται προς εκμετάλλευση χώρων που λόγω της θέσεώς τους δεν προσφέρονται για επιβάτες. Τα αμιγή επιβατικά πλοία διακρίνονται:

α) **Στα υπερωκεάνεια**, τα οποία εξυπηρετούν δρομολογιακές γραμμές που συνδέουν υπερπόντιες χώρες. Τα τελευταία χρόνια το είδος αυτών των πλοίων έχει περιορισθεί σημαντικά, λόγω του οξύτατου συναγωνισμού του αεροπλάνου.

β) **Στα εκτελούντα πλόες περιορισμένης εκτάσεως**, τα οποία εξυπηρετούν δρομολογιακές γραμμές μεταξύ χωρών που βρίσκονται σε μικρή σχετικά απόσταση μεταξύ τους. Τέτοια πλοία στη χώρα μας είναι κυρίως αυτά που εκτελούν τη γραμμή με την Ιταλία.

γ) **Στα ακτοπλοϊκά επιβατικά**, που εκτελούν τακτικές δρομολογιακές γραμμές μεταξύ λιμανιών της ημεδαπής. Υπάρχουν μικρά και μεγάλα επιβατικά πλοία, ημερόπλοια (μικρών αποστάσεων), υδροπέρυγα κ.λπ..

### 2) Τα μεικτά επιβατικά.

Είναι τα πλοία, τα οποία, εκτός από τους χώρους εξυπηρετήσεως επιβατών, διαθέτουν επίσης επαρκείς χώρους για παραλαβή περιορισμένων ποσοτήτων φορτίων. Μεικτά επίσης θεωρούνται και εκείνα, των οποίων βασική αποστολή είναι η μεταφορά εμπορευμάτων, αλλά διαθέτουν και κατάλληλους χώρους για την παραλαβή και μεταφορά περιορισμένου αριθμού επιβατών.

### 3) Τα επιβατικά πλοία κυκλικών περιηγητικών πλόων (κρουαζιερόπλοια).

Η μεγάλη αύξηση του τουρισμού στη σύγχρονη εποχή συνετέλεσε στη σημαντική ανάπτυξη των πλοίων αυτών. Αξιοσημείωτο όμως είναι ότι δεν αντιμετωπίζουν το σκληρό ανταγωνισμό του αεροπλάνου, όπως άλλες κατηγορίες επιβατικών πλοίων, αλλά αντίθετα, συνεργάζονται με αυτό στις περισσότερες περιπτώσεις. Τα κρουαζιερόπλοια δεν εξυπηρετούν κάποιες δρομολογιακές γραμμές, για συγκοινωνιακές ανάγκες. Αποστολή τους είναι η εκτέλεση κυκλικών περιηγήσεων υψηλής οικονομικής στάθμης επιβατών κυρίως, λόγω του ακριβού εισιτηρίου. Προσεγγίζουν σε διάφορα λιμάνια του εσωτερικού και εξωτερικού, όσα παρουσιάζουν τουριστικό κυρίως ενδιαφέρον, στα οποία όμως δεν δικαιούνται να επιβιβάζουν ή αποβιβάζουν επιβάτες, εκτός εξαιρετικών περιπτώσεων.

Σκοπός συνεπώς των κρουαζιεροπλοίων δεν είναι η εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών κάποιας περιοχής, αλλά η ψυχαγωγία και η ξενάγηση των επιβατών τους για μικρό ή μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.

### 4) Τα επιβατικά οχηματαγωγά.

Τα επιβατικά οχηματαγωγά είναι πλοία ειδικής κατασκευής που διαθέτουν χώρους και ευκολίες για την παραλαβή και μεταφορά επιβατικών και φορτηγών οχημάτων. Σκοπός τους είναι η σύνδεση περιοχών που βρίσκονται σε σχετικά μικρή μεταξύ τους απόσταση ή νησιωτικών περιοχών μεταξύ τους ή με λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας.

Τα οχηματαγωγά διακρίνονται σε **κλειστού τύπου**, που έχουν πλήρες προστατευτικό κατάστρωμα επάνω από το χώρο των οχημάτων και σε **ανοικτού τύπου**, τα οποία είναι μικρής συνήθως χωρητικότητας, χωρίς προστατευτικό κατάστρωμα και εξυπηρετούν μικρές αποστάσεις.

## 2.1.3 Πλοία ειδικού προορισμού.

Η τάση για εξειδίκευση των θαλασσίων μεταφορών και η ανάγκη ταχείας και ασφαλούς διενέργειάς τους, επέβαλαν τη σχεδίαση πλοίων ειδικού προορισμού, που είναι τα εξής:

### 1) Πλοία ψυγεία.

Μεταφέρουν νωπά συνήθως προϊόντα μεταξύ μακρινών περιοχών. Διαθέτουν για το σκοπό αυτό

ειδικούς ψυκτικούς χώρους και μηχανήματα που λειτουργούν συνεχώς και διατηρούν την απαιτούμενη ψύξη κατά περίπτωση. Τα κυριότερα είδη που μεταφέρονται με τα πλοία ψυγεία είναι κρέατα, γαλακτοειδή, νωπά φρούτα, μπανάνες, εσπεριδοειδή, αλιευτικά προϊόντα κ.ά..

## **2) Αλιευτικά πλοία και φαλινοθηρικά.**

Είναι και αυτά εξειδικευμένου τύπου πλοία που ανήκουν σε διαφορετικό τομέα οικονομικής δραστηριότητας από το μεταφορικό. Ανάλογα με τις περιοχές δραστηριότητάς τους, τα αλιευτικά διακρίνονται σε αλιευτικά **εσωτερικών υδάτων** (λιμνών και ποταμών), σε αλιευτικά που εργάζονται **κοντά σε ακτές** και σε αλιευτικά **ανοικτής θάλασσας**. Από τα πλοία αυτά, άλλα διαθέτουν τα αλιεύματα νωπά, άλλα τα διατηρούν σε ψύξη, μέχρι να φθάσουν στο λιμάνι διαθέσεώς τους και άλλα διαθέτουν ειδικές εγκαταστάσεις και μέσα για την επεξεργασία και συσκευασία των αλιευμάτων (πλοία-εργοστάσια).

Τα φαλινοθηρικά πλοία είναι συνήθως ογκώδη σκάφη που διαθέτουν, εκτός του αλιευτικού εξοπλισμού και ειδικό εργοστάσιο βιομηχανικής επεξεργασίας των προϊόντων της φάλαινας.

## **3) Πλοία ωκεανογραφικών και επιστημονικών ερευνών – Πλοία μετεωρολογικών παρατηρήσεων.**

Αυτά είναι κατά κανόνα κρατικά πλοία, με ειδική αποστολή, όπως είναι η εξεύρεση νέων πλουτοπαραγωγικών πηγών, η μελέτη του υποβρύχιου ζωικού και φυτικού βασιλείου, η σπουδή των ωκεανείων ρευμάτων, η εκτέλεση υδρογραφικών εργασιών, η εκτέλεση μετεωρολογικών παρατηρήσεων κ.λπ..

Εκτός από τα πλοία αυτά υπάρχουν και άλλες κατηγορίες περισσότερο σπάνιες, όπως τα **καλωδικά πλοία** (για την πόνηση, συντήρηση και επισκευή των υποβρυχίων καλωδίων), τα **φαρόπλοια** (μόνιμα αγκυροβολημένα) και τέλος τα **εκπαιδευτικά πλοία**, που είναι σχεδιασμένα και εξοπλισμένα ειδικά για εκπαιδευτικούς σκοπούς των σπουδαστών του εμπορικού ναυτικού.

## **4) Τα πλοία αναψυχής.**

Τα περισσότερα από αυτά είναι μικρών διαστάσεων και εξυπηρετούνται συνήθως από τους ιδιοκτήτες τους που επιβαίνουν για ψυχαγωγία και εκτελούν και χρέη πληρώματος. Υπάρχουν και επαγγελματικά τουριστικά σκάφη που ναυλώνονται για την εκτέλεση ψυχαγωγικών πλόων, τα οποία στελεχώνονται συνήθως με ειδικευμένο πλήρωμα. Υπάρχουν και θαλαμηγοί μεγάλου μεγέθους, οι οποίες παρέχουν πολυτέλεια και ανέσεις μεγάλων επιβατικών πλοίων.

### **2.1.4 Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας.**

Τα σκάφη αυτά χρησιμοποιούνται συνήθως στα λιμάνια, στους όρμους, στις διώρυγες ή κοντά στις ακτές για να διευκολύνουν άλλα πλοία σε διάφορες ανάγκες τους. Τα βοηθητικά πλοία δεν εκτελούν τα ίδια μεταφορές αλλά βοηθητικές μόνο εργασίες. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν:

#### **1) Τα ρυμουλκά.**

Είναι μικρής χωρητικότητας σκάφη με μηχανές μεγάλης ιπποδυνάμεως, τα οποία χρησιμοποιούνται για την υποβοήθηση πλοίων μεγαλύτερων διαστάσεων κατά τους χειρισμούς κατάπλου και απόπλου σε λιμάνια, όπως επίσης και για τη ρυμούλκηση πλοίων διά μέσου στενών, διαύλων και περιορισμένων γενικά περιοχών. Χρησιμοποιούνται επίσης για τη ρυμούλκηση στην ανοικτή θάλασσα των πλοίων που έχουν ανάγκη από βοήθεια λόγω έκτακτης ανάγκης (βλάβη μηχανών, ακυβερνησία).

Ανάλογα με το είδος απασχολήσεώς τους τα ρυμουλκά διακρίνονται σε **ρυμουλκά λιμανιών** και **ρυμουλκά ανοικτής θάλασσας**.

Κύριο χαρακτηριστικό των ρυμουλκών είναι η μεγάλη ιπποδύναμη των μηχανών τους, η ισχυρή κατασκευή τους και οι εξαιρετικές ελκτικές ικανότητές τους. Η μεγάλη ισχύς των μηχανών εξασφαλίζει αυξημένη ελκτική ικανότητα που απαιτείται για τη ρυμούλκηση μεγάλων πλοίων, οι δε ελκτικές ικανότητες βοηθούν στην εκτέλεση επιδέξιων χειρισμών μέσα σε μικρό χρόνο, που είναι απαραίτητοι για τη μετακίνηση σε στενούς και άλλους επικίνδυνους χώρους.

## 2) Τα ναυαγοσωστικά.

Είναι σκάφη συγγενή με τα ρυμουλκά και έχουν αποστολή την παροχή επιθαλάσσιας αρωγής σε άλλα πλοία που κινδυνεύουν και έχουν ανάγκη βοήθειας, όπως επίσης και την ανέλκυση ναυαγίων.

Τα ναυαγοσωστικά ανήκουν συνήθως σε επιχειρήσεις που διαθέτουν στολίσκους τέτοιων πλοίων και έχουν ορμητήριο περιοχές που παρουσιάζουν ανάλογο ενδιαφέρον. Εκεί παραμένουν σε κατάσταση ετοιμότητας και σπεύδουν αμέσως μόλις ζητηθεί η βοήθειά τους.

Τα ναυαγοσωστικά, εκτός από την ισχυρή κατασκευή και της μεγάλης ιπποδύναμης μηχανές τους, διαθέτουν και ειδικό εξοπλισμό, όπως σύγχρονα ναυτιλιακά και ηλεκτρονικά βοηθήματα (ραντάρ, ηχοβολιστικά, τηλεπικοινωνιακά, αντλίες, σωστικά και πυροσβεστικά μέσα), καθώς επίσης έμπειρο και ειδικευμένο προσωπικό.

## 3) Οι πλοηγίδες.

Οι πλοηγίδες χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά των πλοηγών στα πλοία που πρόκειται να πλοηγηθούν και την επάνοδό τους στον πλοηγικό σταθμό.

Οι διαστάσεις των πλοηγίδων και οι μηχανές τους διαφέρουν, ανάλογα με τις περιοχές απασχόλησής τους και τις συνθήκες που επικρατούν.

## 4) Τα βοηθητικά ναυπηγήματα.

Είναι τα πλωτά κατασκευάσματα που βρίσκονται σε σταθερή παραμονή σε λιμάνια ή σε όρμους για σκοπούς βοηθητικούς της ναυτιλίας. Τέτοια ναυπηγήματα είναι τα εξής:

α) Οι **φορτηγίδες**. Σε παλαιότερες εποχές, όταν τα λιμάνια δεν διέθεταν τις απαιτούμενες ευκολίες για τη φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων στα πλοία η χρησιμότητα των φορτηγίδων ήταν ουσιαστική. Σήμερα η χρησιμότητά τους έχει περιορισθεί στο ελάχιστο και τείνουν να εκλείψουν.

β) Οι **βυθοκόροι**. Είναι πλωτά κατασκευάσματα στα οποία είναι εγκατεστημένα τεχνικά συγκροτήματα (γερανοί, εκσκαφείς, αναρροφητήρες) και χρησιμοποιούνται για την εκβάθυνση και διαπλάτυνση των λιμανιών, καθώς και για τη συντήρησή τους. Δεν έχουν αυτοδύναμη κίνηση, αλλά ρυμουλκούνται και αγκυροβολούν στους χώρους εργασίας τους και συνοδεύονται συνήθως από άλλα πλωτά ναυπηγήματα, στα οποία τοποθετούνται τα προϊόντα της υποβρύχιας δραστηριότητάς τους.

γ) Οι **πλωτές δεξαμενές**. Είναι μεγάλων διαστάσεων πλωτές κατασκευές, ανοικτές και από τις δυο άκρες τους. Αποτελούνται από παραλληλεπίπεδη βάση (λεκάνη) και από τους πύργους, δηλαδή τα πλευρικά κατακόρυφα τοιχώματα. Έχουν ειδικό τεχνικό εξοπλισμό και χρησιμοποιούνται για το δεξαμενισμό των πλοίων, τα οποία εισέρχονται σ' αυτές με κατάλληλους χειρισμούς.

δ) Οι **πλωτοί γερανοί**. Είναι ανυψωτικά μηχανήματα τοποθετημένα μόνιμως επάνω σε πλωτά κατασκευάσματα και χρησιμοποιούνται για τη φορτοεκφόρτωση των πλοίων και την κατασκευή ή συντήρηση λιμενικών έργων και εγκαταστάσεων.

## 2.2 Η έννοια του πλοίου (νομική και τεχνική).

Η **νομική έννοια** του πλοίου<sup>1,2</sup> διαφέρει από την **τεχνική του έννοια** και ορίζεται διαφορετικά στο ιδιωτικό από ότι στο δημόσιο ναυτικό δίκαιο<sup>3,4</sup>.

Σύμφωνα με την επιστήμη, την τεχνική και την πείρα, πλοίο γενικά θεωρείται ένα κοίλο σώμα (σκάφος) που έχει την ικανότητα να επιπλέει και να μετακινείται στο νερό και προορίζεται για να εκπληρώνει ναυτιλιακό προορισμό, όπως είναι η μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων, η αλιεία, η ρυμούλκηση, η ναυαγιαίρεση κ.λπ..

Στο άρθρο 1 του **Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου** (ΚΙΝΔ) ορίζεται ότι «**πλοίο είναι παν**

<sup>1</sup> Άρθρα 1, 2, 3, 4 ΚΙΝΔ.

<sup>2</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' έκδοση, Μέρος 1°, Κεφ. 3°.

<sup>3</sup> Άρθρα 3,4 ΚΑΝΔ.

<sup>4</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' έκδοση, Μέρος 1°, Κεφ. 2° Τίτλος 2°.

**σκάφος χωρητικότητας καθαρής τουλάχιστον δέκα κόρων, προωρισμένον όπως κινείται αυτοδυνάμως εν θαλάσση».**

Σύμφωνα με τον ορισμό αυτόν, για να χαρακτηριστεί ένα σκάφος ως πλοίο απαιτούνται τα εξής στοιχεία:

α) **Σκάφος**, δηλαδή κοίλο ναυπήγημα. Δεν είναι σκάφος η σχεδία που ναυπηγείται από κορμούς δένδρων.

β) **Καθαρή χωρητικότητα τουλάχιστον δέκα κόρων**. Ως μονάδα μετρήσεως της χωρητικότητας χρησιμοποιείται ο κόρος (2,83 m<sup>3</sup>). Κατά την έννοια συνεπώς του ΚΙΝΔ, τα μικρά σκάφη (πλοιάρια) και οι βάρκες δεν θεωρούνται πλοία.

γ) **Αυτοδύναμη κίνηση**. Δεν έχει σημασία ποια είναι η κινητήρια δύναμη του σκάφους. Πλοία μπορεί να θεωρηθούν τόσο τα μηχανοκίνητα όσο και τα ιστιοφόρα σκάφη, εφόσον βέβαια συντρέχουν και οι άλλες προϋποθέσεις του νόμου.

Οι βυθοκόροι, οι φορηγίδες, οι πλωτές δεξαμενές, δεν είναι πλοία κατά την έννοια του ΚΙΝΔ, αφού δεν έχουν τη δυνατότητα να κινούνται αυτοδυνάμως.

δ) **Προορισμός κινήσεως στη θάλασσα**. Δεν έχει σημασία αν το σκάφος κινείται στην ανοικτή θάλασσα ή σε λιμάνια ή μεταξύ όρμων. Όσα αντικείμενα, εκ περιστάσεως μόνο κινούνται στη θάλασσα, όπως τα υδροπλάνα ή τα αμφίβια αυτοκίνητα δεν μπορούν να θεωρηθούν πλοία, αφού ο κύριος προορισμός τους δεν είναι να κινούνται στη θάλασσα. Κατά την έννοια του ΚΙΝΔ, δεν μπορούν να θεωρηθούν πλοία, τα ποταμόπλοια τα οποία προορίζονται να κινούνται στους ποταμούς και όχι στη θάλασσα.

Η έννοια του πλοίου διαφέρει κατά τον **Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου** (ΚΔΝΔ) που ορίζει ότι **«πλοίον είναι παν σκάφος προωρισμένον όπως μετακινείται επί του ύδατος προς μεταφοράν προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσιον αρωγήν, αλιείαν, αναψυχήν, επιστημονικάς ερεύνas ή άλλον σκοπόν».**

Ο ορισμός του ΚΔΝΔ είναι ευρύτερος αφού για να χαρακτηριστεί ένα σκάφος ως πλοίο αρκεί να είναι προορισμένο να μετακινείται επάνω στο νερό για ορισμένο ναυτιλιακό σκοπό, χωρίς να τίθεται όριο χωρητικότητας, ούτε να απαιτείται αυτοδύναμη κίνηση στη θάλασσα. Περιλαμβάνει συνεπώς περισσότερες κατηγορίες σκαφών, όπως είναι τα ποταμόπλοια, τα πλοιάρια, οι φορηγίδες, που κατά την έννοια του ΚΙΝΔ δεν θεωρούνται πλοία.

### 2.3 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα του πλοίου.

Τα πλοία, λόγω της φύσεως και του προορισμού τους είναι αντικείμενα σπουδαίων εννόμων σχέσεων και επειδή μετακινούνται συνεχώς έχουν ανάγκη εξατομικεύσεως με διάφορα χαρακτηριστικά γνωρίσματα, τα οποία είναι σταθερά και γίνονται αντιληπτά από κάθε ενδιαφερόμενο.

Το πλοίο παρουσιάζει ομοιότητες με το φυσικό πρόσωπο, ως προς ορισμένα χαρακτηριστικά του. Αποκτά υποχρεωτικά ένα όνομα από της κατασκευής (γεννήσεως) του, έχει νόμιμη κατοικία (το λιμάνι νηολογήσεώς του), έχει ορισμένη εθνικότητα, απασχολείται σε διάφορες εργασίες (μεταφορές, ρυμούλκηση, αλιεία) και φθάνει στο τέλος της ζωής του με τη φυσιολογική φθορά ή από βίαιη αιτία (βύθιση, πυρκαϊά, προσάραξη).

Σε παλαιές εποχές, η ανθρώπινη φαντασία είχε προσδώσει στο πλοίο προσωπικότητα και στην αγγλική γλώσσα χαρακτηρίζεται ως γένους θηλυκού, με τη χρησιμοποίηση του άρθρου she. Παρόλα αυτά το πλοίο δεν έχει νομική προσωπικότητα, αλλά είναι ένα κινητό πράγμα που μπορεί να γίνει αντικείμενο εννόμων σχέσεων, αλλά όχι υποκείμενο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων. Δεν μπορεί συνεπώς το πλοίο να θεωρηθεί ότι έχει κάποια περιουσία, όπως το φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ούτε ότι είναι πιστωτής ή οφειλέτης έναντι άλλων προσώπων, διότι φορέας αυτών των δικαιωμάτων ή υποχρεώσεων είναι μόνο ο ιδιοκτήτης του (πλοιοκτήτης).

Κύρια χαρακτηριστικά γνωρίσματα του πλοίου είναι το όνομα, το διεθνές διακριτικό σήμα, ο αριθμός και λιμάνι νηολογήσεως και η χωρητικότητά του. Άλλα σημαντικά γνωρίσματα του πλοίου

είναι οι διαστάσεις του (πλάτος, μήκος, ύψος), το είδος της κινητήριας δυνάμεως και η ιπποδύναμη των μηχανών του.

### **1) Το όνομα του πλοίου.**

Αυτό εκλέγεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη και δεν απαγορεύεται να του δοθεί όνομα το οποίο φέρει ήδη και ένα άλλο πλοίο, με την προϋπόθεση όμως ότι αυτό δεν προκαλεί σύγχυση στους συναλλασσόμενους, οπότε έχουν εφαρμογή οι διατάξεις για αθέμιτο ανταγωνισμό. Αυτό μπορεί να συμβεί περισσότερο στα επιβατικά πλοία που είναι δρομολογημένα σε ορισμένες γραμμές και είναι γνωστά στην πελατεία τους με το όνομα που φέρουν.

Για την αλλαγή του ονόματος του πλοίου απαιτείται άδεια του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ)<sup>1</sup>. Αν το πλοίο είναι ενυπόθηκο, απαιτείται επί πλέον και έγγραφη συναίνεση των ενυπόθηκων δανειστών που παρέχεται πριν από την αλλαγή του ονόματος.

Το όνομα του πλοίου αναγράφεται στην πρύμνη του με ελληνικά γράμματα και στις παρειές του με λατινικούς χαρακτήρες.

### **2) Το Διεθνές Διακριτικό Σήμα (Δ.Δ.Σ.).**

Το όνομα του πλοίου δεν είναι πολλές φορές αρκετό για τον ακριβή προσδιορισμό του, αφού συνήθως υπάρχουν περισσότερα πλοία με το ίδιο όνομα. Ορισμένα μάλιστα ονόματα είναι πολύ συνηθισμένα και φέρονται από μεγάλο αριθμό πλοίων, ιδιαίτερα σε ορισμένες ναυτικές περιοχές της χώρας (π.χ. Άγιος Νικόλαος, Άγιος Γεράσιμος). Για το λόγο αυτό καθιερώθηκε διεθνώς η σηματολόγηση των πλοίων με συνδυασμό τεσσάρων γραμμάτων από το διεθνές σηματολόγιο. Το διεθνές διακριτικό σήμα έχει και το επί πλέον πλεονέκτημα ότι δεν μπορεί να μεταβληθεί, εκτός αν το πλοίο αλλάξει σημαία.

Το Δ.Δ.Σ. χορηγείται από τη λιμενική αρχή κατά τη νηολόγηση του πλοίου, εφόσον έχει ολική χωρητικότητα άνω των 30 κόρων ή αν πρόκειται για ναυαγοσωστικό. Χορηγείται επίσης σε πλοία και πλοιάρια που έχουν εγκατάσταση ασυρμάτου, άσχετα από τη χωρητικότητά τους και αποτελεί χαρακτηριστικό κλήσεως ασυρμάτου του πλοίου.

Στο Υ.Ε.Ν. τηρείται ειδικό μητρώο σηματολόγησεως των εμπορικών πλοίων, στο οποίο καταχωρίζονται τα πλοία στα οποία χορηγείται Δ.Δ.Σ..

### **3) Η χωρητικότητα του πλοίου.**

Μετά την καταμέτρηση του πλοίου από τη λιμενική αρχή νηολογήσεως του πλοίου ή την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων (Ε.Ε.Π.) ή από διεθνώς αναγνωρισμένο και ειδικά εξουσιοδοτημένο Νπογνώμονα, προσδιορίζεται η χωρητικότητά του που διακρίνεται σε ολική και καθαρή.

Η **ολική χωρητικότητα** περιλαμβάνει όλους τους μόνιμα σκεπαστούς και κλειστούς χώρους που βρίσκονται κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα και επάνω σ' αυτό.

Η **καθαρή χωρητικότητα** είναι αυτή που απομένει, όταν από την ολική χωρητικότητα αφαιρεθούν οι χώροι τους οποίους ορίζει ο νόμος, όπως είναι οι χώροι του μηχανοστασίου, των αποθηκών καυσίμων, των ενδιαιτημάτων πληρώματος κ.λπ..

Ως μονάδα καταμετρήσεως χρησιμοποιείται ο κόρος, που ισούται με 2,83 m<sup>3</sup> ή 100 αγγλικά κυβικά πόδια.

### **4) Το λιμάνι και ο αριθμός νηολογήσεως.**

Το λιμάνι νηολογήσεως εκλέγεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη. Αριθμός νηολογίου είναι ο αύξοντας αριθμός, με τον οποίο εγγράφεται το πλοίο σε ορισμένο νηολόγιο. Η αλλαγή λιμανιού νηολογίου, δηλαδή η μεταφορά στα νηολόγια άλλης λιμενικής αρχής, καλείται **μετανολόγηση** ή **μετεγγραφή**.

Μετανολόγηση γίνεται με αίτηση του κυρίου του πλοίου. Αν το πλοίο είναι ενυπόθηκο, απαιτείται και η συγκατάθεση των ενυπόθηκων δανειστών.

<sup>1</sup> Όπου στο κείμενο αναφέρεται το Υ.Ε.Ν. (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας) νοείται το σημερινό (2014) Υ.Ν.Α. (Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου).

Το λιμάνι και ο αριθμός νπολογήσεως αναγράφονται στην πρύμνη του πλοίου και κάτω από το όνομα αυτού.

## 2.4 Καταμέτρηση του πλοίου.

Πριν από την καταχώριση του πλοίου, πλοιαρίου ή βοηθητικού ναυπηγήματος στο αντίστοιχο νπολόγιο ή βιβλίο φορτηγίδων, πρέπει αυτά να καταμετρηθούν<sup>1</sup>, για να εξακριβωθούν οι ακριβείς διαστάσεις και η χωρητικότητά τους. Με βάση τα αποτελέσματα της καταμετρήσεως τα πλοία διακρίνονται από τα πλοία και καθορίζεται η κλάση του νπολογίου, στο οποίο θα καταχωρισθεί το πλοίο.

Η χωρητικότητα του πλοίου έχει επίσης σημασία για τον υπολογισμό των υποχρεώσεών του ως προς την καταβολή των λιμενικών, ναυτιλιακών και άλλων τελών και τον καθορισμό της οργανικής συνθέσεως του πληρώματός του.

Αρμόδιες αρχές για την καταμέτρηση ή την ανακαταμέτρηση των πλοίων, πλοιαρίων και βοηθητικών ναυπηγημάτων και την έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών είναι η οικεία Διεύθυνση του Κλάδου Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων (Κ.Ε.Ε.Π.) ή προκειμένου για μικρά σκάφη, οι λιμενικές αρχές. Ο νόμος επιτρέπει επίσης την εξουσιοδότηση ελληνικών ή ξένων Νπογνώμων για τη διενέργεια καταμετρήσεων με δαπάνες του πλοιοκίτη. Τα εξαγόμενα στοιχεία υποβάλλονται στην αρμόδια Διεύθυνση του Υ.Ε.Ν./Κ.Ε.Ε.Π. για την έκδοση του πιστοποιητικού καταμετρήσεως.

Με τον τρόπο αυτόν εξυπηρετούνται τα ποντοπόρα ελληνικά πλοία που δεν έχουν τη δυνατότητα να καταπλεύσουν σε ελληνικά λιμάνια για να καταμετρηθούν από ελληνική αρχή.

Το πλοίο που πρόκειται να αποκτήσει την ελληνική ιθαγένεια και είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό καταμετρήσεως από αρμόδια κρατική αρχή ή από Νπογνώμονα, συντεταγμένο σύμφωνα με κανονισμούς καταμετρήσεως όμοιους με τους ελληνικούς, δεν υποβάλλονται σε νέα καταμέτρηση, εκτός αν έχει υποστεί επισκευές ή μετασκευές που αλλοιώνουν τη χωρητικότητά του.

Στην περίπτωση αυτή εκδίδεται από την αρμόδια Διεύθυνση του Υ.Ε.Ν./Κ.Ε.Ε.Π. ή από τη λιμενική αρχή, πιστοποιητικό καταμετρήσεως με βάση τα στοιχεία του αλλοδαπού πιστοποιητικού. Αν το αλλοδαπό πιστοποιητικό δεν είναι συντεταγμένο μετά από καταμέτρηση όμοια με τους ελληνικούς κανονισμούς, έχει όμως τα στοιχεία εκείνα που απαιτούνται για τον καθορισμό της χωρητικότητας του πλοίου σύμφωνα με τους ελληνικούς κανονισμούς καταμετρήσεως, επιτρέπεται η χορήγηση ελληνικού πιστοποιητικού, με βάση το πιστοποιητικό αυτό.

Στο πιστοποιητικό καταμετρήσεως καταχωρίζονται οι διαστάσεις του πλοίου (μήκος, πλάτος, ύψος), η χωρητικότητά του (ολική-καθαρή) και τα λοιπά στοιχεία του, καθώς επίσης και το είδος και η ιπποδύναμη των κινητηρίων μηχανών του. Όταν το πλοίο υποστεί μεγάλης εκτάσεως επισκευές ή μετασκευές, οι οποίες μεταβάλλουν τη χωρητικότητά του, ο πλοιοκίτης ή ο Πλοίαρχος, οφείλουν να ζητήσουν την ανακαταμέτρησή του και την έκδοση νέου πιστοποιητικού.

Επίσης, όταν η αρμόδια Διεύθυνση του Υ.Ε.Ν. έχει λόγους να αμφιβάλλει για την κανονικότητα της καταμετρήσεως του πλοίου, μπορεί να προβεί αυτεπάγγελτα στην ανακαταμέτρησή του.

## 2.5 Νπολόγηση του πλοίου<sup>2,3</sup>.

Όλα τα ελληνικά πλοία και πλοίαρια εγγράφονται σε δημόσια βιβλία τα οποία τηρούνται από τα λιμεναρχεία. Τα βιβλία αυτά ονομάζονται **νπολόγια** και είναι ειδικά μπτρώα των πλοίων, δημόσια και προσιτά σε κάθε ενδιαφερόμενο. Είναι δεμένα σε τόμους των τριακοσίων σελίδων, αριθμημέ-

<sup>1</sup> Άρθρα 21-30 ΚΑΝΔ.

<sup>2</sup> Άρθρο 6 ΚΑΝΔ.

Σχετικές και συνάδουσες διατάξεις:

α) Β.Δ. της 25/30 Οκτωβρίου 1919 «περί Τροποποιήσεως των περί Νπολογίων και Ναυτικών Υποθηκολογίων Διατάξεων».

β) Άρθρα 2, 3, 4 ΚΙΝΔ.

<sup>3</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' έκδοση, Μέρος 1<sup>ο</sup>, Κεφ. 2<sup>ο</sup>, Τίτλος 1<sup>ο</sup>.



vous και μονογραφημένους πριν από τη χρήση τους. Στην έννοια της δημοσιότητας περιλαμβάνεται και η υποχρέωση αυτού που τα τηρεί, δηλαδή του **νπολόγου**, να εκδίδει διάφορα πιστοποιητικά, αντίγραφα, περιλήψεις κ.λπ. από τα βιβλία και τους φακέλους του αρχείου του, σε κάθε ενδιαφερόμενο που υποβάλλει σχετική αίτηση.

Η δημοσιότητα των νπολογίων επιβάλλεται για να εξασφαλίζονται τα συμφέροντα των τρίτων, επειδή στα βιβλία αυτά καταχωρίζονται οι κτήσεις και μεταβολές κυριότητας και άλλων εμπραγμάτων δικαιωμάτων.

Νπολόγια τηρούνται στα κεντρικά λιμεναρχεία, τα λιμεναρχεία και σε ορισμένα υπολιμεναρχεία του κράτους από αξιωματικό του λιμενικού σώματος που καλείται **νπολόγος**. Νπολόγια τηρούνται επίσης και σε ορισμένα προξενικά λιμεναρχεία (Λονδίνου, Νέας Υόρκης, Τόκυο) για την προσωρινή νπολόγηση των ελληνικών πλοίων, τα οποία κατόπιν μετανπολογούνται στα νπολόγια ελληνικών λιμανιών.

Ο νπολόγος έχει την υποχρέωση να αρνηθεί τη νπολόγηση ή κάθε άλλη εγγραφή στα νπολόγια, όταν υπάρχουν ελλείψεις στα έγγραφα που του υποβάλλονται.

Συντάσσει τότε απορριπτική έκθεση, την οποία καταχωρεί στο σχετικό βιβλίο εκθέσεων και ακολουθεί τη διαδικασία που ορίζει η πολιτική δικονομία.

Για τη νπολόγηση ενός πλοίου πρέπει να υποβληθούν στο νπολόγο τα εξής δικαιολογητικά:

α) **Αίτηση** με την οποία ο πλοιοκτήτης ή ο νόμιμος αντιπρόσωπός του ζητούν τη νπολόγηση.

β) **Τίτλος κτήσεως κυριότητας**. Για τα πλοία που αγοράζονται στο εξωτερικό συντάσσεται πωλητήριο (bill of sale) που πρέπει να είναι θεωρημένο από ελληνική προξενική αρχή. Αν το πλοίο έχει ναυπηγηθεί στην Ελλάδα προσκομίζεται το αντίγραφο της συμβάσεως ναυπηγήσεως και πρωτόκολλο παραδόσεως και παραλαβής του. Προκειμένου περί εταιρειών των λοιπών κρατών-μελών της Ε.Ε., για την αναγνώριση του εμπορικού πλοίου ως ελληνικού απαιτείται η εγκατάστασή του κατά την έννοια του άρθρου 43 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ενώ για τα φυσικά πρόσωπα των λοιπών κρατών-μελών της Ε.Ε. η απαίτηση εγκαταστάσεως πρέπει να εκπληρωθεί μέχρι τη στιγμή της νπολογήσεως του πλοίου. Στο πλαίσιο αυτό η διαχείριση του πλοίου απαιτείται να ασκείται στην Ελλάδα. Ο οριζόμενος κατά τη νπολόγηση του πλοίου εκπρόσωπος ή εγγυητής καθώς και το φυσικό πρόσωπο ή ο εκπρόσωπος του νομικού προσώπου, το οποίο ασκεί τη διαχείριση, πρέπει να είναι εγκατεστημένος στην Ελλάδα.

γ) **Δήλωση ιδιοκτησίας** του πλοίου, με την οποία ο πλοιοκτήτης βεβαιώνει ότι το πλοίο του ανήκει εξ ολοκλήρου ή ότι είναι συνιδιοκτήτης κατά ορισμένα ποσοστά.

δ) **Πιστοποιητικό ιθαγένειας των πλοιοκτητών**, ώστε να διαπιστώνεται ότι άνω από τα πενήντα εκατοστά (50%) του πλοίου ανήκουν σε Έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα ή σε υπηκόους των λοιπών κρατών-μελών της Ε.Ε. ή σε εταιρείες των λοιπών κρατών της Ε.Ε. που αναφέρονται στο άρθρο 48 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή σε υπηκόους ή τις εταιρείες των κρατών-μελών που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (Ε.Ο.Χ.) (άρθρο 5 του ΚΔΝΔ όπως τροποποιήθηκε και ισχύει).

ε) **Πιστοποιητικό διαγραφής** από τα νπολόγια που ήταν μέχρι τότε γραμμένο το πλοίο (για ορισμένα μόνο κράτη).

στ) **Πρωτόκολλο καταμετρήσεως**.

ζ) **Έγγραφο εκτελωνισμού του πλοίου**.

Μετά από τον έλεγχο των δικαιολογητικών και τη διαπίστωση ότι αυτά είναι εντάξει, ο νπολόγος προβαίνει στην καταχώριση του πλοίου στα οικεία νπολόγια. Διαφορετικά είναι υποχρεωμένος να αρνηθεί τη νπολόγηση και να ζητήσει τη συμπλήρωση των δικαιολογητικών.

Στην πράξη νπολογήσεως περιλαμβάνονται το όνομα του πλοίου, το είδος αυτού, οι διαστάσεις και η χωρητικότητά του, το είδος και η ιπποδύναμη της μηχανής του, το διεθνές διακριτικό σήμα, το όνομα και η ιθαγένεια του πλοιοκτήτη και ο τίτλος κτήσεως της κυριότητας. Μετά τη νπολόγηση, εκδίδεται έγγραφο εθνικότητας του πλοίου που θεωρείται και τίτλος κυριότητάς του.

Ο πλοιοκτήτης δικαιούται να ζητήσει τη **μετανπολόγηση** του πλοίου στα νπολόγια άλλου ελληνικού λιμανιού. Μετανπολόγηση γίνεται υποχρεωτικά στα νπολόγια εσωτερικού εντός προθεσμίας

ενός έτους για τα πλοία που νηολογούνται προσωρινά στα προξενικά λιμεναρχεία Λονδίνου, Νέας Υόρκης και Τόκυο.

### 2.5.1 Νηολόγηση ναυπηγούμενου πλοίου.

Ο νόμος επιτρέπει τη νηολόγηση και του ναυπηγούμενου πλοίου, καθώς και την εγγραφή σ' αυτό υποθήκης. Αυτό έχει μεγάλη πρακτική σκοπιμότητα, γιατί διευκολύνεται έτσι ο πλοιοκτήτης να εξεύρει τους πόρους για την περάτωση της ναυπηγήσεως, υποθηκεύοντας το πλοίο, πριν ακόμα αρχίσει η εκμετάλλευσή του.

### 2.5.2 Διαγραφή του πλοίου από τα νηολόγια.

Κάθε πλοίο ή πλοiάριο διαγράφεται από τα νηολόγια, όταν απωλέσει την ελληνική ιθαγένεια. Αυτό μπορεί να συμβεί όταν το πλοίο περιέλθει σε αλλοδαπούς κατά ποσοστό μεγαλύτερο από πενήντα εκατοστά (50%) ή όταν αυτό απωλεσθεί από οποιαδήποτε αιτία (π.χ. καταβύθιση, πυρκαϊά, προσάραξη).

Για τη διαγραφή απαιτείται διαταγή του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία εκδίδεται με αίτηση αυτού που έχει έννομο συμφέρον και αφού διαπιστωθεί ο λόγος διαγραφής.

Για τα πλοία που έχουν νηολογηθεί δυνάμει του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53 η διαγραφή γίνεται με απλή δήλωση του πλοιοκτήτη χωρίς να απαιτείται άδεια του Υ.Ε.Ν. Όταν το πλοίο είναι υποθηκευμένο, απαιτείται και πάλι συγκατάθεση των ενυπόθηκων δανειστών.

### 2.5.3 Ναυτικά υποθηκολόγια – Βιβλία κατασχέσεων – Βιβλία εκθέσεων.

Σε ορισμένα λιμεναρχεία και στα προξενικά λιμεναρχεία που τηρούνται νηολόγια, τηρούνται επίσης και τα **ναυτικά υποθηκολόγια**, στα οποία καταχωρίζονται οι υποθήκες που βαρύνουν τα πλοία. Στα λιμεναρχεία της χώρας τηρούνται και τα **βιβλία κατασχέσεων**, στα οποία καταχωρίζονται κατά χρονολογική τάξη οι κατασχέσεις που επιβάλλονται στα πλοία. Τηρούνται επίσης και τα **βιβλία εκθέσεων**, στα οποία καταχωρίζονται κατά χρονολογική σειρά εκθέσεις για τις εγγραφές που πρόκειται να γίνουν στα νηολόγια και στα ναυτικά υποθηκολόγια.

## 2.6 Εθνικότητα του πλοίου<sup>1,2,3</sup>.

Κάθε πλοίο πρέπει να έχει την εθνικότητα κάποιας πολιτείας και να φέρει τη σημαία της. Η εθνικότητα είναι απαραίτητη για τα πλοία γιατί σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, όταν αυτά βρίσκονται στην ανοικτή θάλασσα θεωρούνται ως επέκταση του εδάφους της πολιτείας, της οποίας φέρουν τη σημαία.

Πλοίο χωρίς ιθαγένεια στην ανοικτή θάλασσα βρίσκεται έξω από την έννομη τάξη και σε παλαιότερες εποχές θεωρούταν πειρατικό.

Το δίκαιο της σημαίας του πλοίου διέπει τις σχέσεις των προσώπων που επιβαίνουν σ' αυτό καθώς και τις σχέσεις του πλοίου με τις ξένες υπηρεσίες κλπ., κατά τις αρχές του διεθνούς δικαίου.

Για να αναγνωρισθεί ένα πλοίο ως ελληνικό απαιτείται να ανήκει σε ποσοστό που υπερβαίνει το (50%) σε Έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα ή σε υπηκόους των λοιπών κρατών-μελών της Ε.Ε. ή σε εταιρείες των λοιπών κρατών της Ε.Ε. που αναφέρονται στο άρθρο 48 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή σε υπηκόους ή τις εταιρείες των κρατών-μελών που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (Ε.Ο.Χ.) και να έχει εγγραφεί στα ελληνικά νηολόγια (άρθρο 5 του ΚΑΝΔ, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει). Σύμφωνα όμως με το άρθρο 13 του Νομοθετικού Διατάγματος 2687 του 1953 «περί επενδύσεως και προστα-

<sup>1</sup> Άρθρα 5-20 ΚΑΝΔ.

<sup>2</sup> Άρθρο 9 ΚΙΝΔ.

<sup>3</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' έκδοση, Μέρος 1<sup>ο</sup>, Κεφ. 2<sup>ο</sup> Τίτλος 1<sup>ο</sup>.

*σίας κεφαλαίων εξωτερικού»* επιτρέπεται η νπολόγηση ελληνικών πλοίων άνω των 1500 κ.ο.χ. στο όνομα ξένων εταιρειών, οι οποίες όμως καλύπτουν κατά πλειοψηφία ελληνικά συμφέροντα.

Τα τελευταία χρόνια, το σύνολο σχεδόν των ελληνικών φορτηγών πλοίων άνω των 1500 κ.ο.χ., αλλά και πολλών επιβατικών, έχουν εγγραφεί στα ελληνικά νπολόγια στο όνομα αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών (συνήθως Λιβερίας και Παναμά). Τα κεφάλαια όμως αυτών ανήκουν σε Έλληνες, κατά ποσοστό άνω (50%).

Υπάρχουν όμως και πολλά ελληνόκτητα πλοία που είναι γραμμένα σε αλλοδαπά νπολόγια για διάφορους λόγους (κυρίως πιστωτικής πολιτικής των Τραπεζών).

Οι πλοιοκτήτες των πλοίων αυτών με ξένη σημαία, συμβάλλονται συνήθως με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) και ασφαλίζουν σ' αυτό τα πληρώματά τους. Έτσι τα ελληνικά πληρώματα των πλοίων αυτών, έστω και με ξένη σημαία, καλύπτονται πλήρως από τον ελληνικό ασφαλιστικό φορέα, όπως και οι συνάδελφοί τους που υπηρετούν στα ελληνικά πλοία.

Μετά την καταχώριση του πλοίου στα ελληνικά νπολόγια, η λιμενική αρχή εκδίδει το **έγγραφο εθνικότητας**, το οποίο είναι από τα σπουδαιότερα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου και πρέπει να τηρείται πάντοτε επάνω σ' αυτό.

Το έγγραφο εθνικότητας αποτελεί την πιστοποίηση ότι το πλοίο έχει αναγνωρισθεί ως ελληνικό και είναι συγχρόνως τίτλος ιδιοκτησίας αυτού.

**Προσωρινό έγγραφο εθνικότητας** εκδίδεται σε ορισμένες περιπτώσεις, όταν για τυπικούς λόγους δεν είναι δυνατή η οριστική νπολόγηση του πλοίου. Το έγγραφο αυτό ισχύει το πολύ για έξι μήνες και παρέχει το δικαίωμα ψώσεως της ελληνικής σημαίας.

#### **- Απώλεια της εθνικότητας του πλοίου.**

Η απώλεια της ελληνικής εθνικότητας του πλοίου επέρχεται όταν εκλείψουν οι όροι που απαιτούνται για την απόκτησή της. Αυτό συμβαίνει όταν το πλοίο περιέλθει σε αλλοδαπούς (εκτός Ε.Ε.) κατά ποσοστό άνω (50%), οπότε η απώλεια της εθνικότητας επέρχεται αυτοδικαίως, χωρίς δηλαδή να απαιτείται η τυπική διαγραφή του από τα νπολόγια. Το πλοίο είναι δυνατόν να περιέλθει σε αλλοδαπούς (εκτός Ε.Ε.) είτε κατόπιν συμβατικής μεταβίβασης αυτού, είτε με κληρονομική διαδοχή, είτε με την εγκατάλειψή του σε αλλοδαπό ασφαλιστή, είτε με τη σύλληψη του πλοίου από δυνάμεις ξένης πολιτείας και την κήρυξή του ως «καλής λείας».

Όταν το πλοίο είναι ενυπόθηκο, για να είναι έγκυρη η εκποιητική δικαιοπραξία που επιφέρει την απώλεια της ελληνικής εθνικότητας, απαιτείται και η συγκατάθεση των ενυπόθηκων δανειστών.

Επί συμπλοιοκτησίας, η συμβατική εκποίηση μερίδας που επιφέρει την αποβολή της ελληνικής σημαίας είναι άκυρη αν έγινε χωρίς τη συγκατάθεση συμπλοιοκτητών που συγκεντρώνουν τα 4/5 των μερίδων.

Απώλεια της ελληνικής εθνικότητας επέρχεται και στις περιπτώσεις που για οποιαδήποτε αιτία παύει να υπάρχει το πλοίο (π.χ. βύθιση, διάλυση, έλλειψη ειδήσεών του επί 6μηνιο).

Η διαγραφή του πλοίου από το νπολόγιο ενεργείται ύστερα από αίτηση του ενδιαφερόμενου ή αυτεπαγγέλτως από τη λιμενική αρχή του λιμανιού νπολογήσεως, κατόπιν διαταγής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας που εκδίδεται μετά από έρευνα των σχετικών περιστατικών.

Ο κύριος του πλοίου οφείλει, μετά τη διαγραφή, να επιστρέψει το έγγραφο εθνικότητας στο νπολόγιο του λιμανιού νπολογήσεως του πλοίου ή στην αρμόδια προξενική αρχή.

Πλοία που έχουν νπολογηθεί κατά τις διατάξεις του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53, διαγράφονται από τα νπολόγια μετά την υποβολή έγγραφης δηλώσεως του πλοιοκτήτη προς το Υ.Ε.Ν. ή προς την ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή, η οποία πρέπει να συνοδεύεται από ορισμένα δικαιολογητικά εκπληρώσεως των υποχρεώσεων του πλοίου προς το Δημόσιο, το Ν.Α.Τ. κ.λπ..

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

### ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

#### 3.1 Γενικά.

Λόγω της γενικότερης σημασίας που έχει το πλοίο από πλευράς δημοσίου συμφέροντος, η πολιτεία παρακολουθεί και ελέγχει κάθε τι που έχει σχέση με την ασφάλεια, τη στελέχωση και τη δραστηριότητά του. Ο έλεγχος αυτός δεν γίνεται μόνο από το κράτος, του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, αλλά και από τα κράτη στα χωρικά ύδατα των οποίων αυτό καταπλέει και δημιουργεί διάφορες σχέσεις. Στην ελεύθερη θάλασσα η διεθνής κοινωνία ενδιαφέρεται για ορισμένες δραστηριότητες του πλοίου που μπορεί να έχουν γενικότερες επιπτώσεις, όπως η ρύπανση από απόρριψη πετρελαίου, το εμπόριο ναρκωτικών κ.λπ..

Για να διεξάγεται αποτελεσματικά ο έλεγχος των πλοίων απαιτείται ο εφοδιασμός τους με βιβλία και έγγραφα που περιέχουν στοιχεία σχετικά με την ταυτότητά του, την τήρηση των κανονισμών ασφαλείας, την κανονική στελέχωση, το μεταφερόμενο φορτίο κ.λπ..

Τα βιβλία και έγγραφα αυτά με τα οποία πρέπει να είναι εφοδιασμένο κάθε πλοίο που εκτελεί πλός καλούνται **ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου**<sup>1</sup> και είναι τα εξής:

- α) Έγγραφο εθνικότητας.
- β) Πιστοποιητικό καταμετρήσεως.
- γ) Πιστοποιητικά ασφαλείας.
- δ) Πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως.
- ε) Ναυτολόγιο.
- στ) Ημερολόγιο γέφυρας.
- ζ) Ημερολόγιο μηχανής.
- η) Ημερολόγιο ασυρμάτου.
- θ) Ποινολόγιο.
- ι) Βιβλίο πετρελαίου.
- ια) Βιβλίο γυμνασίων και επιθεωρήσεων καθώς και κάθε άλλο έγγραφο που τυχόν ορίζεται με Π.Δ.
- ιβ) Φορτωτικά έγγραφα (φορτωτικές, ναυλοσύμφωνα).
- ιγ) Αποδεικτικά εκπληρώσεως των τελωνειακών διατυπώσεων.

#### 3.2 Περιεχόμενο των ναυτιλιακών εγγράφων.

##### 1) Έγγραφο εθνικότητας (certificate of registry).

Μετά την αναγνώριση του πλοίου ως ελληνικού και την εγγραφή του στο νηολόγιο, εκδίδεται από τη λιμενική αρχή νηολογήσεως το έγγραφο εθνικότητας, το οποίο είναι ένα από τα σπουδαιότερα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου, αφού αποδεικνύει την εθνικότητα και την κυριότητα αυτού.

Το έγγραφο εθνικότητας περιλαμβάνει:

- α) Τα κύρια χαρακτηριστικά του πλοίου που είναι:

<sup>1</sup> Άρθρα 46-53 ΚΔΝΔ.

- Το όνομα του πλοίου.
- Η χωρητικότητα (καθαρή και ολική).
- Ο αριθμός και το λιμάνι νπολογήσεως.
- Το διεθνές διακριτικό σήμα.

β) Το όνομα και την κατοικία του πλοιοκτήτη ή την επωνυμία και έδρα της πλοιοκτίτριας εταιρείας. Αν υπάρχουν περισσότεροι πλοιοκτήτες σημειώνονται και τα ποσοστά συμμετοχής του καθενός.

γ) Άλλες λεπτομέρειες που πρέπει να συμφωνούν με την περιγραφή του Νπογνώμονα, στον οποίο είναι γραμμένο το πλοίο (υλικό κατασκευής, είδος και ιπποδύναμη της κινητήριας μηχανής, έτος κατασκευής κ.λπ.).

### **2) Πιστοποιητικό (πρωτόκολλο) καταμετρήσεως** (certificate of measurement).

Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται από τη λιμενική αρχή νπολογήσεως του πλοίου ή από την αρμόδια Διεύθυνση του Κλάδου Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων (Κ.Ε.Ε.Π.), που είναι κεντρική υπηρεσία του Υ.Ε.Ν. και εδρεύει στον Πειραιά. Στο πιστοποιητικό αυτό αναγράφονται οι διαστάσεις του πλοίου (μήκος, πλάτος, ύψος), η καθαρή και ολική χωρητικότητα αυτού, καθώς και άλλες τεχνικές λεπτομέρειες.

### **3) Πιστοποιητικά (πρωτόκολλα) ασφάλειας επιθεωρήσεως** (safety certificates).

Εκδίδονται στην Ελλάδα από την αρμόδια Διεύθυνση του Κ.Ε.Ε.Π. του Υ.Ε.Ν. και στο εξωτερικό από ειδικά εξουσιοδοτημένους Νπογνώμονες. Τα πιστοποιητικά αυτά είναι χρήσιμα για τον έλεγχο των λιμενικών και άλλων αρμοδίων αρχών, για τους ασφαλιστές πλοίου και φορτίου, τους φορτωτές και ναυλωτές και άλλους ενδιαφερόμενους που θέλουν να γνωρίζουν τις δυνατότητες και τη γενικότερη κατάσταση του πλοίου.

### **4) Πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως** (load line certificate).

Εκδίδεται, όπως και τα πιστοποιητικά ασφάλειας από την αρμόδια Διεύθυνση του Κ.Ε.Ε.Π. του Υ.Ε.Ν. ή από εξουσιοδοτημένο Νπογνώμονα. Με το πιστοποιητικό αυτό βεβαιώνεται ότι το πλοίο πληροί τους όρους της διεθνούς συμβάσεως «περί Γραμμής Φορτώσεως» και του ελληνικού κυρωτικού νόμου.

### **5) Ναυτολόγιο.**

Το ναυτολόγιο είναι από τα σημαντικότερα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου και πρέπει ο Πλοίαρχος να το τηρεί συνεχώς στο πλοίο.

Στο ναυτολόγιο καταχωρίζονται από τη λιμενική ή προξενική αρχή τα στοιχεία του Πλοίαρχου και των μελών του πληρώματος κατά τη χρονική σειρά εγγραφής τους σ' αυτό (ναυτολογήσεως). Επίσης αναγράφονται σε ειδικές στήλες του ναυτολογίου ο κατάπλους του πλοίου στα διάφορα λιμάνια και ο απόπλους από αυτά.

Η σημασία του ναυτολογίου είναι πολύ μεγάλη διότι:

α) Είναι απαραίτητο για τη ναυτολόγηση του Πλοίαρχου και των μελών του πληρώματος και σύμφωνα με το νόμο η σύμβαση ναυτολογήσεως συντελείται με την εγγραφή στο ναυτολόγιο (άρθρο 53 του ΚΙΝΔ).

β) Με βάση το ναυτολόγιο γίνεται από την υπηρεσία του Ν.Α.Τ. ο υπολογισμός και η είσπραξη των εισφορών υπέρ του Ν.Α.Τ. (πλοιοκτήτη-ναυτικού). Μαζί με τις εισφορές αυτές υπολογίζονται και εισπράττονται και οι εισφορές υπέρ άλλων ταμείων και λογαριασμών, όπως είναι τα Ταμεία Πρόνοιας του Εμπορικού Ναυτικού, η Εστία Ναυτικού κ.ά..

γ) Με βάση το ναυτολόγιο καταχωρίζεται από την υπηρεσία ναυτικών μητρώων η υπηρεσία όλων των ναυτικών και γίνεται ο υπολογισμός της συνολικής θαλάσσιας υπηρεσίας του καθενός για τη συμμετοχή στις εξετάσεις, για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και για τον υπολογισμό της συντάξεώς τους.

δ) Είναι το επίσημο βιβλίο, με βάση το οποίο ελέγχεται η σύνθεση πληρώματος από τις λιμενικές αρχές, στην περιοχή των οποίων καταπλέει το πλοίο και παρέχεται άδεια απόπλου.

Το ναυτολόγιο εκδίδεται από τη λιμενική ή προξενική αρχή.

Η λιμενική ή προξενική αρχή, κατά τη νπολόγηση του πλοίου ή την έναρξη ταξιδιών, εκδίδει το ναυτολόγιο, συμπληρώνοντας στις πρώτες σελίδες του τα στοιχεία του πλοίου και του πλοιοκτήτη και την προβλεπόμενη από το σχετικό προεδρικό διάταγμα ή την εγκριτική πράξη νπολογήσεως σύνθεση πληρώματος, δηλαδή τον αριθμό και τις ειδικότητες των ναυτικών που πρέπει να υπηρετούν στο πλοίο. Κατόπιν καταχωρεί στις ειδικές στήλες του ναυτολογίου τα στοιχεία του Πλοίαρχου και των μελών του πληρώματος (ονοματεπώνυμο, καταγωγή, αριθμό μπρώου και διπλώματος). Επίσης τους όρους με τους οποίους ναυτολογείται ο ναυτικός, δηλαδή την ειδικότητα, το βαθμό, το συμφωνηθέντα μισθό κ.λπ., καθώς και το λιμάνι και την ημερομηνία ναυτολογήσεως.

Στην τελευταία στήλη, ο προϊστάμενος της αρχής θέτει τη σφραγίδα της υπηρεσίας και υπογραφή.

Παράλληλα με την καταχώριση εγγραφής στο ναυτολόγιο, η αρχή προβαίνει σε ανάλογη εγγραφή και στο ναυτικό φυλλάδιο του ναυτικού.

Όταν διακόπεται η σχέση εργασίας του ναυτικού, όταν δηλαδή λύεται η σύμβαση ναυτολογήσεως, πρέπει να γίνει η απόλυσή του από τη λιμενική ή προξενική αρχή, η οποία καταχωρεί στο ναυτολόγιο του πλοίου σχετική εγγραφή στην οποία αναφέρεται η ημερομηνία και ο λόγος απολύσεως (π.χ. με αμοιβαία συναίνεση, λόγω ασθένειας, λόγω παραπτώματος). Ανάλογη εγγραφή γίνεται και στο ναυτικό φυλλάδιο του απολυόμενου ναυτικού.

Το ναυτολόγιο ισχύει για ένα εξάμηνο, κατά τη διάρκεια του οποίου επέρχονται διάφορες μεταβολές στη συγκρότηση του πληρώματος. Γίνονται δηλαδή απολύσεις, νέες προσλήψεις, προαγωγές και αλλαγές ειδικότητας των μελών του πληρώματος.

Οι μεταβολές ενεργούνται από οποιαδήποτε λιμενική ή προξενική αρχή στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Μετά τη λήξη του εξαμήνου, το ναυτολόγιο πρέπει να εξοφλείται και να εκδίδεται καινούργιο από τη λιμενική ή προξενική αρχή του λιμανιού, όπου βρίσκεται το πλοίο. Το παλαιό ναυτολόγιο αποστέλλεται από την αρχή στο Ν.Α.Τ. για οριστική εκκαθάριση. Στη συνέχεια, το Ν.Α.Τ. το διαβιβάζει στην υπηρεσία ναυτικών μπρώων για την καταχώριση της υπηρεσίας των ναυτικών στα τηρούμενα μπρώα.

Το ναυτολόγιο, μέσα σε εικοσιτέσσερες ώρες από τον κατάπλου του πλοίου πρέπει να προσκομίζεται στη λιμενική ή προξενική αρχή, από τον Πλοίαρχο ή άλλο αξιωματικό του πλοίου, για θεώρηση μαζί με το ημερολόγιο.

Η θεώρηση του κατάπλου έχει σκοπό τη διαπίστωση από την προξενική ή λιμενική αρχή της ακριβούς ημερομηνίας κατάπλου του πλοίου και τον έλεγχο της συνθέσεώς του. Όταν το πλοίο πρόκειται να αποπλεύσει, το ναυτολόγιο πρέπει να προσκομίζεται και πάλι στην αρχή προς θεώρηση του απόπλου. Η θεώρηση του απόπλου έχει την έννοια της χορηγήσεως από την αρχή άδειας απόπλου, αφού θα έχουν εξετασθεί όλα τα θέματα που αφορούν στο πλοίο, στο φορτίο και στους επιβάτες, δηλαδή η ισχύς των πιστοποιητικών ασφάλειας του πλοίου, η γενική κατάστασή του από πλευράς ασφάλειας, υγιεινής και όρων ενδιαιτήσεως των επιβαινόντων, η κανονικότητα της συνθέσεως πληρώματος κ.λπ..

### **6) Ημερολόγιο γέφυρας.**

Το **ημερολόγιο του πλοίου** ή **ημερολόγιο γέφυρας** τηρείται από τον Πλοίαρχο και είναι το κυριότερο ναυτιλιακό έγγραφο του πλοίου. Στο βιβλίο αυτό καταγράφονται καθημερινά οι ναυτικές και μετεωρολογικές παρατηρήσεις και ενδείξεις, καθώς και τα διάφορα γεγονότα που αφορούν στο πλοίο, στη ναυσιπλοΐα, στους επιβαίνοντες και το φορτίο.

Το ημερολόγιο του πλοίου συντάσσεται με βάση τα στοιχεία που καταχωρούνται στο «πρόχειρο ημερολόγιο», από τον αξιωματικό φυλακής γέφυρας, κατά τη διάρκεια της φυλακής του.

Οι εγγραφές πρέπει να γίνονται κατά χρονολογική σειρά και να είναι καθαρογραμμένες και ευανάγνωστες, χωρίς σβησίματα ή ξέσματα ή παρεμβολές εγγραφών σε ενδιάμεσες γραμμές ή στα περιθώρια. Αν χρειασθεί να γίνει διόρθωση ή διαγραφή κάποιας λέξεως ή φράσεως, αυτή πρέπει να γίνεται σε παρένθεση, να υπογραμμίζεται κάθε λέξη και να σημειώνεται ότι διαγράφονται μία ή δύο κ.λπ. λέξεις.

Όταν το ημερολόγιο είναι κανονικά συντεταγμένο, έχει αποδεικτική δύναμη, αλλά επιτρέπεται ανταπόδειξη. Μπορεί δηλαδή κάθε ενδιαφερόμενος να αποδείξει με μάρτυρες ή άλλα αποδεικτικά μέσα (έγγραφα, τεκμήρια κ.λπ.) ότι δεν είναι ακριβή τα αναγραφόμενα στο ημερολόγιο.

Τυχόν αλλοίωση ή παραποίηση εγγραφής του ημερολογίου συνεπάγεται ποινική και πειθαρχική ευθύνη του Πλοίαρχου ή άλλου προσώπου.

#### **– Εγγραφές στο ημερολόγιο.**

Στο ημερολόγιο γέφυρας καταχωρίζονται τα εξής περιστατικά:

α) Κάθε γέννηση ή θάνατος που συμβαίνει στο πλοίο. Στη σχετική εγγραφή θα πρέπει να μνημονεύεται ότι τηρήθηκε η νόμιμη διαδικασία για τη διαπίστωση του περιστατικού και τη διαφύλαξη των πραγμάτων του νεκρού, στη δεύτερη περίπτωση.

β) Τραυματισμός ή άλλο ατύχημα μέλους πληρώματος ή άλλου ατόμου που επιβαίνει στο πλοίο (π.χ. φορτοεκφορτωτή, εργάτη συνεργείου).

γ) Κάθε βλάβη μηχανής ή ασυρμάτου ή άλλων εξαρτημάτων του πλοίου ή του φορτίου. Θα πρέπει να μνημονεύεται στη συνέχεια η αποκατάστασή της.

δ) Κάθε ναυτικό ατύχημα, οποιασδήποτε φύσεως και ανεξάρτητα από τις συνέπειές του, με πλήρη περιγραφή των συνθηκών, κάτω από τις οποίες έλαβε αυτό χώρα.

ε) Οι διαταγές που λαμβάνονται από το Υ.Ε.Ν. και οι ενέργειες που γίνονται προς εκτέλεσή τους.

στ) Η πραγματοποίηση των υποχρεώσεων που επιβάλλονται από τους διεθνείς και τους εσωτερικούς κανονισμούς ως προς:

- Τον έλεγχο της καταστάσεως του πλοίου.
- Την τήρηση της γραμμής φορτώσεως.
- Τη διεξαγωγή γυμνασίων.
- Τον έλεγχο των σωστικών και πυροσβεστικών μέσων.
- Τον έλεγχο στεγανότητας των θυρών ασφάλειας του πλοίου.

ζ) Οι ναυτολογήσεις και απολύσεις των μελών πληρώματος.

η) Οι διαπιστωθείσες παραβάσεις των κανονισμών και τα μέτρα που λαμβάνονται.

θ) Κάθε άλλη αναφορά που προβλέπεται από την εσωτερική και διεθνή νομοθεσία.

#### **– Θεώρηση του ημερολογίου.**

Το ημερολόγιο πρέπει να συμπληρώνεται το αργότερο μέσα σε εικοσιτέσσερις ώρες, από τότε που συνέβησαν τα περιστατικά και να θεωρείται από τη λιμενική ή προξενική αρχή του πρώτου λιμανιού κατάπλου του πλοίου. Έτσι αυτή πληροφορείται για τα συμβάντα στο πλοίο, το φορτίο και τους επιβαίνοντες και προβαίνει στις απαιτούμενες ενέργειες (π.χ. διεξαγωγή ανακρίσεως).

Ο Πλοίαρχος ή, όταν αυτός κωλύεται, ο νόμιμος αναπληρωτής του, οφείλει μέσα σε εικοσιτέσσερις ώρες από τον κατάπλου του πλοίου να παρουσιασθεί στη λιμενική ή προξενική αρχή, προσκομίζοντας για θεώρηση το ημερολόγιο και το ναυτολόγιο, καθώς και κάθε άλλο ναυτιλιακό έγγραφο που θα ζητηθεί από την αρχή ή που ο Πλοίαρχος κρίνει ότι χρειάζεται θεώρηση (π.χ. το ποινολόγιο για επικύρωση τυχόν επιβληθείσας ποινής).

Το ημερολόγιο που έχει θεωρηθεί κατά τον κατάπλου θα πρέπει να προσκομίζεται και πάλι κατά τον απόπλου για θεώρηση, αν στο μεταξύ έγιναν νέες εγγραφές για αξιόλογα εν τω μεταξύ συμβάντα.

Κατά τη θεώρηση του ημερολογίου οι λιμενικές ή προξενικές αρχές καταχωρίζουν διάφορες εγγραφές που αναφέρονται στην πληροφόρηση, σε υποδείξεις ή εντολές προς τον πλοίαρχο, των οποίων η τήρηση πρέπει να ελέγχεται από την προξενική ή λιμενική αρχή του επόμενου λιμανιού κατάπλου.

Αν το πλοίο απωλεσθεί ή αλλάξει σημαία και διαγραφεί από τα νηολόγια, πρέπει να επιστραφούν στη λιμενική αρχή νηολογήσεως όλα τα ναυτιλιακά έγγραφα, εκτός από το ημερολόγιο γέφυρας και το ποινολόγιο που παραδίνονται στα γραφεία της εταιρείας.

#### **7) Ημερολόγιο μηχανής (engineer's log book).**

Τηρείται από τον πρώτο μηχανικό του πλοίου, υπό την εποπτεία του Πλοίαρχου. Στο ημερολό-

γιο αυτό εγγράφονται γεγονότα που έχουν σχέση με την κατάσταση και λειτουργία των μηχανών και των βοηθητικών μηχανημάτων του πλοίου, τις επισκευές αυτών και την κατανάλωση καυσίμων. Καταχωρίζονται επίσης οι εντολές της γέφυρας για τις κινήσεις της μηχανής (πρόσω, ανάποδα, ημιταχώς, κράτει, έτοιμος κ.λπ.). Προσκομίζεται, όπως και το ημερολόγιο γέφυρας, στη λιμενική ή προξενική αρχή κατάπλου του πλοίου προς θεώρηση, μαζί με τα λοιπά ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου.

#### **8) Ημερολόγιο ασυρμάτου (wireless log).**

Στο βιβλίο αυτό καταγράφονται στοιχεία που αφορούν στην κατάσταση και στη λειτουργία του ασυρμάτου και των άλλων μέσων τηλεπικοινωνίας, καθώς επίσης οι πραγματοποιηθείσες ανταποκρίσεις, τα ληφθέντα ή μεταβιβασθέντα σήματα, τα μετεωρολογικά δελτία, τυχόν ζημιές και επισκευές του ασυρμάτου κ.λπ..

#### **9) Ποινολόγιο.**

Τηρείται από τον Πλοίαρχο και χρησιμοποιείται για την εγγραφή σ' αυτό των ναυτικών που διαπράττουν πειθαρχικά παραπτώματα για τα οποία ο Πλοίαρχος ασκεί πειθαρχική δίωξη, επιβάλλοντας τις προβλεπόμενες ποινές (επίπληξη-πρόστιμο). Το ποινολόγιο πρέπει απαραίτητως να θεωρείται από τη λιμενική αρχή η οποία επικυρώνει, επαυξάνει ή μειώνει ή ακόμα και ακυρώνει τις ποινές που επέβαλε ο Πλοίαρχος.

#### **10) Βιβλίο πετρελαίου.**

Η τήρησή του επιβάλλεται από τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από τα Πλοία (Marpol), που έχει κυρωθεί από την Ελλάδα και ισχύει διεθνώς. Καταχωρίζονται σ' αυτό στοιχεία για την παραλαβή και κατανάλωση καυσίμων του πλοίου, για τον τρόπο διαθέσεως καταλοίπων πετρελαίου στα λιμάνια προσεγγίσεως του πλοίου κ.λπ..

#### **11) Βιβλίο επιθεωρήσεων και γυμνασίων.**

Στο βιβλίο αυτό καταγράφονται οι επιθεωρήσεις του πλοίου από τις αρμόδιες αρχές, οι παρατηρήσεις αυτών, καθώς και τα γυμνάσια που πρέπει να εκτελούνται ανελλιπώς με την ευθύνη και φροντίδα του Πλοίαρχου.

#### **12) Φορτωτικά έγγραφα του πλοίου.**

Φορτωτικά έγγραφα καλούνται οι φορτωτικές και τα ναυλοσύμφωνα που πρέπει να φέρονται επί του πλοίου και είναι απαραίτητα για την άσκηση διοικητικού ελέγχου ως προς το είδος, την προέλευση και τον προορισμό του φορτίου. Με βάση τα έγγραφα αυτά, ο Πλοίαρχος ρυθμίζει τις ενέργειές του, αφού ενημερώνεται σε ό,τι αφορά στους φορτωτές-παραλήπτες, στους όρους μεταφοράς του φορτίου, το είδος και τις ιδιότητες αυτού κλπ.

#### **13) Αποδεικτικά εκπληρώσεως των τελωνειακών διατυπώσεων.**

Απόδειξη περί της εκπληρώσεως των τελωνειακών διατυπώσεων του πλοίου αποτελεί το **δηλωτικό φορτίου**. Αυτό είναι έντυπο στο οποίο ο Πλοίαρχος αναγράφει τα στοιχεία του φορτίου, δηλαδή το είδος, την ποσότητα, την προέλευση και τον προορισμό αυτού, όπως ακριβώς αναφέρονται στις φορτωτικές. Το δηλωτικό φορτίου θεωρείται από την τελωνειακή αρχή, η οποία με τον τρόπο αυτό βεβαιώνει ότι έχουν εκπληρωθεί οι απαιτούμενες τελωνειακές διατυπώσεις.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

### Η ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

#### 4.1 Η κυριότητα του πλοίου.

Κάθε πλοίο ανήκει σε κάποιο φυσικό ή νομικό πρόσωπο<sup>1,2</sup> εξ ολοκλήρου ή κατά ορισμένα ποσοστά. Συνήθης μορφή πλοιοκτησίας είναι η της Ανωνύμου Εταιρείας (Α.Ε.) ή της Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης (Ε.Π.Ε.). Στην ελληνική ναυτιλία χρησιμοποιήθηκε ευρύτατα ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας που συναντάται σήμερα σε μικρά μόνο ακτοπλοϊκά πλοία.

Οι τρόποι κτήσεως της κυριότητας του πλοίου διακρίνονται σε **πρωτότυπους και παράγωγους**.

Η **πρωτότυπη κτήση κυριότητας** δεν στηρίζεται σε προϋπάρχον δικαίωμα άλλου προσώπου και γίνεται με τη χραιοκτησία, τη ναυπήγηση και την κτήση σε δημόσιο πλειστηριασμό.

Η **παράγωγή κτήση κυριότητας**, αντίθετα, στηρίζεται σε προϋπάρχον δικαίωμα άλλου προσώπου που μεταβιβάζεται στο νέο πλοιοκτήτη.

Παράγωγοι τρόποι κτήσεως κυριότητας είναι η συμβατική μεταβίβαση (πώληση, ανταλλαγή, δωρεά), η εγκατάλειψη του πλοίου στους ασφαλιστές, η άλωση του πλοίου που ανήκει σε εχθρικό ή ουδέτερο κράτος (σε περίπτωση πολέμου), η δήμευση που επιβάλλεται για ορισμένες παραβάσεις (π.χ. λαθρεμπόριο, παράνομη αλιεία).

Η **ναυπήγηση** είναι συνήθης τρόπος κτήσεως κυριότητας του πλοίου, κατόπιν παραγγελίας και υπογραφής της συμβάσεως ναυπηγήσεως με την οποία ο ναυπηγός αναλαμβάνει την υποχρέωση, αντί ορισμένου τιμήματος, να κατασκευάσει πλοίο και να το παραδώσει μέσα σε ορισμένη προθεσμία στον παραγγέλαντα (πλοιοκτήτη).

Ο πλοιοκτήτης αναθέτει συνήθως την επίβλεψη της ναυπηγήσεως σε Νπογνώμονες και σε υπαλλήλους της επιχειρήσεώς του (Πλοιάρχους-Μηχανικούς). Μετά την περάτωση της ναυπηγήσεως παραδίδεται το πλοίο και εγγράφεται στο νηολόγιο. Ο ΚΙΝΔ παρέχει τη δυνατότητα νηολογήσεως και του υπό ναυπήγηση πλοίου. Με τη διάταξη αυτή διευκολύνεται η εξεύρεση οικονομικών πόρων από τον πλοιοκτήτη υποθηκεύοντας το υπό ναυπήγηση πλοίο.

Η **συμβατική μεταβίβαση του πλοίου**, είναι ο συνηθέστερος τρόπος αποκτήσεως της κυριότητας του πλοίου. Για τη μεταβίβαση αυτή απαιτείται συμφωνία μεταξύ του κυρίου του πλοίου και του αγοραστή ότι για νόμιμη αιτία μεταβιβάζεται η κυριότητα. Η συμφωνία αυτή γίνεται με απλό έγγραφο που πρέπει να καταχωρισθεί στο νηολόγιο.

Διεθνής τύπος εγγράφου μεταβιβάσεως κυριότητας είναι το **bill of sale** που υπογράφεται μόνο από τον πλοιοκτήτη που μεταβιβάζει το πλοίο. Για να γίνει δεκτό το bill of sale από τον νηολόγο, πρέπει να θεωρηθεί από την ελληνική προξενική αρχή του τόπου που έχει συνταχθεί.

Η νόμιμη αιτία μεταβιβάσεως του πλοίου μπορεί να είναι επαχθής (π.χ. πώληση, ανταλλαγή) ή χαριστική (δωρεά).

Αν η μεταβίβαση κυριότητας γίνεται για αιτία που ο νόμος απαιτεί τον τύπο συμβολαιογραφικού εγγράφου (π.χ. λόγω δωρεάς) τότε και για τα πλοία πρέπει να συντάσσεται συμβολαιογραφικό έγγραφο.

<sup>1</sup> Άρθρα 10-36 ΚΙΝΔ.

<sup>2</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' Έκδοση, Μέρος 2<sup>ο</sup>, Κεφ. 1<sup>ο</sup> Τίτλος 1<sup>ος</sup> – Τίτλος 2<sup>ος</sup> Α'-Β'.

## 4.2 Κύριος του πλοίου, πλοιοκτήτης, εφοπλιστής.

Ο ιδιοκτήτης του πλοίου, δηλαδή το νομικό ή φυσικό πρόσωπο που αποκτά νόμιμα το πλοίο έχει συνήθως τόσο την κυριότητα, όσο και την εκμετάλλευσή του και καλείται **πλοιοκτήτης**.

Αν ο ιδιοκτήτης του πλοίου παραχωρήσει την εκμετάλλευση αυτού σε άλλο πρόσωπο, θεωρείται μόνο **κύριος του πλοίου**.

Το πρόσωπο εκείνο (φυσικό ή νομικό), το οποίο αναλαμβάνει την εκμετάλλευση για λογαριασμό του πλοίου που ανήκει σε άλλον, καλείται **εφοπλιστής**.

Ο εφοπλιστής διορίζει συνήθως τον Πλοίαρχο του πλοίου εκτός αν έγινε αντίθετη συμφωνία και ο κύριος του πλοίου διατηρεί για τον εαυτό του αυτό το δικαίωμα.

## 4.3 Ευθύνη πλοιοκτήτη.

Ο πλοιοκτήτης και ο εφοπλιστής, εκτός από την ευθύνη που έχουν για τις δικές τους πράξεις και παραλείψεις, ευθύνονται **αστικώς** για τις **δικαιοπραξίες** του Πλοίαρχου, δηλαδή τις συμφωνίες που συνάπτει κατά τη νόμιμη εκτέλεση των καθηκόντων του (προμήθεια τροφίμων και εφοδίων, ναυτολόγηση πληρώματος). Δεν ευθύνεται όμως για συμφωνίες που συνάπτει ο Πλοίαρχος έξω από τον κύκλο των νομίμων καθηκόντων του (π.χ. ναύλωση του πλοίου χωρίς συνεννόηση με τον πλοιοκτήτη).

Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ευθύνεται επίσης και για τις **αδικοπραξίες** που διέπραξε ο Πλοίαρχος και τα μέλη πληρώματος ή ο πλοηγός κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, και οφείλονται σε δόλο ή βαριά αμέλεια. Ευθύνεται συνεπώς ο πλοιοκτήτης για τις ζημιές που προξένησε το πλοίο κατά τη σύγκρουση με άλλο πλοίο που έγινε από βαρεία αμέλεια του Πλοίαρχου, όπως επίσης ευθύνεται αν ο Α' Μηχανικός του πλοίου απέρριψε στη θάλασσα κατάλοιπα πετρελαίου και προκάλεσε θαλάσσια ρύπανση. Δεν ευθύνεται όμως ο πλοιοκτήτης-εφοπλιστής για αδικοπραξίες του Πλοίαρχου ή των μελών πληρώματος που έγιναν έξω από τον κύκλο των καθηκόντων τους (π.χ. λαθρεμπόριο).

Ο πλοιοκτήτης μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του για δικαιοπραξίες του Πλοίαρχου ή αδικοπραξίες αυτού και των μελών του πληρώματος ή του πλοηγού, με παραχώρηση του πλοίου και του μεικτού ναύλου που εισπράχθηκε ή οφείλεται για το ταξίδι, κατά το οποίο γεννήθηκε η απαίτηση. Η ευχέρεια της παραχώρησης παρέχεται από το νόμο για λόγους επείκειας προς τον πλοιοκτήτη, ώστε αυτός να μην ευθύνεται με ολόκληρη την περιουσία του για πράξεις άλλων προσώπων, που δεν είναι δυνατόν να ελέγχει και εποπτεύει συνεχώς. Μπορεί ο πλοιοκτήτης, αντί της παραπάνω παραχώρησης, να προσφέρει για κάθε ταξίδι ποσόν που αντιστοιχεί στα τρία δέκατα της αξίας που είχε το πλοίο στην αρχή του ταξιδιού. Αν όμως υπάρχουν και απαιτήσεις λόγω ατυχήματος σε πρόσωπα, καταβάλλεται πρόσθετο ποσό που αντιστοιχεί σε άλλα τρία δέκατα της αξίας του πλοίου. Αν το ποσό αυτό είναι ανεπαρκές για την κάλυψη των απαιτήσεων λόγω ατυχήματος, αυτές συντρέχουν κατά το ποσό που δεν ικανοποιήθηκε, με το πρώτο ποσό των τριών δεκάτων και του ναύλου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

### Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

#### 5.1 Αρμοδιότητες και ευθύνες του Πλοιάρχου.

Ο Πλοίαρχος<sup>1,2,3</sup>, σύμφωνα με την ισχύουσα ναυτική νομοθεσία και τους κανονισμούς, είναι ο κυβερνήτης και διοικητής του πλοίου και έχει εξουσία σε όλους όσους επιβαίνουν σ' αυτό.

Είναι υπεύθυνος για την καλή διοίκηση του πλοίου και την ασφάλεια αυτού, του φορτίου και των επιβαινόντων, καθώς και για την τήρηση της τάξεως. Σε περίπτωση ανάγκης, για την ασφάλεια του πλοίου, δικαιούται να διατάξει και να επιβάλλει κάθε τι που κρίνει αναγκαίο, σύμφωνα με τους κανόνες της ναυτικής τέχνης και τις διατάξεις των νόμων και των κανονισμών. Αν κρίνει σκόπιμο μπορεί να ζητήσει τη γνώμη του Α' μηχανικού και του υποπλοιάρχου.

Ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος απέναντι στο κράτος για την ακριβή εφαρμογή των νόμων και την εκτέλεση των διαταγών των αρμοδίων αρχών και απέναντι στον πλοιοκτήτη και κάθε ενδιαφερόμενο, για οτιδήποτε συμβαίνει στο πλοίο και αφορά στα συμφέροντά τους.

Ο Πλοίαρχος οφείλει να δίνει πάντα το καλό παράδειγμα των ναυτικών αρετών, δηλαδή της τιμής, της αξιοπρέπειας, της καλής συμπεριφοράς, της δικαιοσύνης, της συνέσεως, της ετοιμότητας, της αποφασιστικότητας, της αφοσίωσης στο καθήκον, του θάρρους και της αυτοθυσίας.

Έχει επίσης την υποχρέωση να φροντίζει για τη βελτίωση της καταρτίσεως των αξιωματικών του και να επωφελείται από κάθε ευκαιρία για να τους κατατοπίζει και να τους επεξηγεί διάφορα επαγγελματικά θέματα.

Σε ό,τι αφορά στον τομέα της πειθαρχίας και συμπεριφοράς του πληρώματος, ο Πλοίαρχος έχει υποχρέωση να εξασφαλίζει την ευταξία στο πλοίο, επιβλέποντας την εμφάνιση, συμπεριφορά και διαγωγή γενικά των μελών του πληρώματος.

Οφείλει να ακούει με προθυμία και να θεραπεύει κατά το δυνατόν, κάθε εύλογο παράπονο που του υποβάλλεται και να εκδηλώνει σε κάθε ευκαιρία πατρική μέριμνα προς το πλήρωμα, στο οποίο πρέπει να συμπεριφέρεται με διακριτικότητα. Αν στο πλοίο συμβεί διατάραξη της τάξεως, ο Πλοίαρχος λαμβάνει αμέσως κάθε επιβαλλόμενο μέτρο για την αποκατάστασή της και ασκεί πειθαρχική εξουσία, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Σε ό,τι αφορά στον τομέα της ενδιαιτήσεως του πληρώματος και των επιβατών, ο Πλοίαρχος έχει χρέος να μεριμνά ο ίδιος αλλά και με τους αρμόδιους αξιωματικούς του, για την εξασφάλιση των απαιτούμενων όρων υγιεινής και καθαριότητας.

##### 5.1.1 Αντιμέτωπιση εκτάκτων αναγκών.

Ο Πλοίαρχος, κατά τη διάρκεια του πλου, ορίζει την πορεία του πλοίου και ευθύνεται για την ασφαλή διεξαγωγή και ευόδωση του ταξιδιού. Τηρεί το **βιβλίο διαταγών γέφυρας**, στο οποίο καταχωρίζει την πορεία που καθόρισε και κάθε άλλη διαταγή προς τον αξιωματικό φυλακής για τον ασφαλή και κανονικό πλου.

<sup>1</sup> Άρθρα 104-129 ΚΔΝΔ.

<sup>2</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' έκδοση, Μέρος 2°, Κεφ. 2° Τίτλος 1<sup>ος</sup>, Α'.

<sup>3</sup> Άρθρα 39-52 ΚΙΝΔ.

Οφείλει να κυβερνά αυτοπροσώπως το πλοίο, κατά τον είσπλου και έκπλου στα λιμάνια, όρμους, διώρυγες, διαύλους και άλλους επικίνδυνους σημεία και γενικά όταν κρίνει αυτό αναγκαίο.

Οφείλει να μεριμνά για την καλή κατάσταση και την ικανοποιητική λειτουργία των μέσων ασφάλειας του πλοίου, καθώς και για την σε τακτά χρονικά διαστήματα εξάσκηση του πληρώματος στη χρήση των μέσων αυτών με την εκτέλεση, κατόπιν διαταγής του, γυμνασίων διαρροής, πυρκαϊάς, καθαιρέσεως λέμβων και εγκαταλείψεως του πλοίου. Τα γυμνάσια θα πρέπει να γίνονται σύμφωνα με όσα ορίζουν οι κανονισμοί και μετά το πέρας αυτών να γίνονται σχετικές εγγραφές στο βιβλίο Γυμνασίων και Επιθεωρήσεων του πλοίου.

Σε περίπτωση που το πλοίο αντιμετωπίζει έκτακτη ανάγκη από οποιαδήποτε αιτία, ο Πλοίαρχος οφείλει να χρησιμοποιήσει όλα τα δυνατά μέσα για τη διάσωση του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου. Οφείλει επίσης να δώσει το παράδειγμα της ψυχραιμίας και γενναιοσύνης, εμπυκλώνοντας το πλήρωμα και τους επιβαίνοντες.

Αν οι περιστάσεις επιβάλλουν την εγκατάλειψη του πλοίου, το εγκαταλείπει τελευταίος και αφού βεβαιωθεί ότι έχει εκλείψει κάθε ελπίδα σωτηρίας του και ότι δεν έχει απομείνει κανείς άλλος σ' αυτό. Διασώζει αν είναι δυνατό το ημερολόγιο και τα άλλα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου, τα χρήματα και τα πολυτιμότερα αντικείμενα.

Δεν απομακρύνεται από τον τόπο του ατυχήματος, πριν βεβαιωθεί για την απώλεια του πλοίου και ότι η παρουσία του είναι πλέον ανώφελη.

Αν μετά την εγκατάλειψη του πλοίου και πριν από την βύθισή του, αντιληφθεί ότι κάποιο άλλο πλοίο σπεύδει προς βοήθεια και θα μπορούσε να καταστεί δυνατή η σωτηρία του πλοίου, οφείλει να επιβιβασθεί και πάλι σ' αυτό, πριν επιβιβασθούν οι άνδρες του άλλου πλοίου.

### **5.1.2 Έκθεση Πλοίαρχου σε περιπτώσεις εκτάκτων συμβάντων.**

Όταν λάβει χώρα κάποιο έκτακτο συμβάν που αφορά στο πλοίο, στους επιβαίνοντες ή στο φορτίο (π.χ. σύγκρουση, προσάραξη, αβαρία), ο Πλοίαρχος υποχρεούται, εκτός από την εγγραφή στο ημερολόγιο, να προβεί και στη σύνταξη, μέσα σε εικοσιτέσσερις ώρες από τον κατάπλου του πλοίου σε λιμάνι, εκθέσεως, ενώπιον του προέδρου πρωτοδικών και αν δεν υπάρχει, ενώπιον του ειρηνοδίκη. Σε λιμάνι της αλλοδαπής η έκθεση συντάσσεται ενώπιον της ελληνικής προξενικής αρχής. Στην έκθεση αυτή πρέπει να αναφέρονται το λιμάνι και ο χρόνος αναχωρήσεως του πλοίου, η τηρηθείσα πορεία, οι κίνδυνοι που αντιμετωπίστηκαν, οι ανωμαλίες που παρατηρήθηκαν και όλα γενικά τα αξιοσημείωτα περιστατικά.

Ο δικαστής ή η προξενική αρχή οφείλει να εξακριβώσει την αλήθεια των όσων εκθέτει ο Πλοίαρχος και να προβεί σε κάθε αναγκαία ενέργεια, όπως διεξαγωγή ανακρίσεων και συλλογή κάθε χρήσιμου στοιχείου.

Η έκθεση του Πλοίαρχου έχει αποδεικτική δύναμη και σκοπεί στην κατοχύρωση των δικαιωμάτων του πλοίου και στη νομική προστασία του πλοίαρχου. Κατά του περιεχομένου της εκθέσεως γίνεται δεκτή ανταπόδειξη από αυτούς που έχουν έννομο συμφέρον.

## **5.2 Καθήκοντα του Πλοίαρχου ως δημόσιου λειτουργού.**

Ο Πλοίαρχος, εκτός από τα καθήκοντα που έχει ως κυβερνήτης και διοικητής του πλοίου, έχει επιφορτισθεί από το νόμο και με ορισμένα άλλα καθήκοντα δημόσιου χαρακτήρα, τα οποία σε κανονικές συνθήκες ασκούνται από κρατικούς λειτουργούς. Αυτό συμβαίνει γιατί το πλοίο ταξιδεύει συνήθως μακριά από τα ελληνικά χωρικά ύδατα και δεν είναι συνεπώς δυνατή η άσκηση των αρμοδιοτήτων αυτών από τους νόμιμους φορείς τους.

Τα ειδικά αυτά καθήκοντα μπορούν να καταταχθούν σε τρεις κατηγορίες: Τα **ληξιαρχικά**, τα **συμβολαιογραφικά** και τα **ανακριτικά – αστυνομικά**.

Τα καθήκοντα αυτά πρέπει ο Πλοίαρχος να τα ασκεί με ιδιαίτερη προσοχή και επιμέλεια, γιατί από την καλή εκτέλεσή τους εξαρτώνται πολλές φορές σπουδαία οικονομικά συμφέροντα και άλλες

καταστάσεις. Εκτός από τις επαγγελματικές και ηθικές ευθύνες που έχει ο Πλοίαρχος ως επαγγελματίας και ως άτομο, έχει επίσης ποινικές, πειθαρχικές και αστικές ευθύνες, αν τυχόν υποπέσει σε σφάλματα ή παραλείψει ή αν υπερβεί τις δικαιοδοσίες που του παρέχει ο νόμος.

### **1) Ληξιαρχικά καθήκοντα του Πλοίαρχου.**

Σε περίπτωση τοκετού κατά τη διάρκεια του πλου, ο Πλοίαρχος οφείλει να συντάξει ληξιαρχική πράξη γεννήσεως, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Αν ο τοκετός πραγματοποιηθεί σε λιμάνι, τη ληξιαρχική πράξη γεννήσεως συντάσσει ο ληξιαρχος, αν πρόκειται για ελληνικό λιμάνι ή η ελληνική προξενική αρχή, σε λιμάνι του εξωτερικού.

Η πράξη του Πλοίαρχου περιλαμβάνει την ημερομηνία συντάξεως, το όνομα και τα λοιπά στοιχεία αυτού που κάνει τη δήλωση (πατέρα, μητέρα ή γιατρού), την ημερομηνία και την ώρα του τοκετού και το στίγμα του πλοίου, το φύλο του νεογέννητου, τα στοιχεία των γονέων, δήλωση ότι διαβάσθηκε και βεβαιώθηκε από τους παρισταμένους και υπογραφές του Πλοίαρχου, του δηλούντος και των μαρτύρων.

Σε περίπτωση θανάτου κατά τη διάρκεια του πλου, ο Πλοίαρχος οφείλει να συντάξει ληξιαρχική πράξη θανάτου.

Και η πράξη αυτή, που συντάσσεται σε χωριστό φύλλο χαρτιού, περιλαμβάνει την ημερομηνία συντάξεως, τα στοιχεία του δηλούντος ή των μαρτύρων, την ημερομηνία και ώρα του θανάτου, το στίγμα του πλοίου, τα στοιχεία του αποθανόντος, τα στοιχεία των γονέων και συζύγου του, τη δήλωση ότι διαβάσθηκε και υπογράφηκε από τους παρισταμένους και τις υπογραφές του Πλοίαρχου, του δηλούντος και των μαρτύρων.

Για τα περιστατικά θανάτου ή τοκετού, ο Πλοίαρχος οφείλει να προβεί σε εγγραφή και στο ημερολόγιο του πλοίου και να εκθέσει με λεπτομέρειες τις συνθήκες που έλαβε χώρα το περιστατικό.

Τη ληξιαρχική πράξη θανάτου ή τοκετού ο Πλοίαρχος οφείλει να την παραδώσει στην ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή του πρώτου λιμανιού κατάπλου του πλοίου.

Αν ο Πλοίαρχος παραλείψει τη σύνταξη ληξιαρχικής πράξεως γεννήσεως ή θανάτου ή την καταχώριση σχετικής εγγραφής στο ημερολόγιο του πλοίου, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι μηνών και με πειθαρχική ποινή. Επίσης ο Πλοίαρχος έχει αστική ευθύνη για τυχόν ζημιά που υπέστη κάποιος από την παράλειψη ή την εσφαλμένη ενέργειά του.

### **2) Συμβολαιογραφικά καθήκοντα του Πλοίαρχου.**

#### **α) Σύνταξη διαθήκης.**

Για τη σύνταξη διαθήκης σε εμπορικά πλοία προβλέπει ο ΚΔΝΔ και ο Αστικός Κώδικας τα εξής: Όταν το πλοίο βρίσκεται «εν πλώ» και κάποιος από τους επιβαίνοντες επιθυμεί να συντάξει διαθήκη, ο Πλοίαρχος οφείλει να εκτελέσει χρέη συμβολαιογράφου και να γράψει τη διαθήκη κατά την υπαγόρευση του διαθέτη, προσλαμβάνοντας και δυο μάρτυρες που δεν πρέπει να έχουν συγγένεια με τον ίδιο ή με το διαθέτη.

Η διαθήκη αυτή είναι «δημόσια έκτακτη διαθήκη» και ισχύει για τρεις μήνες από τον κατάπλου του πλοίου σε κάποιο λιμάνι, εκτός αν πεθάνει στο μεταξύ ο διαθέτης, οπότε ισχύει οριστικά.

Στη διαθήκη πρέπει να αναφέρονται, η ημερομηνία και ο τόπος συντάξεως, τα πλήρη στοιχεία του διαθέτη, του Πλοίαρχου και των μαρτύρων και μνεία ότι ο διαθέτης εδήλωσε προφορικά τη θέλησή του και ότι δεν ήταν παρών άλλος εκτός από τους μάρτυρες.

Τη διαθήκη ο Πλοίαρχος την παραδίδει στο πρώτο λιμάνι κατάπλου του πλοίου, σε συμβολαιογράφο, αν το λιμάνι είναι ελληνικό ή στην ελληνική προξενική αρχή αν το πλοίο έχει καταπλεύσει σε ξένο λιμάνι. Αν ο Πλοίαρχος αρνηθεί τη σύνταξη διαθήκης, υπέχει ποινική, πειθαρχική και ενδεχομένως και αστική ευθύνη.

#### **β) Απογραφή πραγμάτων.**

Σε περίπτωση θανάτου, εξαφανίσεως ή λιποταξίας στο εξωτερικό μέλους πληρώματος, ο Πλοίαρχος οφείλει να συντάξει *έκθεση απογραφής* των πραγμάτων του, με τη συνδρομή δυο αξιωματικών ή αν δεν υπάρχουν, δυο μελών του πληρώματος.

Τα πράγματα αυτά οφείλει να τα διαφυλάξει και να τα παραδώσει, μαζί με αντίγραφο της εκθέσεως απογραφής στη λιμενική ή προξενική αρχή του πρώτου λιμανιού κατάπλου του πλοίου.

Αν τα πράγματα υπόκεινται σε φθορά ή υπάρχει άλλος σοβαρός λόγος, η αρχή τα εκποιεί υπέρ του δικαιούχου και παρακαταθέτει το τίμημα στο Ν.Α.Τ.. Αν μέσα σε δύο χρόνια από την κατάθεση του τιμήματος, αυτό δεν αναζητηθεί από τους δικαιούχους, περιέρχεται στην περιουσία του Ν.Α.Τ..

Η ίδια διαδικασία απογραφής ακολουθείται και όταν ο αποθανών ή ο εξαφανισθείς είναι επιβάτης του πλοίου, εκτός αν συνοδεύεται από σύζυγο ή ανιόντες ή κατιόντες συγγενείς, οπότε τα πράγματα παραλαμβάνονται από αυτούς.

### **3) Ανακριτικά, αστυνομικά και πειθαρχικά καθήκοντα του πλοιάρχου.**

Για τα αδικήματα που διαπράττονται επάνω στο πλοίο κατά τη διάρκεια του πλου ή σε λιμάνια της αλλοδαπής, όπου δεν εδρεύει ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή, ανακριτικά καθήκοντα ασκεί ο Πλοίαρχος. Αν στη διάπραξη της αξιόποινης πράξεως έχει λάβει μέρος και ο ίδιος ο Πλοίαρχος, τότε η τυχόν ενεργηθείσα από αυτόν ανάκριση θεωρείται ότι δεν έγινε.

Κατά την άσκηση των ανακριτικών καθηκόντων ο Πλοίαρχος προσλαμβάνει ως γραμματέα έναν από τους αξιωματικούς του πλοίου ή, αν δεν υπάρχει, άλλο μέλος του πληρώματος.

Σε περίπτωση διαπράξεως εγκλήματος για το οποίο προβλέπεται από τον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας προφυλάκιση (π.χ. φόνος, βιασμός) διατάσσεται από τον Πλοίαρχο η προφυλάκιση του δράστη, η οποία πρέπει να εγγραφεί στο ημερολόγιο του πλοίου. Ο δράστης αυτός παραδίδεται στην ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή του πρώτου λιμανιού κατάπλου του πλοίου.

Αν σε λιμάνι της αλλοδαπής ενεργήσει ανάκριση η ξένη αρχή, δεν αίρεται η υποχρέωση του Πλοίαρχου να ενεργήσει και αυτός προανάκριση, αφού το αδίκημα έγινε επάνω σε ελληνικό πλοίο και οι ενέργειες των ξένων αρχών δεν δεσμεύουν τις ελληνικές.

Η προανάκριση του Πλοίαρχου γίνεται εγγράφως, σύμφωνα με τους κανόνες της δικονομίας. Εξετάζονται μάρτυρες, ενεργείται αυτοψία, διατάσσεται πραγματογνωμοσύνη και συλλέγονται τα λοιπά ανακριτικά στοιχεία.

Αν ο Πλοίαρχος παραλείψει να εκτελέσει τα ανακριτικά του καθήκοντα, έχει ποινική και πειθαρχική ευθύνη, σύμφωνα με τα άρθρα 235 και 249 παρ. 6 του ΚΔΝΔ.

Ο Πλοίαρχος, σύμφωνα με το νόμο, έχει αστυνομική εξουσία επί του πλοίου και προς το σκοπό τηρήσεως της τάξεως, πειθαρχίας και υγιεινής και για την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου, λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς.

Η αστυνομική εξουσία του Πλοίαρχου ασκείται όχι μόνο κατά των μελών του πληρώματος, αλλά και κατά παντός επιβαινόντος στο πλοίο.

Τα μέτρα που δικαιούται και υποχρεούται να λαμβάνει ο Πλοίαρχος είναι προληπτικά και κατασταλτικά.

Τα **προληπτικά μέτρα** αποσκοπούν στην αποτροπή κινδύνων που απειλούν την τάξη και την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου (π.χ. απαγόρευση του καπνίσματος σε επικίνδυνους χώρους). Τα μέτρα αυτά λαμβάνονται με προφορικές ή γραπτές διαταγές του Πλοίαρχου στις οποίες πρέπει να συμμορφώνονται όλοι οι επιβαινόντες ανεξαιρέτως.

Σε περίπτωση διαπράξεως παρανόμων πράξεων, ο Πλοίαρχος λαμβάνει **κατασταλτικά μέτρα**, όπως είναι η διενέργεια έρευνας, η κατάσχεση λαθραίων ειδών, η θέση σε περιορισμό του υπαιτίου κ.λπ..

Σύμφωνα με τον κανονισμό εργασίας, η άσκηση της αστυνομίας στο πλοίο έχει ανατεθεί στον υποπλοίαρχο, ο οποίος όμως είναι υποχρεωμένος να ενημερώνει τον Πλοίαρχο και να ακολουθεί με ακρίβεια τις εντολές και οδηγίες του.

Η πειθαρχική εξουσία του Πλοίαρχου ασκείται κατά των μελών του πληρώματος, τα οποία τελούν σε σχέση ιεραρχικής εξαρτήσεως από αυτόν.

Ο Πλοίαρχος έχει εξουσία να επιβάλλει ποινές **επιπλήξεως** ή **προστίμου** στα μέλη του πληρώματος, αλλά δεν δικαιούται να ασκήσει πειθαρχική δίωξη για παραπτώματα που τιμωρούνται με

αυστηρότερες ποινές, δηλαδή με προσωρινή ή οριστική στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

Οι πειθαρχικές ποινές επιβάλλονται μετά την εγγραφή του παραβάτη στο ποινολόγιο του πλοίου και την κλήση αυτού σε απολογία.

Το πρόστιμο που επιβάλλεται μπορεί να φθάσει μέχρι το ένα πέμπτο του μισθού του ναυτικού που αναγράφεται στο ποινολόγιο, στον οποίο δεν υπολογίζεται η τροφή, ιδιαίτερες αμοιβές, επιδόματα κ.λπ..

Σε περίπτωση που σε διάστημα δυο μηνών από την ημερομηνία επιβολής του προστίμου, ο παραβάτης υποπέσει σε δεύτερο παράπτωμα, το πρόστιμο που επιβάλλεται διπλασιάζεται.

Κατά της αποφάσεως του Πλοιάρχου επιτρέπεται έφεση ενώπιον της λιμενικής ή προξενικής αρχής από αυτόν που τιμωρήθηκε.

### **5.3 Σχέσεις του Πλοιάρχου με τις αρχές στην Ελλάδα και στην αλλοδαπή.**

Ο Πλοίαρχος, ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη, αλλά και ως φορέας πολλών και ποικίλων κρατικών εξουσιών, έχει την υποχρέωση να συνεργάζεται στενά με τις ελληνικές αρχές, τόσο στο εσωτερικό, όσο και στο εξωτερικό.

Κατά τον κατάπλου του πλοίου σε λιμάνι, ο Πλοίαρχος, αφού εκπληρώσει τις επιβαλλόμενες από τους κανονισμούς υγειονομικές υποχρεώσεις του πλοίου, οφείλει να παρουσιασθεί, μέσα σε εικοσιτέσσερες ώρες, στην ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή, προσκομίζοντας το ημερολόγιο Γέφυρας και το ναυτολόγιο για θεώρηση. Σε περίπτωση κωλύματος αποστέλλει το νόμιμο αναπληρωτή του.

Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και κατά την παραμονή του πλοίου σε λιμάνι της ημεδαπής, ο Πλοίαρχος οφείλει να συμμορφώνεται απόλυτα με τους κανονισμούς που ισχύουν και τις κείμενες διατάξεις περί αστυνομίας των λιμανιών και παραλίων του κράτους, περί αστυνομίας της ναυσιπλοΐας και περί εμπορικής ναυτιλίας γενικότερα. Επίσης συμμορφώνεται με τις διαταγές των αρμοδίων αρχών. Αν δεν υπάρχουν αρμόδιες λιμενικές αρχές, τότε ο Πλοίαρχος έχει υποχρέωση να συμμορφώνεται με τις διαταγές των κυβερνητών των ελληνικών πολεμικών πλοίων που τυχόν βρίσκονται στην περιοχή.

Ο Πλοίαρχος συγκεντρώνει και αναφέρει στη λιμενική ή προξενική αρχή του πρώτου λιμανιού κατάπλου του πλοίου, κάθε πληροφορία που ενδιαφέρει κατά οποιοδήποτε τρόπο το κράτος και το πολεμικό ή το εμπορικό ναυτικό. Επίσης αναφέρει πληροφορίες ως προς τους επιβαίνοντες του πλοίου που τυχόν ενδιαφέρουν τις ελληνικές αρχές (π.χ. υπόνοιες για λαθρεμπόριο ναρκωτικών).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

### ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ

#### 6.1 Έννοια – Συγκρότηση πληρώματος.

**Πλήρωμα**<sup>1,2,3</sup> καλείται το σύνολο των ναυτικών, πλην του Πλοιάρχου, που είναι ναυτολογημένοι και υπηρετούν στο πλοίο ως αξιωματικοί ή κατώτερο πλήρωμα.

Το πλήρωμα αποτελείται, σύμφωνα με το νόμο, από ναυτικούς που κατέχουν τα απαιτούμενα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας ή από επιστήμονες ή ειδικούς που έχουν σχετική άδεια ασκήσεως του επαγγέλματος.

Επιτρέπεται κατ' εξαίρεση να υπηρετούν στα ελληνικά πλοία και αλλοδαποί ναυτικοί, για τη συμπλήρωση του πληρώματος, όταν δεν προσφέρονται προς ναυτολόγηση Έλληνες, με ορισμένες όμως προϋποθέσεις που προβλέπει ο νόμος. Η ναυτολόγηση των αλλοδαπών γίνεται για περιορισμένο μόνο χρόνο και μέχρι να εξευρεθούν Έλληνες ναυτικοί με κατάλληλα προσόντα και σε ορισμένο ποσοστό.

#### 6.2 Οργανική σύνθεση πληρώματος<sup>4</sup>.

Ο συνολικός αριθμός, οι βαθμοί και οι ειδικότητες των μελών πληρώματος για κάθε κατηγορία πλοίου καθορίζονται με Προεδρικά Διατάγματα ή με αποφάσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (προκειμένου περί αυτοματοποιημένων πλοίων ή εκτελούντων περιορισμένους πλόδες).

Η οργανική σύνθεση του πληρώματος είναι υποχρεωτική για όλα τα πλοία, η δε μη τήρησή της συνεπάγεται ποινικές και πειθαρχικές ευθύνες του Πλοιάρχου. Σε εξαιρετικές μόνο περιπτώσεις και κατόπιν άδειας της λιμενικής ή προξενικής αρχής, επιτρέπεται να συνεχισθεί ο πλους του πλοίου προσωρινά με ελλιπή κατά αριθμό ή κατά προσόντα σύνθεση του πληρώματος. Απαραίτητη όμως προϋπόθεση είναι ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων σ' αυτό.

Η οργανική σύνθεση του πληρώματος καθορίζεται ειδικά για τις διάφορες κατηγορίες των πλοίων και διαφέρει ανάλογα με το είδος του πλοίου (π.χ. επιβατικό ή φορτηγό), τη χωρητικότητα, το είδος και την ισχύ των μηχανών και τους εκτελούμενους πλόδες (ακτοπλοϊκά, ποντοπόρα, μεσογειακά).

#### 6.3 Αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας<sup>5</sup>.

Τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας είναι πιστοποιητικά που χορηγούνται στους ναυτικούς από τη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υ.Ε.Ν., σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΑΝΔ, συνήθως κατόπιν εξετάσεων, με τα οποία πιστοποιείται η καταλληλότητα του κατόχου τους για την άσκηση ειδικών καθηκόντων στο εμπορικό ναυτικό.

Τα πιστοποιητικά αυτά χορηγούνται στους ναυτικούς που διαθέτουν τα απαιτούμενα ουσιαστικά και τυπικά προσόντα, δηλαδή γνώσεις, ικανότητες προϋπηρεσία κ.λπ..

<sup>1</sup> Άρθρα 55-64 και 130-135 ΚΑΝΔ.

<sup>2</sup> Άρθρα 57-59 ΚΙΝΔ.

<sup>3</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' έκδοση, Μέρος 2°, Κεφ. 1° Τίτλος 1<sup>ος</sup> – Εισαγωγή – Β'.

<sup>4</sup> Άρθρα 87-92 ΚΑΝΔ.

<sup>5</sup> Άρθρα 65-72 και 73-76 ΚΑΝΔ.



Τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας διακρίνονται σε **δίπλωματα**, **πτυχία** και **άδειες ναυτικής ικανότητας**, η δε μεταξύ τους τάξη, κατά κλάδους, κατηγορίες και ειδικότητες είναι η εξής:

**1) Για τον κλάδο προσωπικού καταστρώματος.**

- Δίπλωμα Πλοιάρχου Α' τάξεως.
- Δίπλωμα Πλοιάρχου Β' τάξεως.
- Δίπλωμα Πλοιάρχου Γ' τάξεως.
- Δίπλωμα Πρακτικού πλοιάρχου.
- Πτυχίο ναυκλήρου.
- Πτυχίο Κυβερνήτη Α' τάξεως.
- Πτυχίο Κυβερνήτη Β' τάξεως.
- Πτυχίο Κυβερνήτη Γ' τάξεως.
- Πτυχίο Κυβερνήτη ρυμουλκών.
- Άδεια ναύτη.

**2) Για τον κλάδο προσωπικού μηχανής.**

**α) Κατηγορία υπηρεσίας ατμομηχανών.**

- Δίπλωμα ατμομηχανικού Α' τάξεως.
- Δίπλωμα ατμομηχανικού Β' τάξεως.
- Δίπλωμα ατμομηχανικού Γ' τάξεως.
- Δίπλωμα πρακτικού ατμομηχανικού.
- Πτυχίο αρχιθερμαστή.
- Πτυχίο λιπαντή.
- Άδεια θερμαστή.

**β) Κατηγορία υπηρεσίας Μηχανών Εσωτερικής Καύσεως.**

- Δίπλωμα μηχανικού ΜΕΚ Α' τάξεως.
- Δίπλωμα μηχανικού ΜΕΚ Β' τάξεως.
- Δίπλωμα μηχανικού ΜΕΚ Γ' τάξεως.
- Πτυχίο μηχανοδηγού Α' τάξεως.
- Πτυχίο μηχανοδηγού Β' τάξεως.
- Άδεια χειριστή.

Τα δίπλωμα ατμομηχανικών Α', Β', Γ' τάξεως και τα δίπλωμα ΜΕΚ Α', Β', Γ' τάξεως συστήθηκαν ως δίπλωμα του προσωπικού μηχανής ενιαία για κάθε τάξη κατηγοριών Ατμομηχανικών και ΜΕΚ με το Π.Δ. 243/98 (Α'/181).

Με το υπ. αριθμ. 437/1986 Π.Δ.(Φ.Ε.Κ. 214 Α/1986) συστήθηκε δίπλωμα Ηλεκτρολόγου Εμπορικού Ναυτικού και δίπλωμα Πρακτικού Ηλεκτρολόγου Ε.Ν.

Ο ηλεκτρολόγος είναι αξιωματικός και υπάγεται στις διαταγές του Α' μηχανικού.

**3) Για το προσωπικό γενικών υπηρεσιών.**

**α) Κατηγορία υπηρεσίας τηλεπικοινωνίας.**

- Δίπλωμα ραδιοτηλεγραφή Α' τάξεως.
- Δίπλωμα ραδιοτηλεγραφή Β' τάξεως.

**β) Κατηγορία οικονομικής υπηρεσίας.**

- Δίπλωμα προϊσταμένου Οικονομικών Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού.
- Δίπλωμα οικονομικού Α' τάξεως.
- Δίπλωμα οικονομικού Β' τάξεως.

Το Δίπλωμα Προϊσταμένου Οικονομικών Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού συστήθηκε ως αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας και εντάχθηκε στην κατηγορία Οικονομικής υπηρεσίας του κλάδου προσωπικού Γενικών Υπηρεσιών με το άρθρο 1 του Π.Δ. 78/04 (Α'/59).

**γ) Κατηγορία υπηρεσίας τροφοδοσίας.**

- Δίπλωμα φροντιστή.
- Άδεια βοηθού φροντιστή.

**δ) Κατηγορία υπηρεσίας διαμερισμάτων.**

- Πτυχίο Αρχιθαλαμπόλου Α' τάξεως
- Πτυχίο Αρχιθαλαμπόλου Β' τάξεως
- Άδεια θαλαμπόλου Α' τάξεως
- Άδεια θαλαμπόλου Β' τάξεως

**ε) Κατηγορία υπηρεσίας μαγειρείου.**

- Πτυχίο αρχιμαγείρου.
- Άδεια μαγείρου Α', Β' και Γ' τάξεως.

Με το υπ. αριθμ. 435/1978 Π.Δ. έχουν συσταθεί τα πιστοποιητικά:

- α) Ικανότητας προς εκτέλεση καθηκόντων αξιωματικού φυλακής γέφυρας και
- β) ικανότητας προς εκτέλεση καθηκόντων αξιωματικού φυλακής μηχανής.

Οι κάτοχοι των πιστοποιητικών αυτών εκτελούν φυλακή αξιωματικού γέφυρας ή μηχανής αντίστοιχα, εφόσον δεν προσφέρονται προς ναυτολόγηση διπλωματούχοι αξιωματικοί Γ' τάξεως.

**6.4 Προϋποθέσεις για την απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας.**

Για να αποκτήσει κάποιος δίπλωμα ή πτυχίο εμπορικού ναυτικού απαιτούνται τα εξής:

- α) Να είναι απογεγραμμένος ναυτικός, να κατέχει δηλαδή ναυτικό φυλλάδιο.
- β) Να έχει συμπληρώσει το εικοστό έτος της ηλικίας του (εκτός από τους αποφοίτους των δημοσίων σχολών εμπορικού ναυτικού ή αναγνωρισμένων σχολών ναυτικής εκπαίδευσης, οι οποίοι μπορούν να αποκτήσουν δίπλωμα ή πτυχίο, μετά τη συμπλήρωση του δεκάτου ενάτου έτους) και να μην έχει συμπληρώσει το εξηκοστό έτος.
- γ) Να έχει εκπληρώσει τις στρατολογικές υποχρεώσεις.
- δ) Να μην έχει στερηθεί τα πολιτικά του δικαιώματα.
- ε) Να μην έχει καταδικασθεί για κακούργημα ή σε φυλάκιση μεγαλύτερη των έξι μηνών «καθ' υποτροπήν» ή μεγαλύτερη των έξι μηνών για λαθρεμπόριο ή λαθρεμπόριο ναρκωτικών ή για παράβαση του νόμου περί προστασίας του εθνικού νομίματος ή για αδίκημα που αναφέρεται στην επί του πλοίου υπηρεσία και να μην έχει στερηθεί οριστικά το δικαίωμα ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

στ) Να είναι σωματικά και πνευματικά υγιής και ικανός για την αντίστοιχη προς το δίπλωμα ή το πτυχίο υπηρεσία.

ζ) Να επιτύχει σε εξετάσεις, όπου αυτές απαιτούνται.

Για τη συμμετοχή στις εξετάσεις, ο υποψήφιος πρέπει να έχει ορισμένες γραμματικές ή τεχνικές γνώσεις, ανάλογα με το αποδεικτικό για το οποίο είναι υποψήφιος, όπως επίσης και ορισμένη θαλάσσια υπηρεσία κατά τα οριζόμενα με προεδρικά διατάγματα.

Δίπλωμα ή πτυχίο απονέμεται και σε Έλληνες το γένος, ξένους υπηκόους, αν συντρέχουν οι παραπάνω προϋποθέσεις (β, δ, στ και ζ).

Για την απόκτηση άδειας ναυτικής ικανότητας πρέπει να συντρέχουν οι προϋποθέσεις που απαιτούνται για την απόκτηση διπλώματος ή πτυχίου εκτός από τη συμμετοχή σε εξετάσεις, η οποία απαιτείται μόνο για τη χορήγηση άδειας θαλαμπόλου Α' τάξεως και μαγείρου Α', Β' τάξεως.

**6.5 Δικαιώματα που παρέχονται από τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας.**

Κάθε αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας παρέχει στον κάτοχό του το δικαίωμα να ναυτολογείται στα πλοία με ανάλογο βαθμό και ειδικότητα και να εκτελεί υπεύθυνη υπηρεσία. Το είδος και η έκτα-

ση των δικαιωμάτων που παρέχει κάθε αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας καθορίζονται με σχετικά διατάγματα.

## **6.6 Καθήκοντα πληρώματος κατά βαθμό και ειδικότητα.**

Οι αξιωματικοί και τα μέλη του πληρώματος έχουν συγκεκριμένα καθήκοντα που καθορίζονται από τους ισχύοντες κανονισμούς.

### **1) Ο υποπλοίαρχος.**

Είναι ο άμεσος συνεργάτης του Πλοίαρχου για κάθε τι που αφορά στο πλοίο, στους επιβαίνοντες και στο φορτίο και ο νόμιμος αναπληρωτής του.

Ειδικότερα, είναι ο προϊστάμενος των υπηρεσιών προσωπικού καταστρώματος, της τροφοδοσίας, των διαμερισμάτων ενδιαιτήσεως και του μαγειρείου.

Έχει την ευθύνη για την καλή συντήρηση, στεγανότητα, ασφάλεια, καταλληλότητα και ευπρέπεια του σκάφους και του εξαρτισμού του, του χειροκίνητου πηδαλίου, των πυροσβεστικών μέσων του πλοίου και όλων των σωστικών μέσων, δηλαδή των σωσιβίων λέμβων, σχεδίων, συσκευών κ.λπ. προς άμεση και ασφαλή χρησιμοποίησή τους. Κατανέμει το προσωπικό καταστρώματος και υπηρεσιών τροφοδοσίας, διαμερισμάτων και μαγειρείου στις διάφορες εργασίες και είναι υπεύθυνος για την εργασία, απόδοση, πειθαρχία και γενικά τη συμπεριφορά του και προσπαθεί να ικανοποιήσει κάθε λογικό παράπονο που υποβάλλεται σ' αυτόν από τους υφισταμένους του.

Είναι ο προϊστάμενος της υγειονομικής υπηρεσίας του πλοίου και φροντίζει για την τήρηση υγιεινής και καθαριότητας στα διάφορα διαμερίσματα του πλοίου (κοιτώνες, εσπιατόρια, μαγειρεία, πλυντήρια, αποχωρητήρια κ.λπ.) και την τήρηση του φαρμακείου, σύμφωνα με τον κανονισμό.

Φροντίζει για την παροχή πρώτων βοηθειών στους αρρώστους ή τραυματίες που επιβαίνουν στο πλοίο. Έχει την επιμέλεια λειτουργίας της βιβλιοθήκης του πλοίου και οργάνωσης της ψυχαγωγίας πληρώματος μαζί με τον ανθυποπλοίαρχο.

Ασκεί την αστυνομία στο πλοίο και λαμβάνει τα απαιτούμενα προληπτικά και κατασταλτικά μέτρα για την τήρηση της τάξεως και ασφάλειας στο πλοίο, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, αναφέροντας για τις ενέργειές του στον Πλοίαρχο.

Εκτελεί καθημερινά επιθεώρηση του σκάφους και βεβαιώνεται ότι όλα είναι εντάξει και ότι τηρούνται τα απαιτούμενα μέτρα για την προστασία των εργαζομένων στο πλοίο και των επιβαινόντων σ' αυτό.

Φροντίζει για την έγκαιρη προετοιμασία απάρσεως ή αγκυροβολίας και βεβαιώνεται ότι οι άγκυρες, τα βαρούλκα και τα μέσα προσδέσεως είναι έτοιμα για άμεση χρησιμοποίηση, ότι έχουν κλεισθεί οι στεγανές θύρες και τα ανοίγματα των κυτών και ότι έχουν διευθετηθεί οι φορτωτήρες.

Κατά την άπαυση και αγκυροβολία, ο υποπλοίαρχος βρίσκεται στην πλώρη και διευθύνει την εργασία, σε συνεχή επαφή με τη γέφυρα.

Όταν το πλοίο παραμένει σε όρμο, ο υποπλοίαρχος επιβλέπει για το ασφαλές δέσιμο και την αγκυροβολία του πλοίου, ιδιαίτερα σε περίπτωση κακοκαιρίας και έχει την επαγρύπνηση και ευθύνη για την ασφάλεια του πλοίου όταν απουσιάζει ο Πλοίαρχος.

Κατά τη διάρκεια του πλου, βεβαιώνεται, σε περίπτωση κακοκαιρίας, ότι τα καπάκια των κουβουσιών και τα καλύμματα των κυτών είναι καλά στερεωμένα. Απαγορεύει το άνοιγμα των θυρίδων, των παραφωτίδων και αναφωτίδων των κυτών, φροντίζει για τον αερισμό του φορτίου και ελέγχει τα πυροσβεστικά μέσα.

Έχει τη γενική επιμέλεια των φορτοεκφορτώσεων και καταρτίζει τα σχέδια φορτώσεως και εκφορτώσεως, φροντίζοντας να είναι έτοιμα τα κύπη και οι δεξαμενές και ελέγχοντας την κατάσταση και λειτουργία του συστήματος φορτοεκφορτώσεως και τη λήψη των απαιτούμενων μέτρων αερισμού, φωτισμού και ασφάλειας της εργασίας.

Φυλάγει ο ίδιος τα κλειδιά της αποθήκης υλικών του σκάφους και τηρεί ειδικό βιβλίο στο οποίο καταχωρεί τα εισαγόμενα υλικά και την κατανάλωσή τους, κατά είδος και ποσότητα.

Σε περίπτωση κινδύνου, φροντίζει για την τήρηση της τάξεως και την αποτελεσματική αντιμετώπιση της καταστάσεως.

Αν ο Πλοίαρχος διατάξει την εγκατάλειψη του πλοίου, ο υποπλοίαρχος διευθύνει την κίνηση αυτή, αρχίζοντας από τους αρρώστους και τραυματίες, τα γυναικόπαιδα και τους γέρους.

Εγκαταλείπει το πλοίο τελευταίος, πριν από τον Πλοίαρχο, εκτός αν λάβει διαφορετική διαταγή.

Στα επιβατικά πλοία προβλέπεται και η θέση **υπάρχου**, που είναι ο άμεσος συνεργάτης του Πλοίαρχου για ό,τι αφορά στο πλοίο, στο φορτίο, στους επιβάτες και στο πλήρωμα και ο νόμιμος αναπληρωτής του. Στα πλοία αυτά ο υποπλοίαρχος είναι ο άμεσος βοηθός του υπάρχου σε ό,τι αφορά στην υπηρεσία του σκάφους, στη ναυσιπλοΐα και στο φορτίο.

Όταν στο επιβατικό πλοίο δεν υπηρετεί υπάρχος, τα καθήκοντά του εκτελεί ο υποπλοίαρχος.

## **2) Ο ανθυποπλοίαρχος.**

Είναι ο άμεσος βοηθός του υποπλοίαρχου σε κάθε τι που αφορά στην υπηρεσία του σκάφους, στη ναυσιπλοΐα και στο φορτίο και εργάζεται υπό τον έλεγχο του.

Αν στη σύνθεση του πλοίου δεν προβλέπεται ανθυποπλοίαρχος, τα καθήκοντά του εκτελούνται από τον υποπλοίαρχο.

Φροντίζει για την καλή κατάσταση, συντήρηση και ετοιμότητα των ναυτιλιακών και ηλεκτρονικών οργάνων και των πηδαλιουχικών μηχανημάτων, για την ενημέρωση, ταξινόμηση και φύλαξη των ναυτικών χαρτών, βιβλίων, ναυτιλιακών και άλλων βοηθημάτων και για την ευταξία και καθαριότητα της τιμονιέρας, του θαλάμου χαρτών και της γέφυρας γενικά.

Έχει τον αποκλειστικό έλεγχο και επιμέλεια της πρύμνης. Κατά την άπαυση και αγκυροβολία διευθύνει την εργασία στην πρύμνη και βρίσκεται σε συνεχή επαφή με τη γέφυρα.

Ευθύνεται για την κανονική και ασφαλή καθαίρεση και ανακρέμαση των κλιμάκων επικοινωνίας του πλοίου με την ξηρά ή τα πλωτά μέσα, φροντίζοντας για την πρόληψη ατυχημάτων.

Επιμελείται για την καλή κατάσταση και συντήρηση των πλοϊκών και αγκυροβολίας φανών, των φανών κλιμάκων και κυτών, των βεγγαλικών, πυροτεχνημάτων κ.λπ..

Μεριμνά για την καλή λειτουργία και συντήρηση των σωστικών και πυροσβεστικών μέσων του πλοίου υπό τις οδηγίες και τον έλεγχο του υποπλοίαρχου.

Φροντίζει να έχουν οι βάρκες τα απαιτούμενα από τους κανονισμούς εξαρτήματα και εφόδια, σε καλή κατάσταση και προς άμεση χρήση, σύμφωνα με τους κανονισμούς και τις οδηγίες της ΕΕΠ.

Φροντίζει για το χρωματισμό και την καλή κατάσταση των διακριτικών στοιχείων και ενδείξεων του σκάφους και των εξαρτημάτων του και για την τήρηση των οδηγιών χρησιμοποίησής τους.

Επιμελείται για την καλή κατάσταση και συντήρηση των ηχητικών και οπτικών μέσων του πλοίου, για την κανονική έπαυση και υποστολή της σημαίας και των διαφόρων σημάτων και για την τάξη, ευπρέπεια και φύλαξη των σημαιών και σημάτων.

Βοηθά τον πλοίαρχο για τη συγκρότηση και τις μεταβολές του πληρώματος, τη θεώρηση των ναυτιλιακών εγγράφων και γενικά την τήρηση των υποχρεώσεών του προς τις αρχές. Συνοδεύει τον πλοηγό κατά την επιβίβασή του στο πλοίο και την αποβίβασή του από αυτό.

## **3) Ο δόκιμος πλοίαρχος.**

Ασκείται υπό την επίβλεψη του υποπλοίαρχου και ανθυποπλοίαρχου σε κάθε τι που αφορά στην υπηρεσία του πλοίου και στη ναυσιπλοΐα.

Μετέχει στις φυλακές, ως βοηθός του αξιωματικού φυλακής γέφυρας, απαγορεύεται όμως η ανάθεση σ' αυτόν υπεύθυνης εργασίας γέφυρας.

Μετέχει σε όλες τις εργασίες του σκάφους και εκτελεί γραφική υπηρεσία και την καταμέτρηση φορτίου που του αναθέτει ο Πλοίαρχος.

Για κάθε απορία του σε τεχνικά θέματα απευθύνεται στους αξιωματικούς του πλοίου οι οποίοι έχουν υποχρέωση να φροντίζουν, και από δική τους ακόμα πρωτοβουλία, για την πληρέστερη επαγγελματική του κατάρτιση.

Ο δόκιμος Πλοίαρχος γευματίζει στο εστιατόριο των αξιωματικών και μένει σε ιδιαίτερη καμπίνα δοκίμων, αν διαθέτει τέτοια το πλοίο.

#### **4) Ο Α' μηχανικός.**

Είναι ο αξιωματικός προϊστάμενος της υπηρεσίας μηχανής και του προσωπικού της και τελεί υπό τις άμεσες διαταγές του Πλοιάρχου και τον έλεγχο αυτού.

Είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση και καλή λειτουργία των κυρίων μηχανών και των βοηθητικών μηχανημάτων του πλοίου, εκτός των ραδιοτηλεγραφικών, καθώς και για τη συντήρηση των διαμερισμάτων μηχανολεβητοστασίου, αντλιοστασίου, αποθηκών καυσίμων και των διπύθμενων και των σπράγγων.

Κατά την παραλαβή της υπηρεσίας μηχανής οφείλει να επιθεωρήσει τις εγκαταστάσεις και τα μηχανήματα, να καταμετρήσει την ποσότητα καυσίμων και να συντάξει πρωτόκολλο, το οποίο υπογράφεται και από τον αξιωματικό, που του παραδίνει την υπηρεσία.

Μετά δήμενο από την παραλαβή, προβαίνει σε λεπτομερή επιθεώρηση και συντάσσει έκθεση που την υποβάλλει, μέσω του Πλοιάρχου, στον εφοπλιστή.

Κατά τον είσπλου και έκπλου σε λιμάνια, όρμους, διώρυγες, διαύλους και άλλους επικίνδυνους χώρους, όπως επίσης και σε κρίσιμες περιστάσεις, υποχρεούται να βρίσκεται στο μηχανοστάσιο.

Κατανέμει το προσωπικό της μηχανής στις φυλακές και στις διάφορες εργασίες και παρακολουθεί την καλή εκτέλεσή τους.

Φροντίζει για τη λήψη των αναγκαίων μέτρων προλήψεως διαρροής ή πυρκαϊάς και για την εκτέλεση εν πλω ή εν ορμώ όλων των μηχανικής φύσεως επισκευών, που είναι δυνατόν να εκτελεσθούν από το προσωπικό της μηχανής.

Τηρεί, υπό την εποπτεία του Πλοιάρχου, το ημερολόγιο της μηχανής, στο οποίο καταγράφει τα γεγονότα που αφορούν στην κατάσταση και λειτουργία των μηχανών, στην κατανάλωση καυσίμων κ.λπ..

#### **5) Ο Β' μηχανικός.**

Είναι ο άμεσος βοηθός του Α' μηχανικού και υπό την εποπτεία και τις οδηγίες του φροντίζει για την κατανομή του προσωπικού στις φυλακές και γενικές εργασίες της μηχανής, για την καλή συντήρηση και λειτουργία των κινητηρίων μηχανών, των λεβήτων και των βοηθητικών μηχανημάτων, για τη διαφύλαξη και διάθεση των υλικών της μηχανής και για την τάξη και καθαριότητα στα διαμερίσματά της.

Κατά τον είσπλου και έκπλου σε λιμάνια, όρμους, διώρυγες και στους τόπους αγκυροβολίας, εκτελεί αυτοπροσώπως τα παραγγέλματα της γέφυρας για τους χειρισμούς των μηχανών.

#### **6) Οι Γ' μηχανικοί.**

Εκτελούν φυλακές και κάθε άλλη εργασία της ειδικότητάς τους που τους αναθέτει ο Β' μηχανικός. Έχουν την επιμέλεια συντηρήσεως των βοηθητικών μηχανημάτων, σωληνώσεων, οργάνων, εργαλείων και αμοιβών, κατά τις οδηγίες του Β' και την εποπτεία του Α' μηχανικού.

Οι Γ' μηχανικοί μετέχουν στις επισκευές μηχανικής φύσεως που εκτελούνται στο πλοίο και φροντίζουν, υπό την επίβλεψη του Β' μηχανικού, για την παραλαβή των καυσίμων.

#### **7) Ο ηλεκτρολόγος.**

Εξασφαλίζει υπεύθυνα την ομαλή συντήρηση και λειτουργία όλων των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων του πλοίου, εκτός αυτών που είναι της αρμοδιότητας του αξιωματικού ασυρμάτου. Βρίσκεται στο μηχανοστάσιο κατά τον κατάπλου και απόπλου και γενικά όταν εκτελούνται χειρισμοί στην κύρια μηχανή και παρακολουθεί τα μέσα φορτοεκφορτώσεως του πλοίου. Μετέχει στις ενεργούμενες επισκευές και παρακολουθεί αυτές.

Ο ηλεκτρολόγος υπάγεται στις άμεσες διαταγές του Α' μηχανικού.

#### **8) Ο δόκιμος μηχανής.**

Ασκείται υπό την επίβλεψη και τις οδηγίες των αξιωματικών μηχανής σε κάθε τι που αφορά στην υπηρεσία μηχανής και μετέχει στις διάφορες εργασίες και στις φυλακές μηχανής ως βοηθός αξιωματικού φυλακής. Επίσης μετέχει στις επισκευές και στις εργασίες παραλαβής καυσίμων, σύμφωνα με τις εντολές του Α' μηχανικού.

Ο δόκιμος μηχανής, για κάθε είδους τεχνικής φύσεως απορίες, απευθύνεται στους αξιωματικούς μηχανής, οι οποίοι είναι υποχρεωμένοι, και από δική τους πρωτοβουλία, να τον καθοδηγούν για την πληρέστερη επαγγελματική του κατάρτιση.

#### **9) Ο αξιωματικός ραδιοτηλεπικοινωνιών (ραδιοτηλεγραφητής).**

Είναι ο προϊστάμενος και υπεύθυνος της υπηρεσίας ραδιοτηλεπικοινωνιών του πλοίου και τελεί υπό τις άμεσες διαταγές του Πλοίαρχου. Συμμορφώνεται επακριβώς με τις υποχρεώσεις που έχει από τις διεθνείς συμβάσεις και τους ειδικούς κανονισμούς για τα ελληνικά πλοία, που αφορούν στην εκτέλεση φυλακής, στην κανονική διεξαγωγή ανταποκρίσεως, στην τήρηση ημερολογίου και άλλων βιβλίων και εντύπων, στη συντήρηση των μηχανημάτων και στην επισκευή των βλαβών κ.λπ..

Ευθύνεται για το απόρρητο της ανταποκρίσεως και ενημερώνει το ταχύτερο τον Πλοίαρχο για όλα τα ραδιοτηλεγραφήματα που παίρνει και για όσα πρόκειται να αποστείλει.

Λαμβάνει καθημερινά το δελτίο ειδήσεων του Υ.Ε.Ν., το οποίο ανακοινώνει στον Πλοίαρχο και στο πλήρωμα.

Κατά την παραμονή του πλοίου σε όρμο, ο ραδιοτηλεγραφητής ασχολείται με γραφική υπηρεσία του σταθμού ασυρμάτου και με εργασίες συντηρήσεως.

Σε περίπτωση εγκαταλείψεως του πλοίου, ο ραδιοτηλεγραφητής παραμένει και εκπέμπει συνεχώς το σήμα κινδύνου, το στίγμα του πλοίου και κάθε άλλο που διατάζει ο Πλοίαρχος.

Οι διαταγές του Πλοίαρχου, που αφορούν το σήμα κινδύνου, πρέπει να δίνονται εγγράφως προς τον αξιωματικό τηλεπικοινωνιών.

Τα καθήκοντα του ραδιοτηλεγραφητή σήμερα ασκούνται από αξιωματικούς γέφυρας, ανάλογα με τη χορηγικότητα του πλοίου, οι οποίοι υποχρεούνται σε ειδική προς τούτο εκπαίδευση και εφοδιασμό τους με αντίστοιχο πιστοποιητικό.

Τα θέματα προσωπικού ραδιοεπικοινωνιών πλοίων που εντάσσονται στο παγκόσμιο ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου και ασφαλείας (GMDSS) ρυθμίζονται με τις διατάξεις των άρθρων 54, 55, 56, 57, 58 και 59 του πέμπτου μέρους του Π.Δ. 362/84 όπως προστέθηκαν και ισχύουν με το άρθρο 3 του Π.Δ. 28/2000 (Α'22).

#### **10) Ο ναύκληρος.**

Είναι ο υπόλογος υπαξιωματικός για την υπηρεσία καταστρώματος και για το κατώτερο προσωπικό της.

Τελεί υπό τον άμεσο έλεγχο του υποπλοίαρχου και τον βοηθεί στην άσκηση αστυνομίας στο πλοίο, στη διατήρηση πειθαρχίας του πληρώματος καταστρώματος, στην εξασφάλιση καθαριότητας, συντήρηση κ.λπ..

Κατανέμει το προσωπικό στις διάφορες εργασίες και επιβλέπει για την κανονική εκτέλεσή τους.

Βοηθά τους αξιωματικούς καταστρώματος κατά την παραλαβή, στοιβασία και παράδοση του φορτίου και επιβλέπει ιδιαίτερα τα μηχανήματα αγκυροβολίας και εξαρτισμού γενικά.

Φροντίζει για την ασφαλή τοποθέτηση, συντήρηση και στεγανότητα των σωσιβίων λέμβων και έχει την ευθύνη φυλάξεως και διατηρήσεως σε καλή κατάσταση των αποθηκών υλικού συντηρήσεως του σκάφους.

#### **11) Ο αντλιωρός.**

Υπηρετεί μόνο στα δεξαμενόπλοια και είναι υπεύθυνος για τα θέματα συντηρήσεως των συστημάτων αντλήσεως, θερμάνσεως, εξαερισμού και πίεσεως.

Χειρίζεται τις αντλίες κατά τη φορτοεκφόρτωση του φορτίου ή έρματος.

#### **12) Οι ναύτες, ναυτόπαιδες.**

Αποτελούν το κατώτερο πλήρωμα καταστρώματος. Οι ναύτες εκτελούν κατά τη διάρκεια των φυλακών τα καθήκοντα **πηδαλιούχου**, **οπτήρα** και **αγγελιαφόρου** γέφυρας. Εκτελούν επίσης με τη βοήθεια των ναυτοπαίδων γενικές εργασίες συντηρήσεως και καθαρισμού του σκάφους, των κοινοχρήστων χώρων, των ενδιαιτημάτων και του εξαρτισμού του πλοίου.

### **13) Ο αρχιθερμαστής.**

Είναι ο υπαξιωματικός που είναι υπόλογος για την υπηρεσία της μηχανής και το κατώτερο προσωπικό της. Είναι υπεύθυνος για την τάξη και καθαριότητα στο μηχανολεβητοστάσιο και στα ενδιαίτημα-τα του κατώτερου προσωπικού της μηχανής, για την καλή συντήρηση των εργαλείων και συσκευών και για τη φύλαξη των υλικών μηχανής. Στα πλοία με μηχανές εσωτερικής καύσεως (ΜΕΚ), τα καθήκοντα αυτά εκτελούνται από το μηχανοδηγό Α'.

### **14) Οι λιπαντές, μηχανοδηγοί, χειριστές.**

Είναι οι άμεσοι βοηθοί των αξιωματικών μηχανής και εκτελούν τη λίπανση και παρακολούθηση των κυρίων μηχανών και μηχανημάτων γενικά, τον καθαρισμό των χώρων των μηχανών, τις εργασίες παραλαβής καυσίμων και νερού και τις κάθε είδους βοηθητικές εργασίες της μηχανής. Οι λιπαντές υπηρετούν σε πλοία με ατμομηχανές, ενώ οι μηχανοδηγοί και χειριστές, σε πλοία με ΜΕΚ.

### **15) Οι θερμαστές.**

Εκτελούν υπό την άμεση επίβλεψη του αξιωματικού φυλακής το άναμμα, τη διατήρηση και το σβήσιμο των πυρών, την ατμοπαραγωγή και τη διατήρηση της καθημερινής ατμοθλίψεως, την παρακολούθηση τροφοδοτήσεως του λέβητα με νερό και καύσιμο, τον καθαρισμό όλων των χώρων της μηχανής, τις εργασίες παραλαβής καυσίμων, νερού και άλλων υλικών της μηχανής και άλλες βοηθητικές εργασίες.

### **16) Οι καθαριστές – μαθητευόμενοι μηχανής.**

Βοηθούν τους λιπαντές και θερμαστές στα καθήκοντά τους και εκτελούν διάφορες εργασίες, όπως καθαρισμούς, σφυροκοπανισμούς, παραλαβή καυσίμων, νερού και υλικών μηχανής, καθώς και βοηθητικές εργασίες σε κάθε είδους επισκευές.

### **17) Ο μάγειρος.**

Είναι υπόλογος για την υπηρεσία μαγειρείου και τελεί υπό τον έλεγχο του υποπλοιάρχου. Φροντίζει μαζί με το βοηθό μαγείρου για την καθαριότητα και συντήρηση των διαμερισμάτων μαγειρείου και των μαγειρικών οργάνων και την κανονική και έγκαιρη παρασκευή των φαγητών, σύμφωνα με το εδεσματολόγιο που ισχύει για τα πλοία.

### **18) Ο θαλαμπόλος.**

Στα φορτηγά πλοία είναι υπόλογος για την υπηρεσία διαμερισμάτων του πλοίου και τελεί υπό τον έλεγχο του υποπλοιάρχου. Εκτελεί και καθήκοντα τροφοδοτή στα πλοία που δεν υπηρετεί τέτοιος. Μαζί με το βοηθό θαλαμπόλου εκτελεί τους καθαρισμούς και τη διευθέτηση και συντήρηση των διαμερισμάτων του Πλοιάρχου. Φυλάττει επίσης τα είδη ιματισμού του πλοίου.

Στα επιβατικά πλοία υπηρετεί πολυάριθμο προσωπικό διαμερισμάτων για την εξυπηρέτηση κυρίως των επιβατών (αρχιθαλαμπόλοι, θαλαμπόλοι, επίκουροι).

## **6.7 Οργάνωση της εργασίας εν πλω.**

Το **προσωπικό καταστρώματος** κατανέμεται με φροντίδα του υποπλοιάρχου σε εργασίες γέφυρας και γενικές εργασίες σκάφους.

Η εργασία γέφυρας διεξάγεται κατά φυλακές που εναλλάσσονται κανονικά. Κάθε φυλακή αποτελείται από έναν αξιωματικό καταστρώματος, έναν ναύτη πηδαλιούχο και έναν οπτήρα. Οι φυλακές είναι τετράωρης διάρκειας η κάθε μια (8-12, 12-4, 4-8). Σε έκτακτες περιπτώσεις ή αν δεν επαρκεί το προσωπικό, οι φυλακές μπορεί να γίνουν εξάωρες.

Το **προσωπικό μηχανής** κατανέμεται επίσης σε φυλακές μηχανής και γενικές εργασίες, με τη μέριμνα του Α' μηχανικού.

Κάθε φυλακή αποτελείται από έναν αξιωματικό, έναν δόκιμο ή υπαξιωματικό αν προβλέπεται από την οργανική σύνθεση πληρώματος και από έναν θερμαστή. Για τον αριθμό και τη διάρκεια των φυλακών ισχύουν τα ίδια με τις φυλακές γέφυρας.

Το **προσωπικό γενικών υπηρεσιών** δεν εκτελεί φυλακή, αλλά υπό την εποπτεία και τον έλεγχο του υποπλοίαρχου ασχολείται σε εργασίες της ειδικότητάς του.

### **6.7.1 Ο αξιωματικός φυλακής γέφυρας.**

Κατά τη διάρκεια της φυλακής του, τελεί υπό τον έλεγχο του Πλοίαρχου και έχει τη γενική φροντίδα του πλοίου, επαγρυπνώντας για την ασφαλή διακυβέρνησή του. Κατά τη διάρκεια της φυλακής του παραμένει συνεχώς στη γέφυρα και μεριμνά για την εξασφάλιση της ναυσιπλοΐας, τηρώντας τους σχετικούς κανονισμούς και παρακολουθώντας όλα τα ηλεκτρονικά ή άλλα όργανα που βρίσκονται στη γέφυρα. Επιβλέπει επίσης την κίνηση επάνω στο πλοίο και τις εργασίες στο κατάστρωμα. Για κάθε έκτακτο περιστατικό, ειδοποιεί αμέσως τον Πλοίαρχο.

Οι άνδρες φυλακής γέφυρας (πηδαλιούχος-οπτήρας) εναλλάσσουν την υπηρεσία τους κάθε δίωρο στις εργάσιμες ώρες και κάθε μία ώρα στις μη εργάσιμες.

Οι άνδρες που κατανέμονται στις γενικές εργασίες σκάφους εργάζονται με την επίβλεψη του ναυκλήρου σε καθαρισμούς, χρωματισμούς, προετοιμασία κυτών κλπ.

### **6.7.2 Ο αξιωματικός φυλακής μηχανής.**

Κατά τη διάρκεια της φυλακής του παρακολουθεί με προσοχή τη λειτουργία των μηχανών και λεβήτων, μεριμνά για τη διατήρηση συνθηκών καλής λειτουργίας των μηχανών (λίπανση, ατιόθλιψη, αριθμό στροφών) και εκτελεί τα παραγγέλματα που του μεταβιβάζονται από τη γέφυρα. Σε περίπτωση ανωμαλίας ειδοποιεί αμέσως τον Α' μηχανικό και τον αξιωματικό φυλακής γέφυρας.

Οι άνδρες φυλακής μηχανής εκτελούν τη λίπανση της μηχανής και των βοηθητικών μηχανημάτων και παρακολουθούν τα στοιχεία λειτουργίας τους (θερμοκρασία λαδιών, τροφοδοσία, κυκλοφορία νερού κ.λπ.). Φροντίζουν επίσης για τον καθαρισμό των μηχανημάτων και του δαπέδου και την κανονική παροχή καυσίμων.

Όταν το πλοίο καταπλεύσει σε **όρμο** ή **σε λιμάνι**, διαλύονται κανονικά οι φυλακές. Αν όμως ο Πλοίαρχος κρίνει ότι είναι απαραίτητο, για λόγους ασφάλειας του πλοίου, μπορεί να τις διατηρήσει για ένα χρονικό διάστημα, οπότε η εργασία του πληρώματος διέπεται από τις διατάξεις που ισχύουν για την εργασία «εν πλω».

Όταν διαλυθούν τελικά οι φυλακές, το προσωπικό καταστρώματος, υπό την εποπτεία και τον έλεγχο των αξιωματικών, ασχολείται σε γενικές εργασίες.

Οι ώρες εργασίας ορίζονται σε οκτώ κάθε ημέρα από τη Δευτέρα μέχρι την Παρασκευή. Η Κυριακή και το Σάββατο θεωρούνται ημέρες αργίας.

Για τη φύλαξη και ασφάλεια του πλοίου, μετά τη λήξη της ημερήσιας εργασίας, το ένα τρίτο των αξιωματικών και το ένα τέταρτο του κατώτερου πληρώματος παραμένουν εκ περιτροπής μέσα στο πλοίο, σύμφωνα με τον πίνακα που καταρτίζει ο Πλοίαρχος και τον γνωστοποιεί στο πλήρωμα.

Οι αξιωματικοί που παραμένουν «ένδον» ευθύνονται για την τάξη και ασφάλεια του σκάφους, την κανονική εκτέλεση της εργασίας και την τακτοποίηση των παρουσιαζομένων ανωμαλιών. Δεν υποχρεούνται να παραμένουν συνεχώς άγρυπνοι. Οι άνδρες φυλακής παραμένουν άγρυπνοι και περιφέρονται στο πλοίο, φροντίζοντας να το εξασφαλίζουν από πυρκαϊά, κλοπές ή άλλου είδους αταξίες, ειδοποιούν δε τον αξιωματικό φυλακής, σε περίπτωση ανωμαλίας ή έκτακτου περιστατικού.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

### ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

#### 7.1 Έννοια – Προϋποθέσεις.

Για να ασκήσει κάποιος το επάγγελμα του ναυτικού πρέπει να είναι **απογεγραμμένος ναυτικός**<sup>1</sup>, να είναι δηλαδή γραμμένος σε ειδικό μητρώο απογραφής ναυτικών και να έχει εφοδιασθεί με ναυτικό φυλλάδιο.

Ο θεσμός την ναυτικής απογραφής είναι παλιός και συνδέεται με τη στρατολογία των πληρωμάτων των πολεμικών πλοίων. Η αρχή της ναυτικής απογραφής βρίσκεται στην Ordonnance του Colbert (1668).

Με την πάροδο των ετών, η ναυτική απογραφή έχασε το στρατιωτικό της χαρακτήρα και σήμερα έχει την έννοια της αποκτήσεως άδειας ασκήσεως επαγγέλματος του ναυτικού.

Στους ναυτικούς που απογράφονται, εκδίδεται από την απογράφουσα αρχή **ναυτικό φυλλάδιο**, το οποίο αποτελεί και ταξιδιωτικό έγγραφο των ναυτικών κατά τις μετακινήσεις τους στην αλλοδαπή. Το ναυτικό φυλλάδιο είναι δημόσιο έγγραφο που αποτελεί απόδειξη της ιδιότητας του κατόχου του ως ναυτικού.

Δεν επιτρέπεται στον κάτοχο ναυτικού φυλλαδίου να το καταστρέψει ή να αλλοιώσει το περιεχόμενό του ή να το μεταβιβάσει σε άλλο πρόσωπο. Εξάλλου, κανένας τρίτος δεν έχει το δικαίωμα να το παρακρατήσει ή να το αφαιρέσει από τον κάτοχό του. Απαγορεύεται για παράδειγμα η κατακράτηση του ναυτικού φυλλαδίου από ναυτιλιακή εταιρεία προς εξαναγκασμό του ναυτικού να επιστρέψει την οφειλόμενη προκαταβολή, την οποία αμφισβητεί ο ναυτικός.

Κατάσχεση του ναυτικού φυλλαδίου μπορεί να γίνει μόνο από την αρμόδια λιμενική ή προξενική αρχή, στην περίπτωση που ο ναυτικός υποπέσει σε ορισμένα σοβαρά πειθαρχικά παραπτώματα, για τα οποία απολύεται από το πλοίο και διώκεται ποινικώς και πειθαρχικώς (π.χ. για λιποταξία στο εξωτερικό).

Η απογραφή των ναυτικών γίνεται στον Πειραιά από την υπηρεσία ναυτικών μητρώων και στις επαρχίες, από όσες λιμενικές αρχές έχουν καθορισθεί ως «απογράφουσες αρχές».

#### 7.2 Προσόντα απογραφής.

Για να απογραφεί κάποιος ως ναυτικός, πρέπει, σύμφωνα με τον ΚΔΝΔ, να έχει τα εξής **γενικά προσόντα**.

- α) Να έχει την ελληνική ιθαγένεια και να είναι γραμμένος στα μητρώα δήμου ή κοινότητας.
- β) Να είναι υγιής και σωματικά ικανός για ναυτική εργασία.
- γ) Να έχει εκπληρώσει τις στρατιωτικές υποχρεώσεις.
- δ) Να μην έχει στερηθεί τα πολιτικά του δικαιώματα.

Εκτός από τα γενικά αυτά προσόντα, πρέπει ο απογραφόμενος να έχει και ορισμένα **ειδικά προσόντα** που καθορίζονται με προεδρικά διατάγματα, μετά από πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και είναι τα εξής:

<sup>1</sup> Άρθρα 55-64 ΚΔΝΔ.

α) Να έχει συμπληρώσει το δέκατο πέμπτο έτος της ηλικίας του (ημερολογιακώς) και να μην έχει ξεπεράσει το τεσσαρακοστό πέμπτο.

β) Να μην έχει καταδικασθεί σε φυλάκιση μεγαλύτερη από έξι μήνες ή «καθ' υποτροπήν» για λαθρεμπόριο, κλοπή, απάτη, παράβαση των διατάξεων περί ναρκωτικών και περί προστασίας του εθνικού νομίσματος, για εγκλήματα κατά των ηθών, για στάση ή παράβαση των νόμων περί μέτρων ασφάλειας του κράτους, του πολιτεύματος, του κοινωνικού καθεστώτος και προστασίας της ελευθερίας των πολιτών, κατά την τελευταία 10ετία.

Για την απογραφή ατόμων που δεν έχουν συμπληρώσει το δέκατο όγδοο έτος της ηλικίας τους, απαιτείται επί πλέον και έγγραφη άδεια του πατέρα, του επιτρόπου ή του κηδεμόνα τους.

Από τις διατάξεις περί ανώτατου ορίου ηλικίας απογραφής εξαιρούνται:

α) Οι γιατροί που ναυτολογούνται σε πλοία που έχουν υποχρέωση να προσλαμβάνουν γιατρό (π.χ. ορισμένα επιβατικά).

β) Οι πλοιοκτήτες ή οι κατά 40% τουλάχιστον συμπλοιοκτήτες πλοίων ή πλοιαρίων με ελληνική σημαία.

γ) Οι μόνιμοι αξιωματικοί του πολεμικού ναυτικού και του λιμενικού σώματος.

δ) Όσοι προέρχονται από το πολεμικό ναυτικό ή το λιμενικό σώμα και αποκτούν αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας, με βάση ειδικές διατάξεις.

ε) Οι ομογενείς, κατά τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά, για τη διευκόλυνση της επαγγελματικής τους αποκαταστάσεως.

Στο ναυτικό φυλλάδιο καταχωρίζονται από τη λιμενική ή προξενική αρχή και, αν δεν υπάρχουν, από τον Πλοίαρχο, κατά χρονολογική σειρά, οι πράξεις ναυτολογήσεως και απολύσεως του ναυτικού, από τις οποίες αποδεικνύεται η θαλάσσια υπηρεσία του.

Ο χρόνος θαλάσσιας υπηρεσίας έχει μεγάλη σημασία για τους ναυτικούς, γιατί από αυτόν εξαρτάται η επαγγελματική τους εξέλιξη και τελικά η συνταξιοδότησή τους. Με βάση δηλαδή τη θαλάσσια υπηρεσία του, ο ναυτικός αποκτά το δικαίωμα να δώσει εξετάσεις για την απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας (δίπλωμα, πτυχίο ή άδεια) ή ακόμα να λάβει χωρίς εξετάσεις ορισμένα πτυχία ή άδειες ναυτικής ικανότητας, για τα οποία αρκεί μόνο ορισμένος χρόνος θαλάσσιας υπηρεσίας.

Σε περίπτωση απώλειας, φθοράς ή συμπληρώσεως των φύλλων του ναυτικού φυλλαδίου, εκδίδεται αντίγραφο αυτού από την υπηρεσία ναυτικών μητρώων, στην οποία προσκομίζονται ορισμένα πιστοποιητικά από τον ενδιαφερόμενο.

### 7.3 Απογραφή εργατών θαλάσσης.

Εργάτες θαλάσσης είναι αυτοί που εργάζονται κατ' επάγγελμα σε βοηθητικά ναυπηγήματα ή σε πλοία που δεν είναι εφοδιασμένα με ναυτολόγιο. Τέτοιοι είναι οι πορθμείς, λεμβούχοι, αλιείς κ.λπ..

Εργάτες θαλάσσης θεωρούνται επίσης και εκείνοι που εργάζονται ως πλοηγοί ή αλιεργάτες σε πλοία εφοδιασμένα ή όχι με ναυτολόγιο.

Οι εργάτες θαλάσσης δεν αποτελούν μέλη «συγκεκριτημένου πληρώματος» και δεν υπάγονται στις περί ναυτικής εργασίας διατάξεις.

Απογράφονται προαιρετικά σε ιδιαίτερο μητρώο εργατών θαλάσσης.

Τα γενικά προσόντα απογραφής (ελληνική ιθαγένεια, υγεία, στρατολογική κατάσταση, μη στέρωση πολιτικών δικαιωμάτων) απαιτούνται και για την απογραφή των εργατών θαλάσσης. Πρέπει επίσης αυτοί να έχουν ηλικία μεγαλύτερη των δεκαπέντε ετών και να μην έχουν καταδικασθεί σε φυλάκιση πάνω από έξι μήνες για λαθρεμπόριο, κατοχή ή εμπόριο ναρκωτικών, παράνομη αλιεία ή παράβαση του νόμου περί προστασίας του εθνικού νομίσματος.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ

### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ<sup>1</sup>

#### 8.1 Έννοια – Περιεχόμενο.

Όταν το πλοίο ταξιδεύει, το πλήρωμά του διαμένει και εργάζεται συνεχώς επάνω σ' αυτό και μάλιστα κάτω από ιδιαίζουσες συνθήκες, που δεν συναντιούνται στην εργασία ξηράς. Το χαρακτηριστικότερο είναι ότι στο πλοίο δεν είναι δυνατόν να υπάρχει άμεσα η εποπεία των κρατικών αρχών. Παρουσιάζεται συνεπώς η ανάγκη να ανατεθεί σε κάποιο πρόσωπο η ευθύνη για την κανονική διεξαγωγή του ταξιδιού, την τήρηση της τάξεως και την ομαλή διεξαγωγή της υπηρεσίας στο πλοίο. Το πρόσωπο αυτό είναι ο Πλοίαρχος, ο οποίος πλαισιώνεται από κατάλληλους αξιωματικούς και μεριμνά για κάθε τι που αφορά στο πλοίο, στο φορτίο και στους επιβαίνοντες (πλήρωμα και επιβάτες).

Ο Πλοίαρχος, κατά την εκτέλεση της αποστολής του, πρέπει να εφαρμόζει πιστά ορισμένους κανονισμούς εργασίας, ώστε να επιτύχει την τήρηση της εύρυθμης λειτουργίας της υπηρεσίας στο πλοίο.

Είναι γενικότερα παραδεκτό ότι η πειθαρχία, η υπακοή δηλαδή προς τους ιεραρχικά προϊσταμένους, είναι απαραίτητη σε κάθε περίπτωση ομαδικής εργασίας, αφού, διαφορετικά, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί ο συντονισμός και η κανονική απόδοση των εργαζομένων.

Κατά την εκτέλεση της εργασίας στα πλοία, είναι περισσότερο από οπουδήποτε αλλού απαραίτητη η τήρηση πειθαρχίας, αφού η μη άμεση και ακριβής εκτέλεση των εντολών του Πλοίαρχου και των άλλων υπευθύνων αξιωματικών του πλοίου είναι δυνατόν να θέσει σε σοβαρό κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου και της ζωής πολλών ανθρώπων που επιβαίνουν στο πλοίο.

Για τους λόγους αυτούς οι διάφορες πολιτείες έχουν θεσπίσει σύστημα ποινικών και πειθαρχικών διατάξεων, ειδικά για τους ναυτικούς, ανάλογο με το οποίο δεν υπάρχει σε άλλους κλάδους εργασίας.

Οι **κανονισμοί εργασίας** καταρτίζονται από το Υ.Ε.Ν. και εγκρίνονται με προεδρικά διατάγματα μετά από πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

Οι κανονισμοί αυτοί ρυθμίζουν:

α) Την ιεραρχία στην υπηρεσία του πλοίου και τη διαίρεση του πληρώματος κατά κλάδους, σε προσωπικό καταστρώματος, μηχανής και γενικών υπηρεσιών.

β) Τα γενικά και ειδικά καθήκοντα και τις ευθύνες του Πλοίαρχου, των αξιωματικών και κατωτέρων μελών του πληρώματος, ανάλογα με την ειδικότητα και το βαθμό καθενός.

γ) Τη διεξαγωγή της υπηρεσίας στα πλοία, δηλαδή τον τρόπο που οφείλει ο Πλοίαρχος να οργανώνει και διευθύνει την εργασία κατά τη διάρκεια του πλου και, κατά το χρόνο που το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι ή σε όρμο.

#### 8.2 Ισχύοντες κανονισμοί εργασίας.

Στο εμπορικό ναυτικό ισχύουν δυο κανονισμοί εργασίας:

α) Ο Κανονισμός Εργασίας Φορτηγών Πλοίων (ΚΕΦΠ), για πλοία άνω των 800 κόρων ολικής χωρητικότητας (κ.ο.χ.) που κυρώθηκε με το Β.Δ. 806/1970. Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε φορτηγά πλοία κάθε κατηγορίας, δηλαδή δεξαμενόπλοια, πλοία ξηρού φορτίου, ποντοπόρα, μεσογειακά κ.λπ.

<sup>1</sup> Άρθρα 95-100 και 130-135 ΚΑΝΔ.

Ο ίδιος κανονισμός εφαρμόζεται αναλόγως και για τα μικρότερα φορτηγά πλοία.

β) Ο κανονισμός εσωτερικής υπηρεσίας επιβατικών πλοίων, για τα πλοία άνω των 500 κ.ο.κ., που έχει κυρωθεί με το Β.Δ. 683/1960.

Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στα πλοία κάθε κατηγορίας που κατά κύρια απασχόληση μεταφέρουν επιβάτες, όπως είναι τα ακτοπλοϊκά επιβατικά, τα κρουαζιερόπλοια, τα υπερωκεάνεια κλπ.

Για τα μικρότερα επιβατικά πλοία, εφαρμόζεται αναλόγως ο ίδιος κανονισμός.

### 8.3 Ιεραρχία και διαίρεση του πληρώματος.

Επικεφαλής όλων των υπηρεσιών του πλοίου είναι ο Πλοίαρχος. Το λοιπό προσωπικό του πλοίου καλείται πλήρωμα και διαιρείται στο προσωπικό καταστρώματος, μηχανής και γενικών υπηρεσιών.

Τα μέλη του πληρώματος, ανάλογα με τα προσόντα που διαθέτουν και την εργασία που εκτελούν κατατάσσονται στις εξής κατηγορίες:

#### 1) Προσωπικό καταστρώματος.

- α) Αξιωματικοί: Υποπλοίαρχος, ανθυποπλοίαρχος.
- β) Δόκιμος πλοίαρχος.
- γ) Υπαξιωματικοί: Ναύκληρος, ξυλουργός, αντλιορός.
- δ) Κατώτερο πλήρωμα: Ναύτες, ναυτόπαιδες.

#### 2) Προσωπικό μηχανής.

- α) Αξιωματικοί: Μηχανικοί Α', Β', Γ', ψυκτικός μηχανικός, ηλεκτρολόγος.
- β) Δόκιμος μηχανικός.
- γ) Υπαξιωματικοί: Αρχιθερμαστής, μηχανοδηγοί, λιπαντές.
- δ) Κατώτερο πλήρωμα: Θερμαστές, χειριστές, καθαριστές, μαθητευόμενοι μηχανής.

#### 3) Προσωπικό γενικών υπηρεσιών.

α) Προσωπικό ραδιοτηλεπικοινωνιών: Ραδιοτηλεγραφετές Α' και Β' είναι δυνατόν να υπάρχουν ακόμη σε επιβατηγά κυρίως πλοία και κρουαζιερόπλοια.

β) Προσωπικό οικονομικών υπηρεσιών: Προϊστάμενος οικονομικός αξιωματικός, οικονομικοί αξιωματικοί Α', Β'.

γ) Προσωπικό τροφοδοσίας: Τροφοδότης.

δ) Προσωπικό διαμερισμάτων: Θαλαμνόπολος, βοηθός θαλαμνόπολου.

ε) Προσωπικό μαγειρείου: Μάγειρος, βοηθός μαγειρού.

Στο προσωπικό μηχανής προϊστάται και είναι υπόλογος απέναντι του Πλοίαρχου ο Α' μηχανικός.

Επικεφαλής του προσωπικού γενικών υπηρεσιών, εκτός του ασυρμάτου, και υπόλογος απέναντι στον Πλοίαρχο είναι ο υποπλοίαρχος. Στα επιβατικά είναι ο ύπαρχος.

### 8.4 Οργάνωση της εσωτερικής υπηρεσίας στα πλοία.

Οι κανονισμοί εργασίας καθορίζουν τους όρους εργασίας «εν πλω» και «εν όρμω» για το προσωπικό καταστρώματος, μηχανής και γενικών υπηρεσιών.

#### 8.4.1 Εργασίες «εν πλω».

α) Το **προσωπικό καταστρώματος** κατανέμεται, με τη μέριμνα του υποπλοίαρχου:

– **Σε εργασίες γέφυρας που διεξάγονται κατά φυλακές.** Κάθε φυλακή αποτελείται από έναν αξιωματικό, ένα ναύτη-πηδαλιούχο και έναν οπτήρα. Οι φυλακές δεν πρέπει να είναι λιγότερες από τρεις, τετράωρης διάρκειας. Αν όμως η οργανική σύνθεση του πληρώματος δεν επαρκεί, τότε οι φυλακές ορίζονται σε δύο εξάωρες.

– **Σε γενικές εργασίες σκάφους.** Όσοι διατίθενται σε εργασίες σκάφους εργάζονται υπό την επίβλεψη του ναυκλήρου σε καθαρισμούς, λίπανση των μηχανημάτων, αποσκωρίαση,

χρωματισμούς, προετοιμασία των κυτών ή των δεξαμενών για φόρτωση και εκφόρτωση του πλοίου και σε κάθε άλλη εργασία που ανάγεται στις ειδικότητες του προσωπικού καταστρώματος, την οποία ορίζει ο ναύκληρος, σε συνεννόηση με τον υποπλοίαρχο.

β) Το **προσωπικό μηχανής**, κατανέμεται με τη μέριμνα του Α' μηχανικού:

- Σε φυλακές μηχανής που αποτελούνται από έναν αξιωματικό και έναν δόκιμο ή υπαξιωματικό μηχανής. Στα αιμοκίνητα πλοία προστίθεται και ένας θερμοστής. Οι φυλακές είναι 4ωρες. Αν όμως η οργανική σύνθεση πληρώματος δεν επαρκεί, τότε ορίζονται 6ωρες.
- Σε γενικές εργασίες μηχανής. Αυτοί που κατανέμονται στις εργασίες αυτές ασχολούνται με τις οδηγίες του Α' μηχανικού και την εποπτεία του Β' μηχανικού στη συντήρηση, τις επισκευές, επιδιορθώσεις μηχανών και μηχανημάτων, αποσκωριάσεις, καθαρισμούς, μεταγγίσεις καυσίμων και άλλες εργασίες που τους αναθέτουν οι αρμόδιοι αξιωματικοί.

γ) Το **προσωπικό γενικών υπηρεσιών**, δεν εκτελεί φυλακή στα φορτηγά πλοία. Στα επιβατικά πλοία, εκτελούνται φυλακές στις θέσεις των επιβατών και στα κυλικεία.

Με την εποπτεία του υποπλοίαρχου, το προσωπικό γενικών υπηρεσιών ασχολείται σε εργασίες της ειδικότητάς του, σύμφωνα με το ωρολόγιο πρόγραμμα εργασίας «εν πλω».

#### **8.4.2 Εργασίες «εν όρμω».**

Στα λιμάνια ή στους όρμους που αγκυροβολεί το πλοίο, οι φυλακές γέφυρας και μηχανής διατηρούνται ή διαλύονται κατά τις περιστάσεις και κατά την κρίση του Πλοίαρχου.

Όταν οι φυλακές διαλυθούν, το προσωπικό ασχολείται υπό την εποπτεία και τον έλεγχο του υποπλοίαρχου ή του Α' μηχανικού, ανάλογα με τη φύση της εργασίας, σε γενικές εργασίες σκάφους ή μηχανής, σύμφωνα με το ωρολόγιο πρόγραμμα.

Για τη φύλαξη του πλοίου πρέπει να παραμένει «ένδον», μέρος του πληρώματος, κατά τα προβλεπόμενα από τον κανονισμό και την ισχύουσα συλλογική σύμβαση.

Το προσωπικό γενικών υπηρεσιών ασχολείται, στο λιμάνι ή στον όρμο, με διάφορες εργασίες της ειδικότητάς του, υπό την εποπτεία και τον έλεγχο του υποπλοίαρχου.

#### **8.4.3 Γενικές διατάξεις.**

Η εργασία των μελών του πληρώματος που δεν είναι διαιρεμένοι σε φυλακές, αρχίζει την όγδοη πρωινή και λήγει την πέμπτη απογευματινή, με μια ώρα διακοπή το μεσημέρι για το γεύμα.

Όταν συντρέχουν ειδικοί λόγοι που οφείλονται σε ιδιαίζουσες κλιματολογικές συνθήκες, οι ώρες αυτές μπορεί να κατανέμονται από τον Πλοίαρχο από την έκτη πρωινή μέχρι την έβδομη απογευματινή, με ενδιάμεση διακοπή για φαγητό και ανάπαυση.

Οι ώρες εργασίας έχουν ορισθεί από την ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας σε σαράντα την εβδομάδα, δηλαδή σε οκτώ ώρες κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι και Παρασκευή. Το Σάββατο και η Κυριακή θεωρούνται ημέρες αργίας.

Όταν το πλήρωμα εργάζεται περισσότερο από το κανονικό ωράριο, δικαιούται υπερωριακή αμοιβή για τις επί πλέον ώρες. Επίσης στο πλήρωμα καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή, όταν απασχοληθεί σε ορισμένες πρόσθετες (έξτρα) εργασίες που ορίζονται από τη συλλογική σύμβαση (π.χ. το πλύσιμο των κυτών).

Από τον κανονισμό απαγορεύεται να ανατίθενται στο πλήρωμα οι εξής εργασίες, εκτός αν συντρέχει περίπτωση έκτακτης ανάγκης:

- α) Η χρησιμοποίηση των αξιωματικών καταστρώματος σε χειρωνακτικές εργασίες.
- β) Η χρησιμοποίηση των ραδιοτηλεγραφητών σε εργασίες, εκτός της ειδικότητάς τους.
- γ) Η εκτέλεση «εν πλω» εργασιών χρωματισμού και αποσκωριάσεως, με τη χρησιμοποίηση ικριωμάτων (σκαλωσιών).
- δ) Ο χρωματισμός και η αποσκωρίαση των εξωτερικών πλευρών του πλοίου, όταν αυτό βρίσκεται μέσα σε δεξαμενή ή σε ποταμούς ή διαύλους με ισχυρά ρεύματα.
- ε) Κάθε εργασία επάνω σε ιστούς, όταν το αντίστοιχο βαρούλκο βρίσκεται σε λειτουργία.
- στ) Η πλύση και ο χρωματισμός των χώρων που βρίσκονται επάνω από λέβητα σε λειτουργία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ

### ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

#### 9.1 Έννοια – Περιεχόμενο.

Οι συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας<sup>1,2</sup> είναι συμφωνίες που γίνονται μεταξύ οργανώσεων των εφοπλιστών και των ναυτικών, από αυτές που ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κρίνει ως τις πιο αντιπροσωπευτικές.

Με τις συλλογικές συμβάσεις καθορίζονται οι όροι της συμβάσεως ναυτολογήσεως όπως είναι οι μισθοί, οι πρόσθετες αμοιβές, οι όροι εργασίας κ.λπ.. Καταρτίζονται εγγράφως και αφού κυρωθούν από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, δημοσιεύονται στην εφημερίδα της κυβερνήσεως.

Συλλογικές συμβάσεις καταρτίζονται χωριστά για τις διάφορες κατηγορίες των πλοίων, όπως των φορτηγών ποντοπόρων, των μεσογειακών φορτηγών, των ακτοπλοϊκών επιβατικών, των ρυμουλκών κ.ά.. Για ορισμένες κατηγορίες πλοίων (ποντοπόρα-ακτοπλοϊκά) οι συλλογικές συμβάσεις καταρτίζονται χωριστά για τα πληρώματα και για τους Πλοιάρχους.

Οι συλλογικές συμβάσεις που κυρώνονται από τον υπουργό και δημοσιεύονται στην εφημερίδα της κυβερνήσεως δεσμεύουν όχι μόνο τους εφοπλιστές και τους ναυτικούς που ανήκουν στις οργανώσεις που έλαβαν μέρος στην κατάρτιση και υπογραφή των συμβάσεων αλλά και κάθε Έλληνα ναυτικό και εφοπλιστή πλοίου με ελληνική σημαία.

Ο υπουργός αν μετά τη λήξη της συλλογικής συμβάσεως καλέσει τις αρμόδιες οργανώσεις να την ανανεώσουν και αυτές δεν ορίσουν αντιπροσώπους ή οι αντιπρόσωποι που τυχόν ορισθούν δεν πετύχουν να καταλήξουν σε συμφωνία και υπογραφή νέας συμβάσεως, έχει το δικαίωμα, μετά από εξουσιοδότηση του υπουργικού συμβουλίου, να ρυθμίσει με απόφασή του κάθε θέμα που κανονικά πρέπει να συμφωνείται με τις συλλογικές συμβάσεις.

Ο υπουργός έχει τη δυνατότητα να παρατείνει την ισχύ της συλλογικής συμβάσεως που έχει λήξει ή να καθορίσει όρους διαφορετικούς που δικαιολογούνται από την πάροδο ορισμένου χρόνου ή από την αλλαγή διαφόρων συνθηκών (π.χ. χορήγηση αυξήσεων σε βασικούς μισθούς ή αύξηση κάποιου επιδόματος λόγω μεταβολής των συνθηκών εργασίας).

Οι πλοιοκτίτες και οι αντιπρόσωποί τους, οι Πλοίαρχοι και τα πληρώματα των πλοίων είναι υπεύθυνοι για την τήρηση των όρων των συλλογικών συμβάσεων. Οι παραβάτες των συλλογικών συμβάσεων και όσοι αρνούνται να συμμορφωθούν με τη διαταγή αρμόδιας αρχής σχετικά με την εφαρμογή τους, τιμωρούνται με φυλάκιση μέχρι ενός έτους και με χρηματική ποινή.

#### 9.2 Θέματα που ρυθμίζονται με τις συλλογικές συμβάσεις.

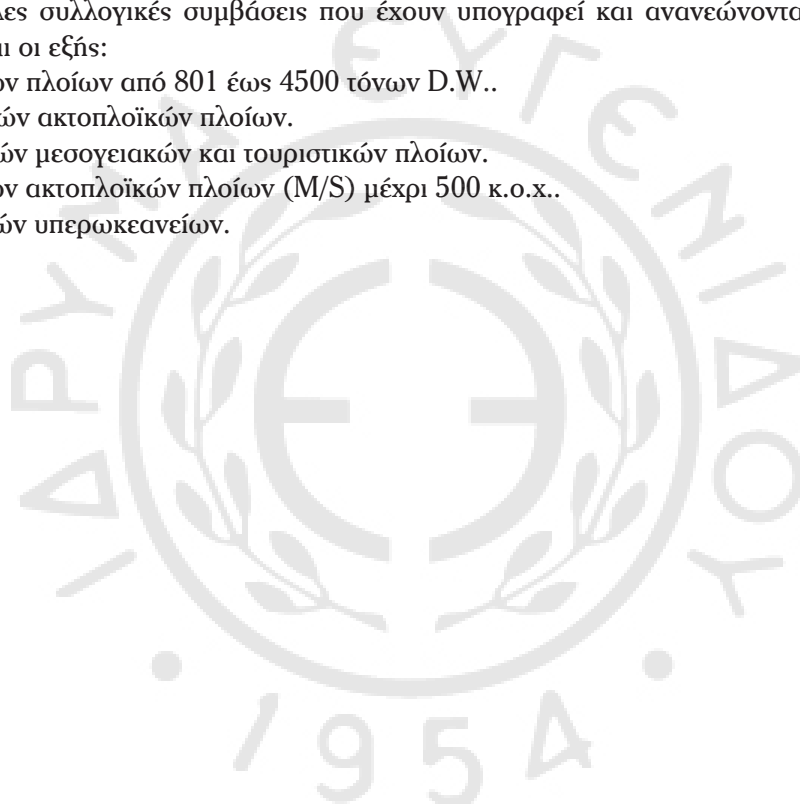
Με τις συλλογικές συμβάσεις ρυθμίζονται τα διάφορα θέματα που αφορούν στην εργασία στα πλοία και συγκεκριμένα:

α) Το ύψος των μισθών των ναυτικών κατά ειδικότητες. Οι μισθοί αυτοί είναι υποχρεωτικοί για τους πλοιοκτίτες και δεν επιτρέπεται η μείωσή τους. Αντίθετα, επιτρέπεται να συμφωνούνται με τις ατομικές συμβάσεις των ναυτικών, μισθοί ανώτεροι, γεγονός που συμβαίνει συνήθως στην πράξη.

<sup>1</sup> Άρθρα 95-100 ΚΑΝΔ.

<sup>2</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' έκδοση, Μέρος 2<sup>ο</sup>, Κεφ. 1<sup>ο</sup> Τίτλος 1<sup>ος</sup> – Εισαγωγή – Β'.

- β) Τα διάφορα επιδόματα, όπως είναι το επίδομα Κυριακών, το επίδομα δεξαμενοπλοίου κ.ά..
- γ) Οι ώρες εργασίας στα πλοία για το προσωπικό καταστρώματος, μηχανής και γενικών υπηρεσιών.
- δ) Οι πρόσθετες εργασίες και πρόσθετες αμοιβές που παρέχονται στους ναυτικούς.
- ε) Οι ημέρες αργίας και η άδεια που χορηγείται στους ναυτικούς, μετά από ορισμένη υπηρεσία στο πλοίο.
- στ) Ο τρόπος εξοφλήσεως των οφειλομένων αμοιβών στους ναυτικούς.
- ζ) Ο τρόπος επιλύσεως των ναυτεργατικών διαφορών, δηλαδή των διαφορών που ανακύπτουν μεταξύ Πλοιάρχου (ως εκπροσώπου του εφοπλιστή) και ναυτικών, μελών του πληρώματος, κατά την εκτέλεση των όρων της συλλογικής συμβάσεως και της ναυτεργατικής νομοθεσίας γενικότερα.
- Συλλογική σύμβαση, που καλύπτει το μεγαλύτερο όγκο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, είναι αυτή που υπογράφεται για τα πληρώματα που υπηρετούν σε φορτηγά ποντοπόρα πλοία άνω των 4500 τόνων D.W..
- Από τις άλλες συλλογικές συμβάσεις που έχουν υπογραφεί και ανανεώνονται κάθε χρόνο οι κυριότερες είναι οι εξής:
- α) Φορτηγών πλοίων από 801 έως 4500 τόνων D.W..
- β) Επιβατικών ακτοπλοϊκών πλοίων.
- γ) Επιβατικών μεσογειακών και τουριστικών πλοίων.
- δ) Φορτηγών ακτοπλοϊκών πλοίων (M/S) μέχρι 500 κ.ο.χ..
- ε) Επιβατικών υπερωκεανείων.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ

### Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

#### 10.1 Κατάρτιση της συμβάσεως ναυτολογήσεως<sup>1,2,3</sup>.

Σύμφωνα με το άρθρο 53 του ΚΙΝΔ, η σύμβαση ναυτολογήσεως συνομολογείται με τον Πλοίαρχο και συντελείται με την εγγραφή στο ναυτολόγιο. Η εγγραφή ενεργείται από το λιμενάρχη ή τον πρόξενο.

Το έγγραφο δεν είναι απαραίτητος (συστατικός) τύπος της συμβάσεως ναυτολογήσεως αφού αυτή στην πράξη συνομολογείται και προφορικά. Απαραίτητη όμως είναι η καταχώριση της πράξεως ναυτολογήσεως, στο ναυτολόγιο του πλοίου.

Η τυχόν μη καταχώριση της συμβάσεως στο ναυτολόγιο, δεν συνεπάγεται την ακυρότητά της, αλλά σύμφωνα με τη νομολογία των δικαστηρίων που τελικά επικράτησε, παράγονται τα ίδια νόμιμα αποτελέσματα.

Με τη σύμβαση ναυτολογήσεως ο ναυτικός αναλαμβάνει την υποχρέωση να παρέχει στο πλοίο, ως μέλος πληρώματος, τις υπηρεσίες του για ορισμένο ή αόριστο χρόνο, με μισθό που συμφωνείται με τη σύμβαση.

Η σύμβαση ναυτολογήσεως είναι αυστηρά προσωπική για το ναυτικό στον οποίο αποβλέπει ο πλοιοκτήτης. Δεν είναι συνεπώς δυνατή η αναπλήρωση του ναυτολογημένου ναυτικού από άλλο πρόσωπο, χωρίς τη συγκατάθεση του Πλοιάρχου.

Αντίθετα η σύμβαση δεν είναι προσωπική από την πλευρά του εργοδότη (πλοιοκτήτη). Έτσι η μεταβολή του προσώπου του πλοιοκτήτη που μπορεί να γίνει με τη μεταβίβαση κυριότητας του πλοίου, δεν επηρεάζει το κύρος της συμβάσεως ναυτολογήσεως.

Η σύμβαση ναυτολογήσεως που καταρτίζεται εγγράφως πρέπει να περιέχει:

α) Το όνομα του ναυτολογούμενου, τον τόπο και χρόνο γεννήσεώς του, την περιφέρεια και τον αριθμό απογραφής και την ειδικότητά του.

β) Το όνομα του πλοίου, τη χωρητικότητά του και το διεθνές σήμα αυτού.

γ) Το όνομα του πλοιοκτήτη ή του τυχόν διαχειριστή της συμπλοιοκτησίας καθώς και του Πλοιάρχου.

δ) Το μισθό, στον οποίο περιλαμβάνεται και κάθε άλλη τακτική παροχή που λαμβάνει ο ναυτικός.

ε) Τη διάρκεια της συμβάσεως.

Η σύμβαση χρονολογείται και υπογράφεται από τα συμβαλλόμενα μέρη και από τη λιμενική ή προξενική αρχή, από την οποία και βεβαιώνεται τυχόν δήλωση του ναυτικού ότι δεν γνωρίζει γράμματα.

#### 10.2 Διάρκεια της συμβάσεως ναυτολογήσεως.

Η σύμβαση ναυτολογήσεως συνάπτεται για ορισμένο χρόνο ή για αόριστο χρόνο ή κατά πλουν (ταξίδι).

<sup>1</sup> Άρθρα 93-94 και 94-100 ΚΑΝΔ.

<sup>2</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' έκδοση, Μέρος 2<sup>ο</sup>, Κεφ. 1<sup>ο</sup> Τίτλος 1<sup>ος</sup> – Εισαγωγή, Β'.

<sup>3</sup> Άρθρα 53 – 77 ΚΙΝΔ.



Στη **σύμβαση ορισμένου χρόνου**, η λήξη της επέρχεται αυτοδικαίως, μετά την πάροδο της τελευταίας ημέρας του χρόνου που έχει ορισθεί. Αν η λήξη της συμβάσεως επέλθει, ενώ διαρκεί ο πλους, αυτή παρατείνεται μέχρι τον κατάπλου του πλοίου στο λιμάνι προορισμού του.

Η **σύμβαση κατά πλου** λύεται όταν το πλοίο εκφορτώσει στο τελικό λιμάνι προορισμού. Η σύμβαση αυτή περιλαμβάνει και «τον πλου υπό έρμα». Αυτό σημαίνει ότι στη διάρκεια της συμβάσεως περιλαμβάνεται και ο χρόνος κατά τον οποίο το πλοίο επιστρέφει κενό (με σαβούρα) για το λιμάνι φορτώσεώς του.

Όταν το πλοίο ακολουθεί τακτική γραμμή, τότε θεωρείται ότι συμπληρώνει τον πλου, όταν εκφορτώσει στο λιμάνι προσλήψεως του ναυτικού.

Αν μετά τη λήξη του ορισμένου χρόνου εργασίας του ναυτικού, αυτός εξακολουθήσει να εργάζεται στο πλοίο και ο Πλοίαρχος αποδέχεται τις υπηρεσίες του, τότε θεωρείται ότι η σύμβαση παρατείνεται «επ' αόριστον» σύμφωνα με το άρθρο 671 του Αστικού Κώδικα και ισχύουν οι διατάξεις περί συμβάσεως αορίστου χρόνου.

**Σύμβαση αορίστου χρόνου** καλείται η σύμβαση, στην οποία δεν προσδιορίζεται ακριβώς ο χρόνος λήξεώς της. Η σύμβαση αυτή, όπως άλλωστε και κάθε άλλου είδους σύμβαση ναυτολογήσεως, μπορεί να λυθεί με καταγγελία του Πλοίαρχου, ο οποίος δεν έχει υποχρέωση να τηρήσει προθεσμία καταγγελίας.

Η σύμβαση αορίστου χρόνου μπορεί να καταγγελθεί από το ναυτικό, όταν περάσει ορισμένος χρόνος από τη σύναψή της.

Ο χρόνος αυτός καθορίζεται από το άρθρο 73 του ΚΙΝΔ σε εννέα ή ένδεκα μήνες, ανάλογα με το λιμάνι προορισμού του πλοίου. Με την ισχύουσα όμως συλλογική σύμβαση, η διάρκεια της συμβάσεως έχει συμφωνηθεί σε έξι μήνες για τους ναυτικούς που υπηρετούν σε δεξαμενόπλοια και σε επτά μήνες για τους ναυτικούς που υπηρετούν σε άλλα πλοία, ανεξάρτητα από την περιοχή που βρίσκεται το πλοίο. Η διάταξη αυτή της συλλογικής συμβάσεως είναι επικρατέστερη από τη διάταξη του ΚΙΝΔ επειδή ρυθμίζει το θέμα κατά τρόπο ευνοϊκότερο για τους ναυτικούς.

Η λύση της συμβάσεως επέρχεται μετά πάροδο προθεσμίας επτά τουλάχιστον ημερών από την ημερομηνία της καταγγελίας, η οποία όμως παρατείνεται μέχρι τον κατάπλου του πλοίου σε λιμάνι.

Ο ναυτικός δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση και πριν από την παραπάνω προθεσμία, δηλαδή των έξι ή επτά μηνών, όταν το πλοίο βρίσκεται σε ελληνικό λιμάνι. Τηρείται όμως η προθεσμία των επτά ημερών.

Ο νόμος δεν προβλέπει ορισμένο τύπο καταγγελίας της συμβάσεως ναυτολογήσεως αορίστου χρόνου. Είναι πάντως προτιμότερο να γίνεται αυτή εγγράφως από το ναυτικό για να αποδεικνύεται η τήρηση της προθεσμίας των επτά ημερών.

Όταν ο ναυτικός καταγγείλει τη σύμβαση πριν από τη συμπλήρωση των παραπάνω προθεσμιών, τότε η απόλυση γίνεται με το αιτιολογικό «*με αίτηση του ναυτικού, εναντιουμένου του Πλοίαρχου*».

Στην περίπτωση αυτή δεν δικαιούται ο ναυτικός τα έξοδα παλιννοστήσεως, έχει μάλιστα επικρατήσει στην πράξη να καταβάλει και τα οδοιπορικά έξοδα του αντικαταστάτη του, δηλαδή του ναυτικού που θα σταλεί στο πλοίο από τον πλοιοκτήτη για να συμπληρώσει τη σύνθεση πληρώματος, μετά την απόλυση του ναυτικού που κατήγγειλε πρόωρα τη σύμβαση ναυτολογήσεως.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ

### ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ<sup>1,2,3</sup>

#### **Γενικά.**

Από τη σύμβαση ναυτολογήσεως απορρέουν ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις, τόσο για τον εργοδότη (πλοιοκτίτη ή εφοπλιστή), όσο και για το ναυτικό.

Η κυριότερη υποχρέωση του ναυτικού είναι να επιβιβασθεί αμέσως στο πλοίο, να εκτελεί την υπηρεσία του με επιμέλεια και ακρίβεια, όπως προβλέπουν οι κανονισμοί και να τηρεί σε καλή κατάσταση το πλοίο όπου εργάζεται.

Από την άλλη πλευρά ο πλοιοκτίτης έχει την υποχρέωση να καταβάλλει τις αποδοχές που προβλέπουν οι ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις ή τις επί πλέον που τυχόν συμφωνήθηκαν με την ατομική σύμβαση και να αποζημιώνει το ναυτικό στις περιπτώσεις που διακόπτεται η εργασία του για λόγους που προβλέπει ο νόμος.

Αναλυτικότερα οι υποχρεώσεις και τα καθήκοντα του ναυτικού, όπως καθορίζονται από τις σχετικές διατάξεις της ισχύουσας ναυτεργατικής νομοθεσίας και τους όρους της συλλογικής συμβάσεως είναι οι εξής:

#### **1) Υποχρέωση επιβιβάσεως στο πλοίο.**

Ο ναυτικός οφείλει να επιβιβασθεί στο πλοίο την ημέρα της ναυτολογήσεώς του, δηλαδή της εγγραφής του στο ναυτολόγιο του πλοίου, από την οποία αρχίζει και η εκτέλεση της συμβάσεως.

Αν ο ναυτικός αδικαιολόγητα δεν επιβιβασθεί στο πλοίο, τότε ο Πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να **υπαναχωρήσει**, δηλαδή να δηλώσει στο ναυτικό ότι η σύμβαση έπαψε να ισχύει.

#### **2) Υποχρέωση για εκτέλεση υπηρεσίας.**

Ο ναυτικός υποχρεούται να εκτελεί την υπηρεσία του σύμφωνα με το νόμο, τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις, την ατομική σύμβαση ναυτολογήσεώς του, τους κανονισμούς εργασίας και τις κρατούσες συνθήκες, υπακούοντας πάντοτε στις διαταγές των προϊσταμένων του.

Ο ναυτικός είναι υποχρεωμένος να εκτελεί την εργασία του αυτοπροσώπως και δεν νοείται η παροχή εργασίας από άλλο πρόσωπο, για λογαριασμό του ναυτικού.

Τα καθήκοντα του προσωπικού των ελληνικών εμπορικών πλοίων και το σύστημα γενικά που διεξάγεται η εργασία στα πλοία, καθορίζονται από τους κανονισμούς εργασίας (φορτηγών - επιβατικών πλοίων).

Στους κανονισμούς αυτούς υπάρχουν διατάξεις που καθορίζουν τη συμπεριφορά των μελών του πληρώματος, την πειθαρχία καθώς και τις υποχρεώσεις απέναντι στους προϊσταμένους και τους υφισταμένους του ναυτικού.

Ο Πλοίαρχος, κατά τη διάρκεια του πλου, μπορεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να αναθέσει προσωρινά στο ναυτικό και πρόσθετη υπηρεσία, εκτός δηλαδή από αυτή που ανέλαβε με τη σύμβαση

<sup>1</sup> Άρθρα 95-100 ΚΑΝΔ.

<sup>2</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' έκδοση, Μέρος 2<sup>ο</sup>, Κεφ. 2<sup>ο</sup> Τίτλος 1<sup>ος</sup> - Β' - β.

<sup>3</sup> Άρθρα 53 - 77 ΚΙΝΔ.

ναυτολογήσεώς του, εφόσον δεν είναι ασυμβίβαστη με το βαθμό του (π.χ. δεν συγχωρείται να ανατεθούν καθήκοντα ναύτη σε αξιωματικό του πλοίου).

Ο ναυτικός οφείλει να εκτελεί τις πρόσθετες εργασίες που του ανέθεσε ο Πλοίαρχος και δικαιούται γι' αυτές πρόσθετη αμοιβή, η οποία καθορίζεται επακριβώς με τις συλλογικές συμβάσεις.

Όταν η σύνθεση του πληρώματος είναι «*ελλιπής και αριθμόν*», τότε οι ναυτικοί που επιβαρύνονται με την εργασία του ελλείποντος, δικαιούνται το μισθό του. Σε περιπτώσεις άμεσου κινδύνου για την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων ή του φορτίου, ο Πλοίαρχος δικαιούται να δώσει οποιαδήποτε διαταγή κρίνει σκόπιμη για τη σωτηρία τους, αναθέτοντας στους ναυτικούς εργασίες έστω και ασυμβίβαστες με το βαθμό τους.

### **3) Απαγόρευση φορτώσεως πραγμάτων στο πλοίο.**

Ο νόμος απαγορεύει στο ναυτικό να φορτώνει στο πλοίο πράγματα, χωρίς την έγγραφη άδεια του Πλοίαρχου. Αν παραβεί τη διάταξη αυτή υποχρεούται στην επανόρθωση κάθε ζημιάς που θα προκύψει για το πλοίο και παρέχεται στον Πλοίαρχο το δικαίωμα να ξεφορτώσει τα πράγματα αυτά στην ξηρά ή και να τα ρίξει ακόμα στη θάλασσα, αν τα ανακαλύψει μετά τον απόπλου.

Η αυστηρή αυτή διάταξη αποσκοπεί στον περιορισμό των αυθαιρεσιών του πληρώματος που μερικές φορές μπορούν να δημιουργήσουν σοβαρά προβλήματα, όταν η ύπαρξη τέτοιων πραγμάτων είναι επικίνδυνη για το πλοίο ή μπορεί να το εκθέσει σε πρόστιμο ή ακόμα και σε δήμευση (π.χ. φόρτωση στο πλοίο παράνομου φορτίου όπλων).

### **4) Υποχρέωση καλής διατηρήσεως του πλοίου.**

Από τις βασικές υποχρεώσεις του πληρώματος είναι η επίδειξη επιμέλειας κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, για τη διατήρηση του πλοίου σε καλή κατάσταση. Η υποχρέωση αυτή αφορά και στα αντικείμενα εκείνα που παρέχονται για ατομική χρήση του ναυτικού (έπιπλα και σκεύη, ενδυμασίες υπηρεσίας κ.λπ.).

Σε περίπτωση καταστροφής ή απώλειας των ειδών αυτών από υπαιτιότητα του ναυτικού, αυτός υποχρεούται να καταβάλει το αντίτιμο για την αντικατάστασή τους.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΩΔΕΚΑΤΟ

### ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

#### Γενικά.

Τα δικαιώματα του ναυτικού<sup>1,2,3</sup> που παρέχονται από τη σύμβαση ναυτολογίσεως καθορίζονται από τον ΚΙΝΔ και από τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας και είναι τα εξής:

#### 1) Δικαίωμα μισθού.

Ο ναυτικός δικαιούται το μισθό των μηνών και ημερών που διαρκεί η ναυτολόγηση. Αν αυτή διαρκέσει λιγότερο από ένα μήνα, ο ναυτικός δικαιούται πλήρη μηνιαίο μισθό, εκτός αν η λύση της συμβάσεως οφείλεται σε υπαιτιότητά του.

Οι μισθοί των ναυτικών, αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο (κεφ. 9), καθορίζονται με τις συλλογικές συμβάσεις που υπογράφονται μεταξύ αντιπροσωπευτικών οργανώσεων των εφοπλιστών και των ναυτικών. Είναι όμως δυνατό και δεν αντίκειται στο νόμο να συμφωνείται με την ατομική σύμβαση του ναυτικού μισθός μεγαλύτερος από αυτόν που προβλέπει η συλλογική σύμβαση. Απαγορεύεται αντίθετα να συμφωνείται μισθός μικρότερος από το μισθό των συλλογικών συμβάσεων.

Η ημέρα ναυτολογίσεως και απολύσεως θεωρούνται ως πλήρεις ημέρες εργασίας.

Αν ο ναυτικός είναι υποχρεωμένος να ταξιδέψει για να συναντήσει το πλοίο στο οποίο πρόκειται να ναυτολογηθεί, ο μισθός του, στον οποίο περιλαμβάνεται και η τροφή, αρχίζει από την ημέρα αναχωρήσεως. Ο ναυτικός εξάλλου που απολύεται από το πλοίο και δικαιούται παλιννόστηση, δικαιούται επίσης μισθό και αντίτιμο τροφής μέχρι την ημέρα αναχωρήσεώς του από το λιμάνι απολύσεως.

Τα παραπάνω ορίζονται από την ισχύουσα συλλογική σύμβαση ποντοπόρων φορτηγών πλοίων.

Όταν ο ναυτικός, αδικαιολόγητα δεν παρέχει τις υπηρεσίες του, τότε δεν παίρνει τον αναλογούντα μισθό και ευθύνεται για αποζημίωση του πλοιοκτήτη, αν από τις παραλείψεις του επέλθει ζημιά στο πλοίο. Έχει επίσης ποινικές και πειθαρχικές ευθύνες για παράβαση των σχετικών κανονισμών και διατάξεων.

Όταν ο ναυτικός ναυτολογείται, δικαιούται να εισπράξει προκαταβολή, μέχρι το μισθό ενός μηνός. Σύμφωνα με την ισχύουσα συλλογική σύμβαση ποντοπόρων φορτηγών πλοίων, ο ναυτικός δικαιούται, κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του, προκαταβολή μέχρι το 90% των όσων έχει να λαμβάνει.

Η εκκαθάριση και εξόφληση του μισθού, καθώς και των προσθέτων αμοιβών, γίνεται κάθε δίμηνο.

#### 2) Δικαίωμα τροφής και διαμονής στο πλοίο.

Ο ναυτικός δικαιούται να διαμένει σε κατάλληλο χώρο στο πλοίο και να διατρέφεται κατά το χρονικό διάστημα που υπηρετεί και διαμένει σ' αυτό. Οι δαπάνες τροφοδοσίας και ενδιαιτήσεως του πληρώματος βαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή.

Το καθημερινό εδεσματολόγιο, δηλαδή ο πίνακας των φαγητών που πρέπει να παρέχονται στο πλήρωμα, καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και τηρείται υποχρεωτικά και χωρίς παραλλαγές, με ευθύνη του Πλοιάρχου.

<sup>1</sup> Άρθρα 95-100 ΚΑΝΔ.

<sup>2</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' έκδοση, Μέρος 2<sup>ο</sup>, Κεφ. 2<sup>ο</sup> Τίτλος 1<sup>ος</sup> - Β' - β.

<sup>3</sup> Άρθρα 53 - 77 ΚΙΝΔ.

Η μη τήρηση του εδεσματολογίου συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα του Πλοιάρχου. Ο πίνακας του εδεσματολογίου αναρτάται με φροντίδα του Πλοιάρχου και υπό τον έλεγχο των λιμενικών ή προξενικών αρχών, στα διαμερίσματα του πληρώματος.

Ο Πλοίαρχος επιμελείται επίσης υπεύθυνα, ώστε τα τρόφιμα που χορηγούνται στο πλήρωμα να είναι υγιεινά, καλής ποιότητας και επαρκή σε ποσότητα.

Οι λιμενικές και προξενικές αρχές ελέγχουν αυτεπάγγελα την κανονική τήρηση του εδεσματολογίου.

Απαγορεύεται η ανάθεση της τροφοδοσίας στον Πλοίαρχο ή άλλο αξιωματικό του πλοίου «*και' αποκοπών*».

Για την παρακολούθηση της ακριβούς τηρήσεως του εδεσματολογίου επιβάλλεται από τον ισχύοντα κανονισμό εργασίας, η συγκρότηση και λειτουργία, με ευθύνη του Πλοιάρχου, της **επιτροπής τροφίμων**, η οποία αποτελείται από μέλη του πληρώματος και συγκεκριμένα από έναν αξιωματικό, έναν υπαξιωματικό ή άλλο μέλος του κατώτερου πληρώματος.

Τα μέλη της επιτροπής τροφίμων πρέπει να αλλάζουν κάθε εβδομάδα, ώστε να μην παρεμποδίζεται η κανονική εκτέλεση εργασίας στο πλοίο.

Στην επιτροπή πρέπει να μετέχουν με τη σειρά, όλα τα μέλη του πληρώματος, εκτός από τον υποπλοίαρχο, τον Α' μηχανικό, τον τροφοδότη, το θαλαμηπόλο και το μάγειρα.

Τα μέλη της επιτροπής πρέπει να παρευρίσκονται κατά τη ζύγιση και παράδοση των τροφίμων στο μάγειρα, μετά την εξακρίβωση ότι αυτά είναι επαρκή, καλής ποιότητας και σύμφωνα με το εδεσματολόγιο.

Η επιτροπή τακτοποιεί κάθε ανωμαλία σχετική με την τροφοδοσία και τηρεί το **βιβλίο επιτροπής τροφίμων**, παρίσταται δε κατά την παραλαβή των τροφίμων, μαζί με τον τροφοδότη.

Το βιβλίο επιτροπής τροφίμων προσκομίζεται, μαζί με τα άλλα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου, στη λιμενική ή προξενική αρχή για θεώρηση.

### **3) Προσαύξηση μισθού – Επιδόματα.**

Εκτός από το βασικό μισθό οι ναυτικοί δικαιούνται και ορισμένα επιδόματα, που είτε χορηγούνται οικειοθελώς από τον πλοιοκτήτη, είτε προβλέπονται από τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Τα επιδόματα αυτά είναι τα εξής:

α) Το **δώρο πλοιοκτίτη** (bonus). Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο ναυτικός επιτρέπεται να συμφωνήσει μισθό ανώτερο από αυτόν που ορίζουν οι συλλογικές συμβάσεις. Το επί πλέον ποσό που συμφωνείται με την ατομική σύμβαση του ναυτικού καλείται στη διεθνή ορολογία «bonus» και αποτελεί προσαύξηση του μισθού (επιμίσθιο).

Το επιμίσθιο, αφού συμφωνηθεί ελεύθερα κατά τη ναυτολόγηση του ναυτικού, είναι υποχρεωτικό για τον πλοιοκτήτη και δεν μπορεί να ανακληθεί ή να συμπληρωθεί με τις αυξήσεις που δίνονται με νεότερη συλλογική σύμβαση, εκτός αν αυτό έχει ρητώς συμφωνηθεί με την ατομική σύμβαση.

β) **Επίδομα Κυριακών**. Για όλες τις Κυριακές που διανύονται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή στο λιμάνι καταβάλλεται στο πλήρωμα επίδομα που ανέρχεται σε ποσοστό 22% επάνω στο βασικό μισθό της συλλογικής συμβάσεως.

Το επίδομα αυτό, σύμφωνα με τη συλλογική σύμβαση, χορηγείται σε όλα τα μέλη του πληρώματος, άσχετα αν παρέχουν ή όχι υπηρεσίες κατά την Κυριακή. Έχουν όμως την υποχρέωση τα μέλη του πληρώματος να παρέχουν τις υπηρεσίες τους, αν παραστεί ανάγκη εκτελέσεως διαφόρων επειγουσών εργασιών που δεν επιδέχονται αναβολή. Τέτοιες εργασίες για παράδειγμα είναι αυτές που αφορούν στην ασφάλεια του πλοίου, στην προετοιμασία κατάπλου ή απόπλου κ.λπ..

γ) **Επίδομα άδειας**. Οι ναυτικοί δικαιούνται άδεια, η διάρκεια της οποίας καθορίζεται από τη συλλογική σύμβαση σε οκτώ μέρες για κάθε μήνα υπηρεσίας.

Κατά τη διάρκεια της άδειας, ο ναυτικός δικαιούται το βασικό μισθό που αναλογεί στις ημέρες άδειας που δικαιούται, με προσαύξηση του επιδόματος Κυριακών και του επιδόματος δεξαμενοπλοίου. Δικαιούται επίσης και το αντίτιμο τροφής.

Η άδεια παρέχεται από τον Πλοίαρχο, μόνο αν το επιτρέπουν οι ανάγκες του πλοίου.

Στην πράξη, η άδεια καταβάλλεται σε χρήμα, κατά την απόλυση του ναυτικού, μαζί με το αντίτιμο τροφής.

δ) **Οικογενειακά επιδόματα.** Υπό την εποπτεία του Υ.Ε.Ν. λειτουργεί Ειδικός Λογαριασμός Επιδομάτων Ναυτικών (Ε.ΛΟ.Ε.Ν.) που προέρχεται από εισφορές εφοπλιστών (2%) και ναυτικών (1%) για την καταβολή οικογενειακού επιδόματος σε ναυτικούς, ανάλογα με την υπηρεσία και τον αριθμό ανηλίκων παιδιών.

ε) **Επίδομα δεξαμενοπλοίου.** Για τους ναυτικούς που υπηρετούν σε δεξαμενόπλοια και σε πλοία τύπου Ore Bulk Oil (Ο.Β.Ο.) καταβάλλεται επίδομα ίσο προς 10% του μισθού της συλλογικής συμβάσεως, εφόσον τα πλοία αυτά χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά υγρών καυσίμων (στους Πλοίαρχους το επίδομα είναι 15%, βάσει της συλλογικής συμβάσεως τους).

Το ίδιο επίδομα καταβάλλεται και στους ναυτικούς που υπηρετούν σε φορτηγά πλοία (όχι δεξαμενόπλοια) αν αυτά, εκτός από τα άλλα φορτία, μεταφέρουν και εύφλεκτα ή εκρηκτικά φορτία, σε ποσότητα πάνω από ποσοστό 5% της χωρητικότητας του πλοίου.

Στους ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία που μεταφέρουν υγραέρια καταβάλλεται επίδομα 20% επί του μισθού της συλλογικής συμβάσεως.

στ) **Επίδομα εμπόλεμης ζώνης.** Όταν το πλοίο καταπλέει σε περιοχές που διεξάγονται πολεμικές επιχειρήσεις, καταβάλλεται στο πλήρωμα πρόσθετο έκτακτο επίδομα που συμφωνείται με ειδικές συλλογικές συμβάσεις. Το επίδομα αυτό καταβάλλεται για όσες μέρες το πλοίο παραμένει μέσα στην επικίνδυνη περιοχή.

Με τις ίδιες συλλογικές συμβάσεις συμφωνείται και η αποζημίωση που καταβάλλεται στο ναυτικό ή στην οικογένειά του αν τυχόν αυτός υποστεί ατύχημα που θα του επιφέρει πλήρη ή μερική ανικανότητα για εργασία.

ζ) **Επίδομα κατώτερου πληρώματος και αξιωματικών.** Η συλλογική σύμβαση προβλέπει την καταβολή ειδικού επιδόματος στο κατώτερο πλήρωμα προς ενίσχυση του μισθού. Το ποσό του επιδόματος ορίζεται με κάθε νέα συλλογική σύμβαση. Προβλέπονται επίσης ειδικά επιδόματα, λόγω των ιδιαίτερων συνθηκών εργασίας, στο ναύκληρο, στον μάγειρο, στον ηλεκτρολόγο και στον ραδιοτηλεγραφήτη.

η) **Αμοιβή για τον καθαρισμό των δεξαμενών των δεξαμενοπλοίων.** Στα πληρώματα των δεξαμενοπλοίων καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή, όταν χρησιμοποιούνται για τον καθαρισμό των δεξαμενών, των αντλιοστασίων, των σωληνώσεων φορτίου και της σήραγγας αντλήσεως φορτίου ή για τον καθαρισμό από υπολείμματα ακάθαρτου πετρελαίου (dirty) προς μεταφορά καθαρού (clean). Η αμοιβή αυτή καθορίζεται από τη συλλογική σύμβαση, ανάλογα με τη χωρητικότητα του πλοίου.

θ) **Αμοιβή υπερωριών και ιδιαίτερων (έξτρα) εργασιών.** Αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο (παράγρ. 8.4.3) ότι οι ώρες εργασίας έχουν καθορισθεί με την ισχύουσα συλλογική σύμβαση σε 40 ώρες την εβδομάδα, δηλαδή σε οκτώ ώρες κάθε μέρα, από τη Δευτέρα μέχρι και την Παρασκευή. Το Σάββατο και η Κυριακή θεωρούνται ημέρες αργίας. Οι ώρες εργασίας κατανέμονται από τις 8 το πρωί μέχρι τις 5 το απόγευμα, με μια ώρα διακοπή το μεσημέρι για φαγητό.

Όταν οι κλιματολογικές συνθήκες το επιβάλλουν, το ωράριο καθορίζεται από τις 6 το πρωί μέχρι τις 7 το απόγευμα, με ανάλογη διακοπή για φαγητό και ανάπαυση.

Αν ο ναυτικός διαταχθεί να εκτελέσει πρόσθετη εργασία, πέρα δηλαδή από τις κανονικές ώρες, είναι υποχρεωμένος να συμμορφωθεί. Η πρόσθετη όμως αυτή εργασία δεν μπορεί να υπερβαίνει τις τέσσερις ώρες μέσα στο εικοσιτετράωρο.

Για την πρόσθετη εργασία, ο ναυτικός δικαιούται πρόσθετη αμοιβή, δηλαδή υπερωρία, που υπολογίζεται με βάση το μηνιαίο μισθό της συλλογικής συμβάσεως. Με την πρόσθετη τετράωρη εργασία, δεν επιτρέπεται η ανάθεση άλλης εργασίας στο ναυτικό, εκτός αν παραστεί ανάγκη που αφορά στην ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου και των επιβαινόντων.

Για την έκτακτη αυτή εργασία καταβάλλεται **διπλή υπερωρία.**

Η συλλογική σύμβαση προσδιορίζει τις εργασίες που πληρώνονται με ιδιαίτερη αμοιβή, όταν εκτελούνται από το πλήρωμα.

Τέτοιες εργασίες είναι η παραλαβή τροφίμων από την πλευρά του πλοίου, ο καθαρισμός των κυτών του πλοίου, η απόρριψη υπολειμμάτων από επισκευές του πλοίου, ο καθαρισμός των σεντινών από υπολείμματα φορτίου, ο καθαρισμός των δεξαμενών πόσιμου νερού, ο γενικός καθαρισμός των κυρίων λεβήτων κ.λπ..

Για κάθε εργασία από αυτές προβλέπεται ιδιαίτερη αμοιβή που πρέπει να καταβάλλεται στα μέλη του πληρώματος που απασχολήθηκαν.

Οι υπόλογοι αξιωματικοί του πλοίου έχουν υποχρέωση να εγγράφουν κάθε μέρα στο **βιβλίο υπερωριών και ιδιαίτερων αμοιβών**, τα οφειλόμενα ποσά στα μέλη του πληρώματος που απασχολήθηκαν σε έξτρα εργασίες.

Για τον Πλοίαρχο και τον Α' μηχανικό, συμφωνήθηκε με τις συλλογικές συμβάσεις πρόσθετη αμοιβή 4,33 ημερών το μήνα, για την εργασία που παρέχουν τα Σάββατα, τα οποία είναι ημέρες αργίας. Η αμοιβή αυτή υπολογίζεται επί του βασικού μισθού και καταβάλλεται ανεξάρτητα αν παρέχονται ή όχι συγκεκριμένες υπηρεσίες όλα τα Σάββατα. Επίσης μηνιαίως το 1/30 του βασικού μισθού για εργασία αργιών. Για τους αξιωματικούς ασυρμάτου η συλλογική σύμβαση ορίζει πάγια 150 ώρες μηνιαίως. Σ' αυτές περιλαμβάνονται και οι υπερωρίες που πραγματοποιούνται κατά τις ημέρες αργίας.

#### **4) Προστασία από ασθένεια ή ατύχημα κατά την εργασία.**

Όταν ο ναυτικός ασθενήσει στο πλοίο, δικαιούται μισθό και νοσηλεύεται με δαπάνες του πλοίου.

Αν η σύμβαση ναυτολογήσεως λυθεί «λόγω ασθένειας» και ο ναυτικός νοσηλεύεται έξω από το πλοίο, δικαιούται νοσηλεία και ειδικό μισθό ασθένειας τεσσάρων μηνών. Το ύψος αυτού του μισθού καθορίζεται από τη συλλογική σύμβαση εργασίας.

Αν η ασθένεια συνεχίζεται και μετά τη συμπλήρωση τετραμήνου, παύει η υποχρέωση του πλοιοκίτη για την καταβολή νοσηλείων και μισθού και συνεχίζεται η προστασία ασθένειας από τον Οίκο του Ναύτου – Ναυτική Εργασία (ΟΝΝΕ) (πρώην Οίκος Ναύτου)<sup>1</sup>.

Στα έξοδα νοσηλείας περιλαμβάνονται και οι δαπάνες νοσοκομειακής περιθάλψεως.

Η προστασία του νόμου για την ασθένεια του ναυτικού περιλαμβάνει και την ασθένεια που εκδηλώνεται μετά την απόλυση από το πλοίο, εφόσον όμως αποδειχθεί ότι αυτή είναι «απότοκος» της επί του πλοίου εργασίας.

Αν ο ναυτικός έπαθε κατά την εργασία του στο πλοίο εργατικό ατύχημα από βίαιο συμβάν, με αποτέλεσμα να καταστεί πρόσκαιρα ή διαρκώς ανίκανος για εργασία, καταβάλλεται σ' αυτόν από τον πλοιοκίτη η δαπάνη νοσηλείας και ο μισθός ασθένειας και συγχρόνως η προβλεπόμενη από το νόμο αποζημίωση για εργατικό ατύχημα.

#### **5) Αποζημίωση λόγω ναυαγίου.**

Σε περίπτωση ναυαγίου του πλοίου, ο ναυτικός δικαιούται κανονικό μισθό για όσες μέρες εργάστηκε βοηθώντας για τη διάσωση του πλοίου, του φορτίου και των επιβαινόντων. Επί πλέον δικαιούται και μισθό μέχρι δύο μηνών εφόσον δεν ναυτολογηθεί σε άλλο πλοίο. Επίσης δικαιούται εύλογη αποζημίωση για την απώλεια αντικειμένων της επαγγελματικής του χρήσεως εξαιτίας του ναυαγίου.

#### **6) Αποζημίωση λόγω λύσεως της συμβάσεως.**

Όταν η σύμβαση ναυτολογήσεως λυθεί για λόγους που δεν οφείλονται σε υπαιτιότητα του ναυτικού, καταβάλλεται σ' αυτόν αποζημίωση.

Οι λόγοι αυτοί είναι:

- α) Απώλεια του πλοίου.
- β) Εκποίηση του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό.
- γ) Ανικανότητα προς πλουν.
- δ) Καταγγελία της συμβάσεως από το ναυτικό με υπαιτιότητα του πλοίου.

<sup>1</sup> Νόμος 4256 (ΦΕΚ Α' 92 14.4.2014) Μέρος Β άρθρ. 17 και επόμενα.

ε) Καταγγελία της συμβάσεως από τον Πλοίαρχο, χωρίς όμως να συντρέχει περίπτωση υπαιτιότητας του ναυτικού.

Σε περίπτωση απώλειας του πλοίου ή ναυαγίου, ο ναυτικός έχει το δικαίωμα να επιλέξει ή το μισθό δύο μηνών ή την αποζημίωση λόγω λύσεως της συμβάσεως. Το ύψος της αποζημιώσεως ανέρχεται σε ποσό ίσο προς το μισθό δεκαπέντε ημερών. Η αποζημίωση διπλασιάζεται αν η λύση της συμβάσεως γίνεται σε ξένο λιμάνι της Μεσογείου, του Εύξεινου Πόντου, της Ερυθράς Θάλασσας ή της Ευρώπης, τριπλασιάζεται δε αν γίνει σε οποιοδήποτε άλλο λιμάνι της αλλοδαπής.

Η πιο πάνω αποζημίωση μειώνεται στο μισό, όχι όμως κάτω από το μισθό δεκαπέντε ημερών, αν η λύση της συμβάσεως γίνει λόγω κατασκέσεως του πλοίου, εκποίσεώς του σε δημόσιο πλειστηριασμό, ανικανότητας προς πλου ή παροπλισμού τουλάχιστον δεκαπέντε ημερών.

### **7) Δικαίωμα παλιννοστήσεως.**

Όταν η σύμβαση ναυτολογήσεως λυθεί, ο ναυτικός δικαιούται να παλιννοσθηθεί, δηλαδή να εξασφαλισθεί η επιστροφή του στην Ελλάδα με δαπάνες του πλοιοκτήτη.

Για τους αλλοδαπούς ναυτικούς πρέπει να εξασφαλισθεί η μετάβασή τους στη χώρα της ιθαγένειάς τους ή στο λιμάνι ενάρξεως του πλου ή στον τόπο υπογραφής της συμβάσεως ναυτολογήσεως.

Ο Πλοίαρχος του πλοίου υποχρεούται να παραδώσει στο ναυτικό εισιτήριο συκοινωνιακού μέσου που θα τον μεταφέρει στον τόπο που δικαιούται και να του καταβάλει επίσης ποσό που να εξασφαλίζει τη διατροφή του μέχρι την επάνοδό του.

Η συλλογική σύμβαση ορίζει ότι οι ναυτικοί δικαιούνται εισιτήριο μεταφοράς τους ως εξής:

- α) Σιδηροδρομικός: Οι αξιωματικοί Α' θέσεως και οι λοιποί Β' θέσεως.
- β) Αεροπορικός: Όλοι οι ναυτικοί, άσχετα από το βαθμό τους, τουριστικής θέσεως.
- γ) Ατμοπλοϊκός: Οι αξιωματικοί Α' θέσεως και οι λοιποί τουριστικής θέσεως.

Σε πλοία που διαθέτουν και καμπίνες Β' θέσεως, οι Α' πλοίαρχοι και Α' μηχανικοί Α' θέσεως, οι λοιποί αξιωματικοί Β' θέσεως και τα κατώτερα πληρώματα τουριστικής θέσεως.

Παλιννόστηση δικαιούνται όλοι οι ναυτικοί, εκτός από αυτούς που απολύονται λόγω:

α) **Καταγγελίας της συμβάσεως** από τον Πλοίαρχο που δικαιολογείται από παράπτωμα του ναυτικού που εξακριβώνεται ανακριτικώς από τη λιμενική ή προξενική αρχή.

β) **Αναίτιας καταγγελίας της συμβάσεως** από το ναυτικό, πριν από τη συμπλήρωση του υποχρεωτικού χρόνου υπηρεσίας, δηλαδή των επτά ή έξι μηνών για τα φορτηγά ή δεξαμενόπλοια, αντίστοιχα, που προβλέπει η συλλογική σύμβαση για τη σύμβαση αορίστου χρόνου ή πριν τη συμπλήρωση του συμφωνηθέντος χρόνου για σύμβαση ορισμένου χρόνου.

γ) **Λήξεως της συμβάσεως** ορισμένου πλου, εκτός αν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά (ΚΙΝΔ 78γ).



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΡΙΤΟ

### ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ<sup>1</sup>

#### 13.1 Έννοια – Περιπτώσεις.

**Ναυτεργατική διαφορά** είναι κάθε αμφισβήτηση ή διαφωνία που ανακύπτει κατά την εφαρμογή και ερμηνεία των συλλογικών συμβάσεων ή των διατάξεων γενικά περί ναυτικής εργασίας.

Οι διαφορές αυτές αφορούν συνήθως στις συνθήκες εργασίας, στους μισθούς και στις άλλες αμοιβές του ναυτικού, στη χορήγηση άδειας, στην προστασία λόγω ασθένειας ή ατυχήματος, στην παλιννόσπηση, καθώς και κάθε άλλο θέμα που έχει σχέση με την εργασία στο πλοίο.

Οι **ατομικές ναυτεργατικές διαφορές**, δημιουργούνται μεταξύ του Πλοιάρχου, ως εκπροσώπου του πλοιοκτήτη και του ναυτικού που είναι ναυτολογημένος στο πλοίο.

**Συλλογικές ναυτεργατικές διαφορές**, δημιουργούνται μεταξύ μιας ή περισσότερων επαγγελματικών οργανώσεων πλοιοκτητών και μιας ή περισσότερων επαγγελματικών οργανώσεων ναυτικών, ως προς τον τρόπο εφαρμογής της συλλογικής συμβάσεως.

#### 13.2 Επίλυση των ναυτεργατικών διαφορών.

Σύμφωνα με την ισχύουσα συλλογική σύμβαση ποντοπόρων φορτηγών πλοίων από 4500 τόνους D.W. και άνω, οι **συλλογικές διαφορές** που προκύπτουν κατά την εφαρμογή και ερμηνεία των όρων της συμβάσεως αυτής, επιλύονται διαιτητικώς όπως ορίζει το από 7 Δεκεμβρίου 1956 συμφωνητικό, μεταξύ της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών (Ε.Ε.Ε.) και της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ).

Το συμφωνητικό αυτό προβλέπει τη σύσταση μιας τετραμελούς πρωτοβάθμιας επιτροπής από δυο αντιπροσώπους της Ε.Ε.Ε. και δύο αντιπροσώπους της Π.Ν.Ο. και μιας οκταμελούς δευτεροβάθμιας επιτροπής από τέσσερεις εκπροσώπους της Ε.Ε.Ε. και τέσσερεις εκπροσώπους της Π.Ν.Ο.

Οι αποφάσεις των επιτροπών κηρύσσονται εκτελεστές με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και είναι υποχρεωτικές για τους ενδιαφερόμενους.

Παραπομπή συλλογικών διαφορών στις πιο πάνω επιτροπές έχει γίνει μέχρι σήμερα σε ελάχιστες μόνο περιπτώσεις.

Οι **ατομικές διαφορές** που ανακύπτουν από τη σύμβαση ναυτολογήσεως επιλύονται από τα δικαστήρια, κατά τη διαδικασία περί εργατικών διαφορών, σύμφωνα με το άρθρο 82 του ΚΙΝΔ.

Στην πράξη, οι περισσότερες ατομικές ναυτεργατικές διαφορές επιλύονται από τις λιμενικές ή προξενικές αρχές στις οποίες προσφεύγουν οι ενδιαφερόμενοι ναυτικοί ή Πλοίαρχοι.

Οι λύσεις που δίνονται από τις αρχές αυτές έχουν συμβιβαστικό χαρακτήρα και οι ενδιαφερόμενοι έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν επί πλέον και την άποψη του Υ.Ε.Ν. (διεύθυνση ναυτικής εργασίας) ή ακόμα και να προσφύγουν στα αρμόδια δικαστήρια. Η γνώμη του υπουργείου είναι επίσης συμβουλευτική και δεν δεσμεύει τα ενδιαφερόμενα μέρη, όπως οι αποφάσεις των δικαστηρίων.

Κατά κανόνα, τόσο οι ναυτικοί, όσο και οι εφοπλιστές, συμμορφώνονται με τις απόψεις και υποδείξεις των λιμενικών αρχών και του Υ.Ε.Ν. και αποφεύγεται έτσι η προσφυγή στη δικαστήρια.

<sup>1</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' έκδοση, Μέρος 2°, Κεφ. 2° Τίτλος 1<sup>ος</sup> – Β' – γ.

Οι λύσεις που δίνονται από το Υ.Ε.Ν. και τις λιμενικές αρχές, κωδικοποιούνται κάθε χρόνο από τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του Υ.Ε.Ν. και κοινοποιούνται στις εφοπλιστικές και ναυτεργατικές ενώσεις, όπως επίσης και στις λιμενικές και προξενικές αρχές προς ομοιόμορφη εφαρμογή. Οι λύσεις αυτές αποτελούν σημαντικό βοήθημα για τους Πλοιάρχους κατά την εφαρμογή της συλλογικής συμβάσεως και της ναυτεργατικής νομοθεσίας, γενικότερα.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

### ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΔΙΚΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ<sup>1</sup>

#### 14.1 Έννοια ναυτικού αδικήματος.

Οι ειδικές συνθήκες, κάτω από τις οποίες ασκείται το ναυτικό επάγγελμα και οι κίνδυνοι που αντιμετωπίζονται από το πλοίο, ταξιδεύοντας σε μακρινές και πολλές φορές επικίνδυνες θαλάσσιες περιοχές, μακριά από κάθε επίβλεψη των αρχών, απαιτούν την τήρηση συνειδητής πειθαρχίας στα πλοία, ώστε να επιτυγχάνεται ανεπιφύλακτη υπακοή στις εντολές του Πλοιάρχου για την επιτυχή εκπλήρωση της αποστολής του πλοίου.

Η πειθαρχία, ως στοιχείο απαραίτητο σε κάθε ομαδική εκδήλωση της ανθρώπινης δραστηριότητας, είναι ιδιαίτερα αναγκαία για το ναυτικό επάγγελμα, αφού είναι αυτονόητο ότι, αν αυτή διαταραχθεί στο πλοίο, κυρίως όταν αυτό ταξιδεύει, δημιουργείται άμεσος κίνδυνος για την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου και των επιβαινόντων.

Για τους παραπάνω λόγους ισχύει για τους ναυτικούς που υπηρετούν στα πλοία, ειδικό ποινικό και πειθαρχικό καθεστώς, που δεν υπάρχει σε άλλους τομείς εργασίας.

Από την αρχαιότητα εφαρμόζονταν ήδη αυστηροί κανόνες πειθαρχίας για τα πληρώματα των πλοίων, κατά το μεσαίωνα δε ίσχυσαν διατάξεις ποινικού και πειθαρχικού δικαίου, από τις πιο σκληρές που αναφέρονται στην ιστορία της ανθρωπότητας. Οι συνθήκες ανασφάλειας που επικρατούσαν τότε, λόγω της πειρατείας και της κακής ποιότητας των πληρωμάτων, σε συνδυασμό με τα τεράστια οικονομικά και πολιτικά συμφέροντα που είχαν σχέση με την επιτυχία του ταξιδιού, επέβαλαν την απάνθρωπη πολλές φορές μεταχείριση των ναυτικών από τον Πλοίαρχο και τους αξιωματικούς του πλοίου.

Κατά το 19ο αι. άρχισαν να ισχύουν οι πρώτοι κώδικες ναυτικού δικαίου, οι οποίοι αντιμετώπιζαν το θέμα της πειθαρχίας κατά πριότιο αλλά εξίσου αποφασιστικό τρόπο.

Συστηματικοί κανόνες που ρυθμίζουν τα θέματα τάξεως και πειθαρχίας στα ελληνικά πλοία θεσπίστηκαν για πρώτη φορά με το διάταγμα της 15 Δεκεμβρίου 1836 «περί αστυνομίας της εμπορικής ναυτιλίας».

Ο πρώτος «Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδικας του Εμπορικού Ναυτικού» (ΠΠΚΕΝ) ίσχυσε από το 1924.

Στο ισχύον δίκαιο, οι ποινικές και πειθαρχικές διατάξεις του εμπορικού ναυτικού έχουν ενσωματωθεί στον ΚΔΝΔ (μέρος πέμπτο).

Ναυτικά αδικήματα (εγκλήματα) καλούνται ορισμένες ποινικές παραβάσεις που προβλέπονται από τον ΚΔΝΔ και διαπράττονται από ημεδαπούς ή αλλοδαπούς στα ελληνικά πλοία ή πλωτά ναυπηγήματα.

Ορισμένες από αυτές τις διατάξεις, αναφερόμενες σε ναυτικά αδικήματα που ενδιαφέρουν για γενικότερους λόγους την έννομη τάξη, εφαρμόζονται και κατά των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία με ξένη σημαία, συμβεβλημένα με το ναυτικό απομαχικό ταμείο.

Τέτοια αδικήματα είναι η λιποταξία, εγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου, στάση, βιαιοπραγία κατά Πλοιάρχου ή ανώτερου αξιωματικού του πλοίου, κατάχρηση εξουσίας, μη αυτοπρόσωπη διεύθυνση του πλοίου, άρνηση εκτελέσεως διαταγής στην αλλοδαπή, παράβαση Πλοιάρχου σε ώρα κινδύνου, παραλείψεις Πλοιάρχου επί συγκρούσεως, παραβάσεις κανονισμού αποφυγής συγκρούσεως, παράνομη εκτροπή πορείας, παράλειψη βοήθειας σε κινδυνεύοντα πρόσωπα, εγκατάλειψη ασθενών στην αλλοδαπή, παράνομη ναυτολόγηση λιποτακτών και φυγάδευση.

<sup>1</sup> Μέρος πέμπτο, Άρθρα 202 – 273 ΚΔΝΔ.

Ορισμένες διατάξεις του ΚΔΝΔ εφαρμόζονται και για πράξεις που έγιναν σε αλλοδαπά πλοία αλλά μέσα στα ελληνικά χωρικά ύδατα, όπως ο απόπλους χωρίς την άδεια της αρχής, παραβάσεις επί συγκρούσεων κ.λπ..

Ο ΚΔΝΔ περιγράφει τα στοιχεία κάθε ναυτικού αδικήματος και ορίζει την ποινή που επιβάλλεται, δεν προβλέπει όμως γενικές διατάξεις όπως για απόπειρα, καταλογισμό κ.λπ. και γι' αυτό ορίζει ότι θα εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις του γενικού μέρους του ποινικού κώδικα.

## 14.2 Κατηγορίες των ναυτικών αδικημάτων.

Τα ειδικά ναυτικά αδικήματα που προβλέπονται από τον ΚΔΝΔ μπορούν να καταταχθούν στις εξής κατηγορίες:

α) Σε αυτά που αφορούν την υπηρεσία στο πλοίο και είναι, η παράνομη απουσία, η εγκατάλειψη θέσεως, η λιποταξία, η μη προσέλευση προς ανάληψη υπηρεσίας και η εγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου.

β) Σε εκείνα που έχουν σχέση με την πειθαρχία στο πλοίο και είναι η ανυπακοή, εξύβριση, απειλή κατά ανωτέρου, στάση, βιαιοπραγία, επιβουλή κατά του Πλοιάρχου, παράνομη εισκόμιση ναρκωτικών.

γ) Σε εκείνα που στρέφονται **κατά της ιδιοκτησίας του πλοίου ή του φορτίου** και είναι η πειρατεία, κλοπή και φθορά φορτίου ή εξοπλισμού του πλοίου.

δ) Σε εκείνα που στρέφονται **κατά της ασφάλειας του πλοίου και των επιβαινόντων** και είναι η μη αυτοπρόσωπη διεύθυνση του πλοίου, η παράνομη ανάθεση διοικήσεως του πλοίου, οι παραβάσεις του Πλοιάρχου σε ώρα κινδύνου, οι παραβάσεις του Πλοιάρχου επί συγκρούσεως και οι παραβάσεις του κανονισμού προς αποφυγή συγκρούσεως.

ε) Σε εκείνα που **αφορούν υπηρεσιακές παραβάσεις του Πλοιάρχου** και είναι η ανυπακοή του Πλοιάρχου, η άρνηση εκτελέσεως διαταγών στην αλλοδαπή, η παράνομη εκτροπή πορείας, η παράλειψη παροχής βοήθειας σε κινδυνεύοντα πρόσωπα, η εγκατάλειψη ασθενών στην αλλοδαπή, ο πλους με ελλιπή σύνθεση, η παράνομη ναυτολόγηση λιποτάκτη, η φυγάδευση και τέλος ο απόπλους χωρίς έλεγχο της αρχής.

στ) Σε εκείνα που διαπράττονται **από πρόσωπα ξένα προς το πλήρωμα** και είναι η απείθεια επιβάτη, η αποστολή πληρώματος σε άλλο πλοίο και σε ορισμένες περιπτώσεις η πειρατεία.

Από τα παραπάνω αδικήματα, ορισμένα είναι δυνατόν να διαπραχθούν μόνο από τον Πλοίαρχο, όπως είναι η μη αυτοπρόσωπη διεύθυνση του πλοίου ή ο πλους με ελλιπή σύνθεση. Άλλα διαπράττονται μόνο από μέλη του πληρώματος, όπως η μη προσέλευση προς ανάληψη υπηρεσίας, η επιβουλή κατά του Πλοιάρχου κ.λπ.. Άλλα είναι δυνατόν να διαπραχθούν είτε από τον Πλοίαρχο είτε από μέλη του πληρώματος όπως η μέθη σε ώρα υπηρεσίας και τέλος ορισμένα αδικήματα διαπράττονται από πρόσωπα ξένα προς το πλήρωμα όπως η απείθεια επιβάτη.

## 14.3 Τα αδικήματα που στρέφονται κατά της υπηρεσίας του πλοίου και κατά της πειθαρχίας.

### 1) Η παράνομη απουσία.

Το αδίκημα της παράνομης απουσίας υφίσταται όταν μέλος του πληρώματος του πλοίου απουσιάζει αδικαιολόγητα από αυτό, ενώ διεξάγεται η υπηρεσία κατά φυλακές. Ο δράστης τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι τριών μηνών.

Προϋπόθεση για την ύπαρξη του αδικήματος είναι ότι στο πλοίο η υπηρεσία διεξάγεται κατά φυλακές, δεν έχουν δηλαδή ακόμα διαλυθεί αυτές από τον Πλοίαρχο. Αν έχουν διαλυθεί οι φυλακές, δεν υπάρχει το αδίκημα της παράνομης απουσίας αλλά άλλο πειθαρχικό παράπτωμα.

Το αδίκημα της παράνομης απουσίας είναι δυνατόν να διαπραχθεί είτε σε ελληνικό λιμάνι, είτε σε λιμάνι της αλλοδαπής, από οποιοδήποτε μέλος πληρώματος, όχι όμως από τον Πλοίαρχο.

### 2) Η εγκατάλειψη θέσεως.

Το αδίκημα αυτό υφίσταται όταν μέλος πληρώματος απουσιάζει αδικαιολόγητα από το πλοίο κατά

το χρόνο που έχει υποχρέωση να εκτελέσει διατεταγμένη υπηρεσία, η οποία ανάγεται στη φύλαξη ή στην ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων ή του φορτίου. Ο δράστης τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι μηνών.

Στην περίπτωση εγκαταλείψεως θέσεως, υπάρχει βαρύτερο αδίκημα από ό,τι στην παράνομη απουσία γιατί ο ναυτικός παραμελεί και εγκαταλείπει συγκεκριμένη υπεύθυνη υπηρεσία και έτσι θέτει σε άμεσο κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου ή των επιβαινόντων.

Το αδίκημα της εγκαταλείψεως θέσεως είναι επίσης δυνατό να διαπραχθεί σε ελληνικό λιμάνι ή στην αλλοδαπή από μέλος του πληρώματος, αλλά όχι από τον Πλοίαρχο.

### **3) Η λιποταξία.**

Το αδίκημα της λιποταξίας υφίσταται, όταν μέλος του πληρώματος απουσιάζει αδικαιολόγητα στην αλλοδαπή επί δυο συνεχείς ημέρες ή μέχρι τον απόπλου του πλοίου, αν αυτός γίνει νωρίτερα. Κατά του δράστη επιβάλλεται ποινή φυλακίσεως μέχρι ενός έτους.

Χαρακτηριστικό της λιποταξίας είναι ότι αυτή μπορεί να γίνει μόνο στο εξωτερικό. Άλλο στοιχείο του αδικήματος αυτού είναι ότι ο ναυτικός απουσιάζει περισσότερο από δυο συνεχείς ημέρες ή μέχρι τον απόπλου του πλοίου.

Το αδίκημα της λιποταξίας είναι τυπικό, δεν προϋποθέτει δηλαδή απαραίτητα πρόθεση του ναυτικού να λιποτακτίσει, αλλά απλώς απουσία επί δυο συνεχείς ημέρες ή κατά την ώρα του απόπλου του πλοίου, χωρίς την άδεια του Πλοίαρχου.

Αν ο ναυτικός αποδείξει ότι η καθυστέρησή του ήταν δικαιολογημένη (π.χ. από βλάβη συγκοινωνιακού μέσου ή ατύχημα κ.λπ.) δεν απαλλάσσεται, αλλά αυτό λαμβάνεται υπόψη ως ελαφρυντικό από το δικαστήριο ή από το πειθαρχικό συμβούλιο, στο οποίο παραπέμπεται οπωσδήποτε ο ναυτικός.

Αν ο ναυτικός εμφανισθεί μέσα σε εικοσιτέσσερις ώρες από τον απόπλου του πλοίου στην ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή ή στην επιτόπια αρχή και δηλώσει ότι είναι πρόθυμος να επαναλάβει την εργασία του, τότε ο νόμος του αναγνωρίζει ελαφρυντικό κατά την επιμέτρηση της ποινής.

Λόγω της μεγάλης ανωμαλίας που μπορεί να επιφέρει στο πλοίο η λιποταξία, ο νόμος, εκτός από τις ποινικές, προβλέπει και αυστηρές πειθαρχικές κυρώσεις, που είναι η προσωρινή στέρηση ασκήσεως του επαγγέλματος του ναυτικού για ένα έως πέντε χρόνια.

Για το ναυτικό που λιποτακτεί κατά την πρώτη ναυτολόγησή του, επιβάλλεται οριστική στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος εφόσον αυτός δεν παρουσιασθεί μέσα σε δώδεκα ώρες από τον απόπλου του πλοίου στην ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή, δηλώνοντας ότι είναι πρόθυμος να επαναλάβει την εργασία του επί του πλοίου.

Αν οι λιποτάκτης μεταχειρίσθηκε βία ή απειλές, τιμωρείται με αυστηρότερη ποινή.

### **4) Μη προσέλευση για ανάληψη υπηρεσίας.**

Ο ναυτικός που ναυτολογήθηκε και δεν προσέρχεται αδικαιολόγητα να αναλάβει υπηρεσία στο πλοίο, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι μηνών ή με χρηματική ποινή. Με την ίδια ποινή τιμωρείται και εκείνος που υπογράφει ατομική σύμβαση και αποστέλλεται στο εξωτερικό, αλλά δεν προσέρχεται αδικαιολόγητα για να ναυτολογηθεί και αναλάβει εργασία. Η διάταξη αυτή αποσκοπεί στην προστασία του πλοίου από ανωμαλίες που δημιουργούνται, όταν οι ναυτικοί που αποστέλλονται με σημαντικές δαπάνες της εταιρείας στο εξωτερικό αρνούνται αδικαιολόγητα να αναλάβουν υπηρεσία.

### **5) Ανυπακοή.**

Ανυπακοή είναι η άρνηση εκτελέσεως διαταγής που δίνεται από τον Πλοίαρχο ή άλλο αρμόδιο αξιωματικό του πλοίου προς υφιστάμενό του και αφορά στην εκτέλεση υπηρεσίας.

Η ανυπακοή τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών.

Η μη συμμόρφωση του ναυτικού σε διαταγή που έχει σχέση με τη σωτηρία του πλοίου ή ανθρώπου που κινδυνεύει στη θάλασσα, αποτελεί επιβαρυντική περίπτωση γι' αυτόν.

### **6) Εξύβριση ή απειλή ανώτερου.**

Όταν μέλος του πληρώματος εξυβρίζει ή απειλεί ανώτερό του κατά την άσκηση των καθηκόντων του ή εξαιτίας αυτής, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών.

Η εξύβριση είναι δυνατόν να γίνει με λόγια ή με έργα (π.χ. με προσβλητική χειρονομία).

Όταν μέσα στο πλοίο ο ναυτικός, εξαιτίας προσωπικών ή οικογενειακών ή άλλης φύσεως διαφορών, που δεν έχουν σχέση με την υπηρεσία, εξυβρίσει κάποιον ανώτερό του, δεν θεωρείται ότι διαπράττει το αδίκημα της εξυβρίσεως ανωτέρου, αλλά το αδίκημα εξυβρίσεως του κοινού ποινικού νόμου.

Αν αντίθετα ο ναυτικός απειλήσει ανώτερό του για υπηρεσιακό θέμα, έστω και αν βρίσκεται έξω από το πλοίο, διαπράττει κατά τον ΚΔΝΔ το αδίκημα της απειλής (ή εξυβρίσεως) ανωτέρου.

### **7) Στάση.**

Η στάση είναι από τα βαρύτερα ειδικά ναυτικά αδικήματα. Προϋποθέτει τη συμμετοχή περισσότερων του ενός προσώπων από αυτούς που επιβαίνουν στο πλοίο, δηλαδή μέλη του πληρώματος ή επιβάτες, τα οποία στρέφονται κατά της εξουσίας του Πλοιάρχου.

Σκοπός της εξεγέρσεως δεν πρέπει να είναι απαραίτητα η ολοσχερής κατάλυση της εξουσίας του Πλοιάρχου. Η παρεμπόδισή του απλώς από την άσκηση ορισμένων μόνο καθηκόντων του αποτελεί στάση, κατά την έννοια του νόμου (π.χ. ο εξαναγκασμός του Πλοιάρχου να αλλάξει την πορεία του πλοίου για οποιαδήποτε αιτία).

Αντίθετα, δεν αποτελεί στάση η απλή άρνηση περισσότερων μελών του πληρώματος να εκτελέσουν ορισμένες εργασίες, αφού με την πράξη αυτή δεν αποσκοπείται η κατάλυση της εξουσίας του Πλοιάρχου αλλά απλώς ο περιορισμός της. Η στάση τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών ετών.

Αν κάποιος από τους συμμετέχοντες στη στάση είναι αξιωματικός του πλοίου, τιμωρείται αυστηρότερα, με ποινή καθείρξεως μέχρι δέκα ετών. Επίσης ποινή καθείρξεως επιβάλλεται και όταν η πράξη τελεσθεί με βιαιοπραγίες ή με τη χρήση όπλων.

### **8) Επιβουλή κατά του Πλοιάρχου.**

Το αδίκημα της επιβουλής κατά του Πλοιάρχου διαπράττεται όταν δύο ή περισσότεροι από τους επιβαίνοντες στο πλοίο, είτε είναι μέλη του πληρώματος, είτε επιβάτες ή εργάζονται σ' αυτό με άλλη σχέση εργασίας (π.χ. ως μέλη συνεργείου επισκευών) συναποφασίζουν τη διάπραξη αδικήματος κατά της ζωής, της σωματικής ακεραιότητας, της υγείας, της προσωπικής ελευθερίας ή της εξουσίας του Πλοιάρχου.

Το αδίκημα αυτό συντελείται από τη στιγμή που λαμβάνεται η κοινή απόφαση τελέσεως των παρανόμων πράξεων και δεν είναι απαραίτητο να εκδηλωθεί κάποια ενέργεια προς το σκοπό αυτό (π.χ. απειλή ή προειδοποίηση του Πλοιάρχου).

Το αδίκημα της επιβουλής κατά του Πλοιάρχου τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους. Αν όμως κάποιος από αυτούς που συμμετέχουν στο αδίκημα κατάγγειλε έγκαιρα τη συμφωνία, απαλλάσσεται από την ποινική ευθύνη.

Τα μέλη του πληρώματος που λαμβάνουν γνώση για τη σχεδιαζόμενη επιβουλή κατά του Πλοιάρχου, είναι εκ του νόμου υποχρεωμένα να αναφέρουν έγκαιρα στον ίδιο τον Πλοίαρχο ή άλλον αξιωματικό, σε αντίθετη δε περίπτωση τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών.

### **9) Κατάχρηση εξουσίας.**

Το αδίκημα της καταχρήσεως εξουσίας συντελείται όταν ο Πλοίαρχος ή αξιωματικός ή υπαξιωματικός του πλοίου υπερβαίνουν τα όρια της εξουσίας που τους παρέχει ο νόμος και διατάσσουν ή επιτρέπουν ή ανέχονται πράξεις κατά προσώπων που επιβαίνουν στο πλοίο, οι οποίες χαρακτηρίζονται ως κατάχρηση εξουσίας.

Περίπτωση καταχρήσεως εξουσίας αποτελεί η χρησιμοποίηση βίας από τα παραπάνω πρόσωπα ή μέσω άλλων προσώπων, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, εκτός αν η ενέργεια αυτή είναι απόλυτα αναγκαία για την τήρηση της τάξεως στο πλοίο, την ασφάλεια του πλου και την προστασία της ζωής των επιβαινόντων.

Η κατάχρηση εξουσίας τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός έτους και με χρηματική ποινή.

Η τέλεση των πράξεων αυτών κατά ανηλίκων προσώπων κάτω των δεκαοκτώ ετών τιμωρείται αυστηρότερα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

### ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ<sup>1</sup>

#### 15.1 Έννοια πειθαρχικού παραπτώματος.

**Πειθαρχικό παράπτωμα**, σύμφωνα με το νόμο, είναι κάθε παράβαση των υπηρεσιακών καθηκόντων του ναυτικού και κάθε άλλη πράξη αυτού που ειδικά καθορίζεται με σχετικές διατάξεις.

Τα υπηρεσιακά καθήκοντα του Πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος καθορίζονται κυρίως από τους κανονισμούς εργασίας φορτηγών και επιβατικών πλοίων. Πολλές όμως άλλες διατάξεις επιβάλλουν επίσης υποχρεώσεις στους Πλοιάρχους και τα μέλη του πληρώματος των πλοίων, όπως είναι οι νόμοι περί ακτοπλοΐας, περί επιθεωρήσεως εμπορικών πλοίων, περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος κ.ά..

Βασική διαφορά των πειθαρχικών παραπτωμάτων από τα ποινικά αδικήματα είναι ότι ούτε τα υπηρεσιακά καθήκοντα ούτε τα πειθαρχικά παραπτώματα προσδιορίζονται με πλήρη ακρίβεια από τις διάφορες διατάξεις, όπως συμβαίνει πάντοτε με τα ποινικά αδικήματα.

Ο ΚΙΝΔ ορίζει ότι ο ναυτικός οφείλει να εκτελεί την υπηρεσία του σύμφωνα με το νόμο, τη σύμβαση ναυτολογήσεως, τους κανονισμούς και τις κρατούσες συνήθειες, υπακούοντας σε κάθε περίπτωση στους υπηρεσιακά προϊσταμένους του. Σύμφωνα εξάλλου με τους κανονισμούς εργασίας επί των πλοίων, ο Πλοίαρχος δικαιούται να αναθέτει στα μέλη του πληρώματος και άλλα καθήκοντα, εκτός από εκείνα που αναφέρονται σ' αυτούς, τα οποία, κατά την κοινή ναυτική πείρα, ανάγονται στην ειδικότητά τους.

Επιβάλλεται ακόμα στο πλήρωμα η υποχρέωση να εκτελεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, κάθε εργασία που του αναθέτει ο Πλοίαρχος, έστω και αν αυτή δεν ανάγεται στην ειδικότητά του.

Άλλη βασική διαφορά μεταξύ των ποινικών παραβάσεων και των πειθαρχικών παραπτωμάτων είναι ότι τα πρώτα δικάζονται και τιμωρούνται από τα ποινικά δικαστήρια που συγκροτούνται από επαγγελματίες (τακτικούς) δικαστές, ενώ τα δεύτερα από διοικητικούς υπαλλήλους (αξιωματικούς) και εκπροσώπους των ναυτεργατικών σωματείων.

#### 15.2 Πειθαρχικά παραπτώματα που ορίζονται από τον ΚΔΝΔ.

Ο ΚΔΝΔ αναφέρει ενδεικτικά τις πράξεις που συνιστούν τα πειθαρχικά παραπτώματα του Πλοιάρχου και των μελών πληρώματος, στα άρθρα 246 και 247.

##### 1) Πειθαρχικά παραπτώματα του Πλοιάρχου.

Πειθαρχικά παραπτώματα του Πλοιάρχου θεωρούνται:

- α) Η πρόσληψη ναυτικού, στον οποίου το φυλλάδιο δεν έχει καταγραφεί η απόλυσή του από προηγούμενο πλοίο.
- β) Η πρόσληψη ή απόλυση μέλους πληρώματος, χωρίς ναυτολόγηση ή ναυτολόγηση ναυτικού, που δεν επιβαίνει στο πλοίο.
- γ) Η παράνομη πρόσληψη στο πλοίο μη απογεγραμμένου ναυτικού ή ναυτικού που έχει στερηθεί το δικαίωμα ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

<sup>1</sup> Μέρος πέμπτο, Άρθρα 202 – 273 ΚΔΝΔ.

δ) Η παράνομη πρόσληψη στο πλοίο προσώπου, που δεν έχει τα απαιτούμενα για τη θέση που προσλαμβάνεται προσόντα.

ε) Η πρόσληψη αλλοδαπών στο πλοίο, πέραν από το επιτρεπόμενο ποσοστό.

στ) Η μη έγκαιρη προσκόμιση των ναυτιλιακών εγγράφων στην προξενική ή λιμενική αρχή για θεώρηση.

ζ) Η αποβίβαση στην αλλοδαπή εκτός του τόπου προορισμού, επιβάτη ασθενή ή τραυματία, έστω και δικαιολογημένα, αλλά χωρίς την ειδοποίηση της προξενικής ή τοπικής αρχής.

η) Η μη πρόσληψη πλοηγού στις περιπτώσεις που η πλοήγηση είναι υποχρεωτική.

θ) Η μη τήρηση του εδεσματολογίου.

ι) Η αδικαιολόγητη μη συμμόρφωση με τις ισχύουσες διατάξεις, ως προς την εξόφληση και αντικατάσταση του ναυτολογίου.

ια) Η κακόβουλη εγγραφή στο ναυτικό φυλλάδιο του ναυτικού που απολύεται «ελλείπει αρχής» χαρακτηρισμών, εκτός αυτών που προβλέπουν οι σχετικές διατάξεις ως αιτιολογικά απολύσεως (π.χ. λόγω ανικανότητας).

ιβ) Η αδικαιολόγητη καθυστέρηση καταβολής οφειλομένων μισθών, εξόδων νοσηλείας και κάθε νόμιμης παροχής σε μέλος πληρώματος, η οποία οφείλεται σε παράλειψη του Πλοιάρχου.

ιγ) Η συνειδητή ψευδής καταμίνυση μέλους του πληρώματος στις αρμόδιες αρχές.

ιδ) Η μη απόδοση του ναυτικού φυλλαδίου ή του αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας σε μέλος του πληρώματος που απολύεται κανονικά από το πλοίο.

ιε) Η αδικαιολόγητη, κατ' επανάληψη, επιβολή σε μέλος πληρώματος ποινής προστίμου που ακυρώθηκε κατόπιν από τις λιμενικές αρχές.

ιστ) Η αδικαιολόγητη παρεμπόδιση υποβολής παραπόνων εκ μέρους μέλους πληρώματος ή επιβάτη, στις αρμόδιες ελληνικές αρχές.

## **2) Πειθαρχικά παραπτώματα μελών του πληρώματος.**

Πειθαρχικά παραπτώματα μελών του πληρώματος θεωρούνται:

α) Η υπαίτια μέθη, εκτός διατεταγμένης υπηρεσίας, που διαταράσσει την επί του πλοίου ευταξία.

β) Ο ύπνος κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας.

γ) Η κατάχρηση του δικαιώματος υποβολής παραπόνων (π.χ. καταγγελία στις αρχές για παραβάσεις του εδεσματολογίου, που όμως δεν οφείλονται σε υπαιτιότητα του Πλοιάρχου αλλά σε έλλειψη ειδών στο λιμάνι που βρίσκεται το πλοίο και είναι γνωστή στο πλήρωμα).

δ) Η απείθεια σε υπηρεσιακή διαταγή του Πλοιάρχου ή σε πρόσκληση ανωτέρου.

ε) Η εκδήλωση ελλείψεως σεβασμού προς ανωτέρου.

στ) Κάθε παράβαση που αναφέρεται σε κανονισμούς ή σε διαταγή Πλοιάρχου σχετικά με το κάπνισμα σε απαγορευμένους χώρους ή το άναμμα των φώτων.

ζ) Κάθε αδικαιολόγητη ή χωρίς άδεια απουσία σε ελληνικό λιμάνι ή σε λιμάνι του εξωτερικού.

η) Κάθε παράβαση των διατάξεων περί τυχερών παιχνιδιών στο πλοίο.

θ) Κάθε πράξη για την οποία απειλείται από τον ποινικό κώδικα παισιματική ποινή.

## **15.3 Πειθαρχικές ποινές.**

**Πειθαρχικές ποινές** των ναυτικών κατά τον ΚΔΝΔ είναι η επίπληξη, το πρόστιμο και η προσωρινή ή οριστική στέρση ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

Ο κώδικας δεν προβλέπει αντιστοιχία ποινών με τα πειθαρχικά παραπτώματα. Αυτό είναι μια σημαντική διαφορά από τα ποινικά αδικήματα, τα οποία περιγράφονται ειδικά στους ποινικούς νόμους και απειλούνται με συγκεκριμένες ποινές. Ειδικά όμως για τις πειθαρχικές ποινές της προσωρινής και οριστικής στερήσεως δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος, ο νόμος καθορίζει περιοριστικά τα πειθαρχικά παραπτώματα, για τα οποία και μόνο επιβάλλονται αυτές (άρθρα 249 και 250).

### **1) Η επίπληξη.**

Η ποινή αυτή μπορεί να είναι γραπτή ή μόνο προφορική. Και στις δυο όμως περιπτώσεις πρέπει



να καταγράφεται στο ποινολόγιο του πλοίου από τον Πλοίαρχο. Επίπληξη που δεν καταγράφεται στο ποινολόγιο δεν αποτελεί ποινή αλλά απλή σύσταση.

Στην ουσία δεν υπάρχει διαφορά μεταξύ προφορικής και έγγραφης επιπλήξεως, εφόσον και οι δυο καταγράφονται στο ποινολόγιο.

## **2) Το πρόστιμο.**

Η ποινή του προστίμου μπορεί να φθάνει μέχρι το ένα πέμπτο του μηνιαίου μισθού που αναγράφεται στο ναυτολόγιο, δηλαδή του μισθού που έχει συμφωνηθεί και καταβάλλεται πράγματι στο ναυτικό και όχι του μισθού που προβλέπεται από την ισχύουσα συλλογική σύμβαση.

Το ανώτατο όριο προστίμου αυξάνεται στο διπλάσιο, σε περίπτωση διαπράξεως νέου πειθαρχικού παραπτώματος μέσα σε δύο μήνες από την ημερομηνία επιβολής του πρώτου προστίμου.

Τα επιβαλλόμενα από τον πλοίαρχο πρόστιμα εισπράττονται και αποδίδονται στη λιμενική αρχή, η οποία τα αποστέλλει στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) του οποίου αποτελούν έσοδα, σύμφωνα με το νόμο.

## **3) Προσωρινή στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.**

Η πειθαρχική αυτή ποινή επιβάλλεται για τα πειθαρχικά παραπτώματα που αναφέρονται περιοριστικά στο άρθρο 249 του ΚΑΝΔ.

Στην περίπτωση 6 της παρ. Ι του άρθρου αυτού ορίζεται ότι επιβάλλεται προσωρινή στέρηση σε κάθε περίπτωση ενέργειας ή παραλείψεως κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας ή την άσκηση ειδικών καθηκόντων, η οποία **αντιβαίνει στις νομικές ή ηθικές υποχρεώσεις του ναυτικού επαγγέλματος**. Η διατύπωση αυτή είναι ευρύτατη και έτσι δίνεται η ευχέρεια στα πειθαρχικά συμβούλια να επιβάλλουν την ποινή της προσωρινής στέρησης σε κάθε περίπτωση που ο ναυτικός επιδεικνύει συμπεριφορά απαράδεκτη για το ναυτικό επάγγελμα.

Η διάρκεια της προσωρινής στέρησης δεν μπορεί να είναι μικρότερη από ένα μήνα, ούτε μεγαλύτερη από πέντε χρόνια.

Ο χρόνος υπολογισμού της ποινής αρχίζει από την ημέρα αφαιρέσεως του ναυτικού φυλλαδίου. Ειδικά για την περίπτωση της λιποταξίας, ο χρόνος υπολογισμού της ποινής αρχίζει από την ημέρα επιστροφής του λιποτάκτη στην Ελλάδα.

Ο ναυτικός, που τιμωρείται με την ποινή της προσωρινής στέρησης ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος, δεν διαγράφεται από τα ναυτικά μητρώα, αλλά καταγράφεται στους **πίνακες «απαγορεύσεως ναυτολόγησεως»** που κοινοποιούνται από το Υ.Ε.Ν. σε όλες τις λιμενικές και τις παράλιες προξενικές αρχές, με την εντολή να μην επιτρέπεται η ναυτολόγησή του.

Το άρθρο 249 του ΚΑΝΔ αναφέρει τους λόγους, για τους οποίους επιβάλλεται η προσωρινή στέρηση στους ναυτικούς που είναι:

α) Κάθε πράξη που προσβάλλει την πατρίδα, τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, την ελληνική σημαία και τα σύμβολα του κράτους.

β) Η ενέργεια ή παράλειψη σε ό,τι αφορά στην εκτέλεση της υπηρεσίας ή στην άσκηση των ειδικών καθηκόντων, η οποία αντιβαίνει στις νομικές ή ηθικές υποχρεώσεις του ναυτικού επαγγέλματος.

γ) Η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για αξιόποινη πράξη που προβλέπεται από τον ΚΑΝΔ.

δ) Η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για λαθρεμπόριο σε φυλάκιση μέχρι έξι μηνών.

ε) Η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση σε φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών για πλαστογραφία πιστοποιητικού, ψευδορκία, ψευδή καταμήνυση, κλοπή, υπεξαίρεση, απάτη, εμπορία ή χρήση ναρκωτικών.

στ) Οι περιπτώσεις του άρθρου 250 του κώδικα που προβλέπουν οριστική στέρηση, εφόσον το πειθαρχικό συμβούλιο αποφασίσει να επιβάλει ελαφρότερη ποινή.

ζ) Η ναυτολόγηση πειθαρχικώς τιμωρημένων ναυτικών, κατά το χρονικό διάστημα εκτίσεως της πειθαρχικής ποινής τους.

η) Η υπαίτια ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

θ) Κάθε άλλη πράξη που προβλέπεται από ειδική διάταξη.

#### **4) Η οριστική στέρση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.**

Η ποινή αυτή είναι η βαρύτερη από τις πειθαρχικές ποινές που επιβάλλουν τα πειθαρχικά συμβούλια και συνεπάγεται τη διαγραφή του τιμωρηθέντος ναυτικού από τα μητρώα των ναυτικών, όταν η απόφαση καταστεί αμετάκλητη.

Μετά τη διαγραφή κατάσχεται το ναυτικό φυλλάδιο και το τυχόν αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας του ναυτικού.

Η ποινή αυτή είναι ισόβια και δεν υπάρχει περίπτωση παραγραφής της.

Ο ΚΔΝΔ αναφέρει περιοριστικά, στο άρθρο 250, τους λόγους για τους οποίους και μόνο επιβάλλεται η οριστική στέρση και είναι οι εξής:

α) Ναυτικό ατύχημα που κρίθηκε από το Ανακριτικό Συμβούλιο ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ) ότι οφείλεται σε δόλο ή σε βαριά αμέλεια, εφόσον εξαιτίας του ατυχήματος επήλθε ολική απώλεια του πλοίου, πραγματική ή τεκμαρτή, θάνατος ή βαριά σωματική βλάβη ανθρώπων.

β) Τιμωρία για δεύτερη φορά με προσωρινή στέρση τουλάχιστον έξι μηνών και διάπραξη για τρίτη φορά του ίδιου παραπτώματος, μέσα στην πενταετία.

γ) Καταδίκη του ναυτικού με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για λαθρεμπόριο ή παράβαση του νόμου περί ναρκωτικών, σε ποινή άνω των έξι μηνών.

δ) Αμετάκλητη καταδίκη σε ποινή φυλακίσεως τουλάχιστον ενός έτους, όταν τα αίτια της καταδίκης, το είδος, ο τρόπος και η φύση της πράξεως μαρτυρούν διαστροφή χαρακτήρα.

ε) Αμετάκλητη καταδίκη Πλοιάρχου λόγω μη αποχωρήσεως τελευταίου κατά την εγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου ή για άκαιρη απομάκρυνση από τον τόπο συγκρούσεως του πλοίου.

στ) Κάθε περίπτωση που προβλέπεται από ειδική διάταξη.

### **15.4 Παραγραφή πειθαρχικών παραπτώματων και πειθαρχικών ποινών.**

Τα πειθαρχικά παραπτώματα παραγράφονται και παύει η δίωξή τους ως εξής:

α) Αυτά που υπάγονται στη δικαιοδοσία του Πλοιάρχου, έξι μήνες μετά την τέλεσή τους.

β) Αυτά που υπάγονται στη δικαιοδοσία των λιμενικών και προξενικών αρχών, ένα χρόνο μετά την τέλεσή τους.

γ) Αυτά για τα οποία προβλέπεται προσωρινή ή οριστική στέρση, τέσσερα χρόνια μετά την τέλεσή τους ή μετά την έκδοση αμετάκλητης αποφάσεως ποινικού δικαστηρίου, συνεπεία της οποίας ασκείται στη συνέχεια η πειθαρχική δίωξη.

Δικαιολογητικός λόγος της παραγραφής είναι, όπως και στο ποινικό δίκαιο, ότι με την πάροδο μακρού χρονικού διαστήματος εκλείπει η σκοπιμότητα επιβολής της πειθαρχικής ποινής και παράλληλα δυσχεραίνεται η προσαγωγή και ασφαλής εκτίμηση των αποδείξεων, οπότε υπάρχει κίνδυνος να ληφθούν λάθος αποφάσεις.

Εκτός από την παραγραφή των πειθαρχικών παραβάσεων, ο νόμος προβλέπει και την παραγραφή των πειθαρχικών ποινών που έχουν επιβληθεί και δεν έχουν εκτιθεί. Η παραγραφή των πειθαρχικών ποινών συντελείται μετά την πάροδο εξαετίας από την έκδοση αμετάκλητης αποφάσεως του αρμόδιου πειθαρχικού οργάνου.

Η πειθαρχική ποινή της οριστικής στερήσεως του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος, όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη παράγραφο, είναι ισόβια και ουδέποτε παραγράφεται.

Για να αρχίσει να υπολογίζεται ο χρόνος παραγραφής της ποινής θα πρέπει αυτή να έχει μείνει ανεκτέλεστη (π.χ. να μην πληρώθηκε το πρόστιμο ή να μην κρατήθηκε το ναυτικό φυλλάδιο στην περίπτωση επιβολής πειθαρχικής ποινής προσωρινής στερήσεως ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος).

### **15.5 Όργανα ασκήσεως της πειθαρχικής εξουσίας.**

Πειθαρχική εξουσία στους ναυτικούς έχουν ο Πλοίαρχος του πλοίου, οι λιμενικές και προξενικές αρχές και τα πειθαρχικά συμβούλια του εμπορικού ναυτικού (πρωτοβάθμιο και δευτεροβάθμιο).

Ο Πλοίαρχος έχει αρμοδιότητα να επιβάλλει πειθαρχική ποινή επιπλήξεως ή προστίμου σε κάθε μέλος του πληρώματος που θα υποπέσει σε πειθαρχικό παράπτωμα, εκτός από εκείνα για τα οποία ο νόμος προβλέπει προσωρινή ή οριστική στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

Το παράπτωμα πρέπει να έχει τελεσθεί «εν πλω» ή σε λιμάνι, όπου δεν εδρεύει ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή.

Η λιμενική ή προξενική αρχή επιλαμβάνεται μετά από καταγγελία του Πλοίαρχου ή αυτεπαγγέλτως και επιβάλλει πειθαρχική ποινή επιπλήξεως ή προστίμου σε μέλη του πληρώματος ή και στον ίδιο τον Πλοίαρχο για παραπτώματα οπουδήποτε και αν έχουν τελεσθεί, εκτός από εκείνα για τα οποία προβλέπεται πειθαρχική ποινή οριστικής ή προσωρινής στέρησης ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

Το **πρωτοβάθμιο πειθαρχικό συμβούλιο** είναι πολυμελές όργανο ασκήσεως πειθαρχικής εξουσίας κατά των ναυτικών, το οποίο συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας από τα εξής τακτικά μέλη:

- α) Έναν αντιπλοίαρχο του λιμενικού σώματος ως πρόεδρο που ορίζεται από το Υ.Ε.Ν.
- β) Έναν πλωτάρχη μάχιμο του Π.Ν. που ορίζεται από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού.
- γ) Ένα δικαστικό σύμβουλο Γ' τάξεως ή βοηθό δικαστικό σύμβουλο Α' του δικαστικού σώματος των Ενόπλων Δυνάμεων που ορίζεται από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας.
- δ) Έναν Πλοίαρχο Α' τάξεως του εμπορικού ναυτικού που ορίζεται μετά από πρόταση της ενώσεως πλοίαρχων του εμπορικού ναυτικού.
- ε) Έναν εκπρόσωπο του κλάδου, στον οποίο ανήκει ο παραπεμπόμενος ναυτικός που ορίζεται μετά από πρόταση της επαγγελματικής ενώσεως του κλάδου αυτού.

Η θητεία των μελών του πρωτοβάθμιου συμβουλίου είναι εξάμηνη.

Η αρμοδιότητα του πρωτοβάθμιου πειθαρχικού συμβουλίου είναι γενική και εκτείνεται σε ολόκληρο το ελληνικό εμπορικό ναυτικό, χωρίς κανέναν περιορισμό, ως προς τον τόπο και χρόνο τελέσεως του πειθαρχικού παραπτώματος.

Στο πρωτοβάθμιο πειθαρχικό συμβούλιο παραπέμπεται και ο ναυτικός για παράπτωμα που έχει διαπράξει χωρίς να είναι ναυτολογημένος σε πλοίο (π.χ. για καταδίκη επί πλαστογραφία, ψευδορκία κλ.π.).

Στην αρμοδιότητα του πειθαρχικού συμβουλίου υπάγονται μόνο οι απογεγραμμένοι Έλληνες ναυτικοί. Το συμβούλιο έχει επίσης αρμοδιότητα για πειθαρχικά παραπτώματα που διαπράχθηκαν από Έλληνες απογεγραμμένους ναυτικούς, σε πλοία με ξένη σημαία, συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, εφόσον γι' αυτά προβλέπεται ποινή προσωρινής ή οριστικής στέρησης του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

Το **δευτεροβάθμιο πειθαρχικό συμβούλιο** είναι πολυμελές όργανο ασκήσεως πειθαρχικής εξουσίας κατά των ναυτικών, σε δεύτερο βαθμό.

Συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας από τα εξής τακτικά μέλη:

- α) Έναν Πλοίαρχο του λιμενικού σώματος, ως πρόεδρο που ορίζεται από το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος.
- β) Έναν μάχιμο αντιπλοίαρχο του Π.Ν. που ορίζεται από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού.
- γ) Έναν δικαστικό σύμβουλο Β' τάξεως του δικαστικού σώματος των Ενόπλων Δυνάμεων που ορίζεται από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας.
- δ) Έναν Πλοίαρχο Α' τάξεως του εμπορικού ναυτικού, που ορίζεται μετά από πρόταση της ενώσεως πλοίαρχων του εμπορικού ναυτικού.
- ε) Έναν εκπρόσωπο του κλάδου, στον οποίο ανήκει ο παραπεμπόμενος ναυτικός, ο οποίος ορίζεται μετά από πρόταση του επαγγελματικού σωματείου του κλάδου αυτού.

Το δευτεροβάθμιο πειθαρχικό συμβούλιο ασκεί αποκλειστικά δικαιοδοσία δεύτερου βαθμού, εκδικάζει δηλαδή εφέσεις, οι οποίες ασκούνται κατά αποφάσεων του πρωτοβάθμιου πειθαρχικού συμβουλίου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΚΤΟ

### ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ<sup>1,2,3,4</sup>

#### 16.1 Ορισμός – Στοιχεία.

Σύμφωνα με το Νομοθετικό Διάταγμα 712/1970 «περί διοικητικού ελέγχου του ναυτικού ατυχήματος», **ναυτικό ατύχημα** θεωρείται κάθε συμβάν που επιφέρει κάποια από τις παρακάτω καταστάσεις:

- α) Ολική πραγματική ή τεκμαρτή απώλεια ελληνικού πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος.
- β) Εγκατάλειψή του στους ασφαλιστές.
- γ) Οριστική ή προσωρινή εγκατάλειψη του πλοίου από το πλήρωμα.
- δ) Απώλεια ή βλάβη του φορτίου κατά ποσοστό πάνω από το ένα τέταρτό του.
- ε) Σοβαρή βλάβη από την οποία προήλθε διαρκής ακυβερνησία του πλοίου.
- στ) Απώλεια ζωής ή σοβαρός τραυματισμός μέλους του πληρώματος ή επιβάτη.

Για να θεωρηθεί ότι υπάρχει ναυτικό ατύχημα κατά την έννοια του Ν.Δ. 712/1970 και να υπόκειται σε διοικητικό έλεγχο απαιτείται:

α) Κάποιο περιστατικό (συμβεβηκός) από εκείνα που συμβαίνουν κατά την αντιμετώπιση θαλασσιών κινδύνων που να επέφερε την προσάραξη, ακυβερνησία του πλοίου κ.λπ.. Το συμβάν αυτό μπορεί να οφείλεται σε υπαιτιότητα κάποιου προσώπου ή σε τυχαίο γεγονός ή σε ανωτέρα βία.

β) Το περιστατικό να αφορά σε ελληνικό πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα. Εξαιρούνται τα πολεμικά και τα άλλα κρατικά πλοία, που δεν χρησιμοποιούνται για ιδιωτική εκμετάλλευση, όπως είναι τα περιπολικά του λιμενικού σώματος, τα σκάφη των πλοηγικών σταθμών κ.λπ..

γ) Το περιστατικό να έχει ως συνέπεια ένα ή περισσότερα από τα εξής αποτελέσματα:

#### 1) **Ολική πραγματική ή τεκμαρτή απώλεια του πλοίου ή του πλωτού ναυπηγήματος.**

**Πραγματική απώλεια** υπάρχει όταν το πλοίο χάνεται ολοσχερώς, μετά από προσάραξη σε αβαθή ή στις ακτές, σύγκρουση με άλλο πλοίο, πυρκαϊά, έκρηξη κ.λπ..

**Τεκμαρτή απώλεια** θεωρείται ότι υπάρχει, όταν το πλοίο δεν έχει τελείως καταστραφεί, αλλά τα έξοδα που θα απαιτούσε η ανέλκυσή του ή η επισκευή και επαναφορά του σε κανονική κατάσταση θα ξεπερνούσαν τα τρία τέταρτα της ασφαλιστικής του αξίας.

**Τεκμαρτή ολική απώλεια** υπάρχει επίσης όταν η επισκευή δεν είναι δυνατή στον τόπο του ατυχήματος και ούτε μπορεί να γίνει ρυμούλκηση του πλοίου σε επισκευαστική βάση ή να προσκομισθούν σ' αυτό τα μέσα για την επισκευή του.

#### 2) **Εγκατάλειψη του πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος στους ασφαλιστές.**

Αυτό συμβαίνει όταν ο πλοιοκτήτης δηλώσει στους ασφαλιστές ότι τους εγκαταλείπει το πλοίο για κάποιο συγκεκριμένο λόγο, σύμφωνα με την προβλεπόμενη από το νόμο διαδικασία.

#### 3) **Οριστική ή προσωρινή εγκατάλειψη του πλοίου από το πλήρωμα.**

Η εγκατάλειψη πρέπει να είναι δικαιολογημένη και να οφείλεται στο ότι εξαιτίας του ατυχήματος επηρεάστηκε σοβαρά η αξιοπλοΐα του πλοίου.

<sup>1</sup> Νόμος 712/70 «περί Διοικητικού Ελέγχου Ναυτικών Ατυχημάτων».

<sup>2</sup> Άρθρα 219 – 256 ΚΙΝΔ.

<sup>3</sup> Άρθρα 195 – 201 ΚΑΝΔ.

<sup>4</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' έκδοση, Μέρος 3<sup>ο</sup>, Κεφ. 4<sup>ο</sup> Τίτλος 2<sup>ο</sup>.

#### **4) Απώλεια ή βλάβη του φορτίου κατά ποσοστό πάνω από το ένα τέταρτό του.**

Τα περιστατικά απώλειας ή βλάβης του φορτίου οφείλονται συνήθως σε διαβροχή του, σε απόρριψη μέρους αυτού στη θάλασσα για την ανακούφιση του πλοίου λόγω κινδύνου από σφοδρή θαλασσοταραχή (αβαρία), σε διαρροή υγρού φορτίου, σε καταστροφή από πυρκαϊά κ.λπ.. Η απώλεια ή βλάβη του φορτίου πρέπει να αφορά σε ποσοστό περισσότερο από το ένα τέταρτο του μεταφερόμενου φορτίου.

#### **5) Σοβαρή βλάβη από την οποία επήλθε διαρκής ακυβερνησία του πλοίου.**

Για να θεωρηθεί ότι επήλθε διαρκής ακυβερνησία, πρέπει να χρησιμοποιήθηκαν ρυμουλκά ή να ζητήθηκε βοήθειά τους. Σε συνηθισμένες περιπτώσεις προσωρινής ακυβερνησίας, δεν θεωρείται ότι υπάρχει ναυτικό ατύχημα, κατά την έννοια του νόμου. Τέτοιες περιπτώσεις είναι για παράδειγμα βλάβες της μηχανής ή του πηδαλίου που αποκαταστάθηκαν σε σύντομο σχετικά χρονικό διάστημα, χωρίς να απαιτηθεί η χρησιμοποίηση ρυμουλκών.

#### **6) Απώλεια ζωής ή σοβαρός τραυματισμός μέλους του πληρώματος ή επιβάτη.**

Για να υπάρξει τέτοια περίπτωση πρέπει ο θάνατος ή ο σοβαρός τραυματισμός να προήλθε από γεγονός που έχει σχέση με το πλοίο, για παράδειγμα από σύγκρουσή του με άλλο πλοίο ή από προσάραξη του ή από πυρκαϊά κ.λπ.. Δεν υπάρχει συνεπώς ναυτικό ατύχημα κατά την έννοια του νόμου, όταν συμβεί στο πλοίο θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός ατόμου από εγκληματική ενέργεια ή από αμέλεια του παθόντος (π.χ. από πτώση του στο κύτος λόγω ολισθήσεώς του).

### **16.2 Διοικητικός έλεγχος των ναυτικών ατυχημάτων.**

Σε κάθε περίπτωση που συντρέχουν οι όροι του ναυτικού ατυχήματος που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο, επιβάλλεται η διενέργεια διοικητικού ελέγχου του ατυχήματος, δηλαδή η έρευνα εκ μέρους των αρμοδίων κρατικών υπηρεσιών προς διαπίστωση των αιτιών του ατυχήματος και των τυχόν υπευθύνων. Σκοπός συνεπώς του διοικητικού ελέγχου είναι η εξακρίβωση των συνθηκών, κάτω από τις οποίες συνέβη το ατύχημα, η αιτία που το προκάλεσε και οι τυχόν συνυπεύθυνοι γι' αυτό.

Η σημασία του διοικητικού ελέγχου του ναυτικού ατυχήματος είναι ιδιαίτερα μεγάλη, γιατί από τα αποτελέσματά του κρίνονται οι οικονομικές συνέπειες και αναζητούνται οι ευθύνες των υπαιτίων.

### **16.3 Διαδικασία του διοικητικού ελέγχου.**

Ο διοικητικός έλεγχος του ναυτικού ατυχήματος περιλαμβάνει τα εξής στάδια:

#### **1) Προανάκριση.**

Αρμόδια αρχή για να διενεργήσει προανάκριση σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος είναι η λιμενική αρχή (κεντρικό λιμεναρχείο, λιμεναρχείο, υπολιμεναρχείο, λιμενικός σταθμός ή υπάλληλος λιμανιού) της περιφέρειας, όπου συνέβη το ατύχημα ή όπου προσήγγισε το πλοίο ή όπου αποβιβάσθηκε το πλήρωμα αμέσως μετά το ατύχημα.

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, εφόσον κρίνει ότι συντρέχουν λόγοι για περισσότερη διερεύνηση του ατυχήματος, διατάσσει τη διενέργεια ένορκης προανακρίσεως, ορίζοντας συγχρόνως τη λιμενική ή προξενική αρχή που θα την πραγματοποιήσει. Μπορεί όμως να την αναθέσει σε αξιωματικό του λιμενικού σώματος αυτεπαγγέλτως ή μετά από αίτηση του πλοιοκτίτη.

Η λιμενική ή προξενική αρχή, πρέπει να επιληφθεί αμέσως και να συγκεντρώσει κάθε χρήσιμο στοιχείο και κάθε σχετική πληροφορία για το ατύχημα και να αναφέρει αμέσως στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η αναφορά πρέπει να περιλαμβάνει τα ακριβή στοιχεία του πλοίου, την αιτία του ατυχήματος, την τύχη του πληρώματος και των επιβατών, του σκάφους και του φορτίου και το λιμάνι που θα κατευθυνθεί το πλοίο, εφόσον φυσικά είναι ικανό να συνεχίσει τον πλου. Η αναφορά αυτή υποβάλλεται τηλεγραφικώς ή τηλεφωνικώς, οπωσδήποτε όμως όχι με ταχυδρομικό έγγραφο.

Για την έναρξη προανακρίσεως από την αρχή δεν είναι απαραίτητη η έκδοση διαταγής του Υ.Ε.Ν. αλλά πρέπει αυτή να ενεργείται αυτεπαγγέλτως (εκτός αν εκδοθεί τέτοια διαταγή από το Υ.Ε.Ν., ως άνω).

Για κάθε ναυτικό ατύχημα, ο Πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να καταγράψει στο ημερολόγιο του πλοίου, πλήρη και ακριβή περιγραφή του, μνημονεύοντας τα αίτια και περιστατικά και τα αποτελέσματά του, καθώς και τα ληφθέντα μέτρα για την πρόληψη και περιορισμό των συνεπειών του.

Η εγγραφή αυτή του ημερολογίου αποτελεί την αφηγηρία της όλης διαδικασίας της προανακρίσεως.

Η λιμενική ή προξενική αρχή, κατά τη θεώρηση του ημερολογίου, λαμβάνει επίσημα γνώση του ναυτικού ατυχήματος και επιλαμβάνεται σχετικά, διερευνώντας τις συνθήκες υπό τις οποίες έλαβε χώρα το ατύχημα, τις καιρικές συνθήκες, τις ενέργειες και τη συμπεριφορά του Πλοίαρχου και του πληρώματος, όπως και κάθε άλλο στοιχείο που είναι δυνατό να χρησιμεύσει για την εξαγωγή θετικών συμπερασμάτων.

Κατά τη διενέργεια της προανακρίσεως μπορεί να επιτραπεί η παράσταση οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον για το πλοίο ή το φορτίο.

Στη δικογραφία που θα συνταχθεί πρέπει να επισυνάπτεται και σχεδιάγραμμα ή χάρτης της περιοχής όπου συνέβη το ατύχημα. Εκεί θα σημειώνεται η θέση του πλοίου και η ώρα του ατυχήματος, η θέση άλλων πλοίων και κάθε άλλο χρήσιμο στοιχείο (π.χ. η πορεία του πλοίου, η διεύθυνση και ένταση του ανέμου και των θαλασσιών ρευμάτων κ.λπ.).

Σ' αυτήν επισυνάπτονται επίσης αντίγραφα των πιστοποιητικών ασφάλειας του πλοίου και ακριβή αποσπάσματα των σχετικών εγγραφών στα ημερολόγια γέφυρας, μηχανής και ασυρμάτου.

Ο φάκελος της προανακρίσεως, στην περίπτωση που διαπιστώνεται διάπραξη αξιοποιώνων πράξεων ή υπάρχει σχετική υπόνοια, υποβάλλεται στον αρμόδιο εισαγγελέα και αντίγραφο της κοινοποιείται στη διεύθυνση ελέγχου ναυσιπλοΐας του Υ.Ε.Ν..

Όταν δεν διαπιστώνεται ή δεν πιθανολογείται διάπραξη ποινικού αδικήματος, η δικογραφία δεν υποβάλλεται στον εισαγγελέα αλλά μόνο στο Υ.Ε.Ν.

Δικογραφία πρέπει να συντάσσεται ακόμα και στις περιπτώσεις που δεν υπάρχουν τα στοιχεία του ναυτικού ατυχήματος, αλλά ενδείξεις ότι έχουν διαπραχθεί ποινικές ή πειθαρχικές παραβάσεις από τον Πλοίαρχο ή μέλη του πληρώματος.

## **2) Διαδικασία ενώπιον του Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων.**

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, όταν λάβει το φάκελο του ναυτικού ατυχήματος από τη λιμενική ή προξενική αρχή που έχει ενεργήσει την προανάκριση ή από το λιμενικό αξιωματικό, στον οποίο έχει ανατεθεί η προανάκριση, τον παραπέμπει στο Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ), εκτός αν, κατά την αιτιολογημένη κρίση του, δεν συντρέχει λόγος παραπομπής (όταν π.χ. κριθεί ότι δεν υπάρχουν τα στοιχεία του ναυτικού ατυχήματος που προβλέπει ο νόμος).

Από το Υ.Ε.Ν. συγκροτούνται ένα ή περισσότερα ΑΣΝΑ. Αυτά είναι πενταμελή και συγκροτούνται κάθε διετία με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και συμμετέχουν:

- α) Ένας αεροπαγίτης ή εφέτης ως Πρόεδρος.
- β) Ένας ανώτερος αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος.
- γ) Ένας ανώτερος τεχνικός αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού.
- δ) Ένας εφοπλιστής ή ειδικός στη ναυτιλιακή θεωρία και πρακτική.
- ε) Ένας Πλοίαρχος του εμπορικού ναυτικού, της ποντοπόρου ναυτιλίας με δίπλωμα Πλοίαρχου Α' τάξεως και επταετή τουλάχιστον θαλάσσια υπηρεσία Πλοίαρχου σε ποντοπόρα φορτηγά πλοία άνω 10.000 DW.

Ως γραμματέας του ΑΣΝΑ ορίζεται αξιωματικός ειδικών υπηρεσιών του ΛΣ.

Αν τυχόν το ΑΣΝΑ κρίνει ότι η προανάκριση που ενεργήθηκε είναι ανεπαρκής, ενεργεί το ίδιο τακτική ανάκριση.

Για κάθε υπόθεση ορίζεται από τον πρόεδρο του συμβουλίου ως εισηγητής ένα από τα μέλη του.

Το ΑΣΝΑ μπορεί να εξετάζει ενόρκως μάρτυρες και να αναζητεί διάφορα στοιχεία που ενδιαφέρουν την υπόθεση, ώστε να μορφώσει πλήρη και υπεύθυνη γνώμη.

Όταν το ατύχημα έχει προκαλέσει την ολική απώλεια πλοίου ή την εγκατάλειψή του στους ασφαλιστές ή την εγκατάλειψη του πλοίου από το πλήρωμά του, τότε το πλήρωμα και ο Πλοίαρχος απαγορεύεται να ναυτολογηθούν σε πλοίο που εκτελεί πλόες εξωτερικού, μέχρις ότου εξετασθούν ή αποδεσμευθούν από το ΑΣΝΑ.

Σε σοβαρές περιπτώσεις, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, μπορεί να διατάξει την ενέργεια προανακρίσεως από το ΑΣΝΑ απευθείας, οπότε παύει η προανάκριση που είχε τυχόν αρχίσει από την κατά τόπο αρμόδια αρχή.

### **3) Έκδοση εκθέσεως ΑΣΝΑ.**

Το ΑΣΝΑ εκδίδει έκθεση για τα αίτια, τις συνθήκες, τους τυχόν υπεύθυνους του ναυτικού ατυχήματος και το βαθμό ευθύνης εκάστου.

Η έκθεση εκδίδεται κατά πλειοψηφία. Σε περίπτωση ισοψηφίας υπερισχύει η ψήφος του προέδρου. Αντίγραφο της εκθέσεως του ΑΣΝΑ, μαζί με το φάκελο της ανακρίσεως, διαβιβάζεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας στο αρμόδιο εισαγγελέα αν υπάρχει περίπτωση, για την άσκηση ποινικής δίωξης. Αν προκύπτουν στοιχεία πειθαρχικής ευθύνης του Πλοίαρχου ή μελών του πληρώματος, ο υπουργός παραπέμπει την υπόθεση και στο αρμόδιο πειθαρχικό συμβούλιο εμπορικού ναυτικού για την επιβολή των νομίμων πειθαρχικών κυρώσεων.

Η έκθεση του ΑΣΝΑ δεν δεσμεύει τον δικαστή και εκτιμάται από αυτόν ελεύθερα, μαζί με τα άλλα αποδεικτικά στοιχεία της δικογραφίας.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

### ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΡΟΛΗΨΕΩΣ ΤΟΥ<sup>1,2,3,4</sup>

#### 17.1 Γενικά.

Είναι γενικά παραδεκτό πως καμιά ανθρώπινη δραστηριότητα δεν είναι τελείως απαλλαγμένη από κάποιο ποσοστό κινδύνου ατυχήματος. Παρόλα αυτά πολλά ατυχήματα που συμβαίνουν, ακόμα και σε απλές εργασίες, οφείλονται σε πλήρη έλλειψη συνέσεως και προνοητικότητας και στη χωρίς λόγο έκθεση σε κίνδυνο των εργαζομένων.

Στο ναυτικό επάγγελμα ιδιαίτερα οι κίνδυνοι, στους οποίους εκτίθενται τα μέλη του πληρώματος, είναι κατά κανόνα συχνότεροι και μεγαλύτεροι από αυτούς που υπάρχουν σε πολλά άλλα επαγγέλματα. Για το λόγο αυτό, η σύνεση και προνοητικότητα πρέπει να είναι τα φυσικά γνωρίσματα του καλού ναυτικού που αποκτά τη συνήθεια, ακόμα και στις πιο κοινές καθημερινές ασχολίες, να εντοπίζει τα επικίνδυνα στοιχεία κάθε περιπτώσεως και να παίρνει τα κατάλληλα μέτρα ασφάλειας, σύμφωνα με τους κανόνες της ναυτικής τέχνης.

Κάθε πολιτεία έχει την υποχρέωση να λαμβάνει μέτρα για την πρόληψη ατυχημάτων των εργαζομένων. Γι' αυτό, θεσπίζει ειδικούς κανονισμούς που καθορίζουν τα υποχρεωτικά μέτρα, τόσο για την ασφάλεια των χώρων εργασίας, όσο και για την τήρηση ορισμένης συμπεριφοράς εκ μέρους των εργοδοτών και των ιδίων των εργαζομένων.

Ός προς τους χώρους εργασίας των ναυτικών, δηλαδή τα πλοία, ισχύουν οι διατάξεις διεθνών συμβάσεων και εσωτερικών κανονισμών. Αυτές αποσκοπούν στην εξασφάλιση ικανότητας προς ναυσιπλοΐα και καταλληλότητας του σκάφους και του εξοπλισμού του από πλευράς ναυπηγικής, μηχανολογικής, ηλεκτρολογικής, ναυτιλιακής, τηλεπικοινωνιακής, υγειονομικής και εν γένει ασφάλειας πλοίου και επιβαινόντων.

Η εφαρμογή των διατάξεων αυτών εξασφαλίζεται με την ενέργεια τακτικών και εκτάκτων επιθεωρήσεων των πλοίων, σε όλα τα λιμάνια του κόσμου, από τα αρμόδια κρατικά όργανα και τον εφοδιασμό τους με τα ανάλογα πιστοποιητικά (πρωτόκολλο επιθεωρήσεως, πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως, ασφάλειας εξαρτισμού, ασφάλειας ραδιοηλεκτρογραφίας κ.λπ.).

#### 17.2 Πρόληψη εργατικών ατυχημάτων στα πλοία.

Εκτός από τις ευνοϊκές προϋποθέσεις που εξασφαλίζονται με τον έλεγχο κατασκευής, συντηρήσεως και λειτουργίας των πλοίων, για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα η διεθνής κοινωνία και οι διάφορες πολιτείες έχουν θεσπίσει ειδικούς κανονισμούς. Αυτοί αποβλέπουν στη δημιουργία και διατήρηση στα πλοία ασφαλών συνθηκών εργασίας εν πλω και εν όρμω και η εφαρμογή τους συντελεί στην ελάττωση του αριθμού των εργατικών ατυχημάτων των ναυτικών.

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (I.L.O.), σε συνεργασία με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό

<sup>1</sup> Νόμος 551/1915.

<sup>2</sup> Άρθρα 66 ΚΙΝΔ.

<sup>3</sup> Άρθρα 931-932 Αστικού Κώδικα.

<sup>4</sup> Κώδικας Πρόληψης Ατυχημάτων επί του πλοίου Διεθνών Οργανισμών IMO-ILO.



(Ι.Μ.Ο.) εξέδωσε τον **Κώδικα Προλήψεως Ατυχημάτων επί του πλοίου** που συντάχθηκε από ειδικούς εμπειρογνώμονες, οι οποίοι εκπροσωπούσαν τις διάφορες κυβερνήσεις, τον εφοπλισμό και τη ναυτεργατική τάξη.

Ο Κώδικας αυτός δεν είναι νομικό δεσμευτικό κείμενο, ούτε προορίζεται να αντικαταστήσει τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ασφάλειας και υγείας στη ναυτική εργασία. Παρέχει μόνο ειδικές και συστηματικές οδηγίες, ώστε να καταστεί οδηγός για τη δημιουργία και διατήρηση ασφαλών συνθηκών μέσα στα πλοία, εν πλώ και εν όρμω, που αντιπροσωπεύουν τις καλύτερες μεθόδους εργασίας που έχουν υιοθετηθεί από πολλές ναυτικές χώρες.

Ο Κώδικας αυτός, με πρωτοβουλία του Ευγενιδείου Ιδρύματος, μεταφράστηκε στα ελληνικά και χρησιμοποιείται από τις κρατικές υπηρεσίες, τις ναυτικές σχολές και τα ελληνικά πλοία.

Οι γενικές αρχές που διατυπώνονται στον κώδικα είναι οι εξής:

α) Σε κάθε πλοίο πρέπει να προβλέπεται ο διορισμός ενός ή περισσότερων καταλλήλων προσώπων που επιλέγονται από τα μέλη του πληρώματος και αναλαμβάνουν, **κάτω από τις διαταγές του Πλοίαρχου**, την ευθύνη για την πρόληψη των ατυχημάτων.

β) Τα άτομα αυτά έχουν καθήκον να υποκινούν το ενδιαφέρον των λοιπών μελών του πληρώματος, ιδιαίτερα αυτών που είναι καινούργιοι στο πλοίο ή στο επάγγελμα, για την πρόληψη ατυχημάτων. Εξετάζουν τις συνθήκες εργασίας στο πλοίο, ως προς την ασφάλεια και υγεία, καθώς και τα παράπονα και τις υποδείξεις που τους υποβάλλονται και εισηγούνται καταλλήλως στον Πλοίαρχο. Τέλος εξασφαλίζουν την αποτελεσματικότητα των προληπτικών μέτρων για την ασφάλεια και την υγεία στους χώρους εργασίας του πλοίου.

γ) Οι ναυτικοί πρέπει να είναι συνεχώς σε επιφυλακή για τον εντοπισμό ελαττωμάτων ή καταστάσεων που μπορεί να οδηγήσουν σε περιστατικά ικανά να προκαλέσουν ατυχήματα ή βλάβη στην υγεία και να παίρνουν τα κατάλληλα μέτρα.

δ) Κανένας ναυτικός δεν πρέπει να επιχειρεί μόνος του εργασίες που είναι πέρα από τις δυνατότητές του, αλλά οφείλει να ζητεί βοήθεια για να αποφεύγεται ο κίνδυνος τραυματισμού ή βλάβης της υγείας του.

ε) Όπου υπάρχει κίνδυνος, ιδιαίτερα σε περιοχές όπου απαγορεύεται το κάπνισμα ή όπου πρέπει ο ναυτικός να φέρει προστατευτικό εξοπλισμό, πρέπει να τοποθετούνται κατάλληλες πινακίδες ή προειδοποιητικά σήματα. Με τα σήματα αυτά και τις πινακίδες πρέπει οι ναυτικοί να εξοικειώνονται και να συμμορφώνονται επακριβώς.

στ) Οι ναυτικοί πρέπει να έχουν πάντοτε υπόψη τους ότι κινδυνεύουν να γλιστρήσουν ή να χάσουν την ισορροπία τους εξαιτίας των σκαμπανεβασμάτων (προνευστασμών) ή κλίσεων του πλοίου, ιδιαίτερα σε κακοκαιρία.

ζ) Οι ναυτικοί πρέπει να προσέχουν όταν χρησιμοποιούν σκάλες ή κινούνται σε χώρους όπου εκτελούνται εργασίες. Πρέπει να έχουν το ένα χέρι ελεύθερο, ώστε να κρατιούνται από χειραγωγούς ή άλλα διατιθέμενα μέσα.

η) Οι ναυτικοί πρέπει να έχουν και τα δυο χέρια ελεύθερα όταν ανεβαίνουν ή κατεβαίνουν από τομες σκάλες ή σκαλωσιές ή όταν τους ανεβάζουν ή τους κατεβάζουν με σκοινί.

Στα ειδικά κεφάλαια του Κώδικα δίνονται οδηγίες για:

α) Την ασφαλή αποβίβαση και επιβίβαση στο πλοίο.

β) Τη χρήση και συντήρηση των σχοινιών, συρματοσχοινίων, σαμπανιών και αλυσίδων.

γ) Τους χειρισμούς αγκυροβολίας και προσδέσεως.

δ) Την εργασία στο κατάστρωμα και σε χώρους κάτω από το κατάστρωμα.

ε) Την εργασία στο λεβητοστάσιο και στο μηχανοστάσιο.

στ) Τον ηλεκτρικό εξοπλισμό.

ζ) Τις υπηρεσίες τροφοδοσίας.

η) Την ασφάλεια στους χώρους ενδιαιπήσεως.

θ) Τα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα.

ι) Τα δεξαμενόπλοια, πλοία συνδυασμένων μεταφορών και άλλων τύπων πλοία.

ια) Την ιατρική βοήθεια και την ατομική υγιεινή και προστασία.

### 17.3 Κανονισμός προλήψεως εργατικών ατυχημάτων στα πλοία.

Με εξουσιοδότηση του ΚΔΝΔ εκδόθηκε και ισχύει το Π.Δ. 1349/1981, με το οποίο τίθεται σε εφαρμογή ο κανονισμός προλήψεως εργατικών ατυχημάτων στα ελληνικά πλοία.

Ο κανονισμός αυτός προβλέπει ειδικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται στα πλοία, ώστε να προλαμβάνονται τα εργατικά ατυχήματα των ναυτικών.

Τα μέτρα αυτά αφορούν:

α) Στον **τρόπο προσβάσεως στο πλοίο**. Καθορίζονται τα μέσα προσβάσεως που πρέπει να είναι ασφαλής σκάλα με ανάλογη κλίση και αντοχή και με κατάλληλα πλευρικά κιγκλιδώματα, καθώς επίσης και προστατευτικό δίκτυο, σε ειδικές περιπτώσεις.

β) Στα **καλύμματα** ανοιγμάτων (ανθρωποθυρίδες, φρεάτια, στόμια κυτών κ.λπ.). Προβλέπεται ασφαλής κάλυψη, λήψη μέτρων κατά την αφαίρεση των καλυμμάτων και διατήρηση σε καλή κατάσταση.

γ) Στους **διαδρόμους καταστρώματος**. Καθορίζονται μέτρα προστασίας των διερχομένων από αυτούς.

δ) Στο **φωτισμό και αερισμό των χώρων εργασίας**. Προβλέπεται να υπάρχει επαρκής φωτισμός στους διαδρόμους, τις προσβάσεις κυτών και τους χώρους εργασίας και να διατηρείται καθαριότητα και άνεση εργασίας. Απαγορεύεται η είσοδος στις δεξαμενές για οποιαδήποτε αιτία, έστω και με ειδική συσκευή οξυγόνου, αν προηγουμένως δεν έχουν εξαερισθεί επαρκώς και δεν έχουν χαρακτηριστεί ως ελεύθερες αερίων, εκρηκτικών ή τοξικών.

ε) Στην **πρόσβαση στα κύπη**. Είναι υποχρεωτική η διάθεση μιας τουλάχιστον μόνιμης κλίμακας για την πρόσβαση στα κύπη ή ανάλογους χώρους, όπου το βάθος υπερβαίνει το ενάμισι μέτρο (1,5m). Η οδός προσπελάσεως στις κλίμακες πρέπει να έχει αρκετό πλάτος και να μην υπάρχουν εμπόδια.

στ) Στα **κιγκλιδώματα ή προστατευτικά διαφράγματα**. Ορίζεται ότι πρέπει να έχουν κατάλληλο ύψος και ασφαλή κατασκευή και αντοχή. Εκτός των μονίμων, πρέπει να τοποθετούνται και προστατευτικά κιγκλιδώματα, όταν εργάζονται άτομα μέσα σε δεξαμενές ή άλλους κλειστούς χώρους, καθώς και ενδεικτικές πινακίδες.

ζ) Στα **επικίνδυνα μηχανήματα**. Προβλέπεται η τοποθέτηση γύρω από αυτά προστατευτικών μέσων ή διαφραγμάτων για την πρόληψη των ατυχημάτων.

η) Στην **προστασία των σωληνώσεων**. Επιβάλλεται η επαρκής μόνωση ή κατά άλλο τρόπο προστασία των σωληνώσεων, που παρουσιάζουν κινδύνους λόγω θέσεως και θερμοκρασίας.

θ) Στο **δίκτυο ηλεκτρικού ρεύματος**. Επιβάλλεται η κατάλληλη προστασία και συντήρηση του ηλεκτρικού εξοπλισμού και η τοποθέτηση οδηγίων προλήψεως ατυχημάτων και παροχής πρώτων βοηθειών.

ι) Στα **φορτιά φώτα**. Προβλέπεται να υπάρχει κατάλληλη προστασία στα φορτιά φώτα για να αποφεύγεται το σπάσιμο των λαμπτήρων ή η επαφή τους με εύφλεκτα υλικά.

ια) Στα **σήματα ασφάλειας**. Προβλέπεται η τοποθέτηση μόνιμων σημάτων ασφάλειας σε όλες τις επικίνδυνες περιοχές που θα είναι ευδιάκριτα και κατάλληλα φωτιζόμενα. Με τον κανονισμό καθορίζονται επακριβώς τα σήματα αυτά που αναφέρονται, στην απαγόρευση του καπνίσματος, στις επικίνδυνες ουσίες (εύφλεκτες, εκρηκτικές, τοξικές, καυστικές, ραδιενεργές), στους κινδύνους ηλεκτροπληξίας κ.λπ..

ιβ) Στην **απαγόρευση καπνίσματος και γυμνής φλόγας**, στα πλοία μεταφοράς ευφλέκτων φορτίων, εκτός ορισμένων χώρων.

ιγ) Στις **επικίνδυνες ουσίες**, για τις οποίες πρέπει να επιστάται η προσοχή των μελών του πληρώματος.

ιδ) Στα **μέσα προσωπικής προστασίας**. Επιβάλλεται να διατίθεται επαρκής αριθμός μέσων για την προσωπική προστασία του πληρώματος (προσωπίδες, γυαλιά, κράνη, γάντια, υποδήματα από ελαστικό, αναπνευστικές συσκευές κ.λπ.). Όλα τα μέλη του πληρώματος καταστρώματος πρέπει να φέρουν προστατευτικό κράνος κατά τη φορτοεκφόρτωση του πλοίου, τα δε μέλη του πληρώματος μηχανής, κατά τη διάρκεια εργασίας στο μηχανοστάσιο ή όταν βρίσκονται στο κατάστρωμα και ενεργείται φορτοεκφόρτωση.

ιε) Στον **προστατευτικό ιματισμό** σε περίπτωση μεταφοράς ειδικών φορτίων. Πρέπει να διατίθενται στα μέλη του πληρώματος ειδικές ποδιές και κατάλληλα γάντια, υποδήματα και ενδυμασίες που να αντέχουν στις χημικές αντιδράσεις.

ιστ) Στη **συντήρηση και καθαριότητα του ιματισμού**. Ο ιματισμός πρέπει να διατηρείται καθαρός και να φυλάγεται σε ειδική ιματιοθήκη για την προσωπική προστασία του πληρώματος.

ιζ) Στην **ανίχνευση βλαβερών αερίων**. Πρέπει να διατίθενται κατάλληλα μέσα για την ανίχνευση βλαβερών ή δηλητηριωδών αερίων ή την έλλειψη οξυγόνου στις δεξαμενές ή άλλα διαμερίσματα που πρόκειται να εισέλθουν μέλη του πληρώματος.

ιη) Στην **παροχή οδηγιών στο πλήρωμα**. Επιβάλλεται να υπάρχουν στο πλοίο λεπτομερείς και σαφείς έντυπες οδηγίες για τον τρόπο χρήσεως των μέσων ατομικής προστασίας και την πρόληψη ατυχημάτων γενικότερα.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΟΓΔΩΟ

### ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

#### 18.1 Γενικά.

Το ναυτικό επάγγελμα, περισσότερο από πολλά άλλα επαγγέλματα ξηράς, αντιμετωπίζει κινδύνους από ατυχήματα, ανεργία και φυσικά αίτια (ασθένεια, αναπηρία), που αποστερούν τον ναυτικό και την οικογένειά του από τα μέσα διαβίωσης.

Για την πρόνοια και προστασία των ναυτικών και των οικογενειών τους, έχουν ληφθεί από το κράτος, κατά καιρούς, διάφορα νομοθετικά μέτρα, όπως είναι η σύσταση του Κεφαλαίου Ασθενείας και Ανεργίας Ναυτικών (ΚΑΑΝ), η σύσταση των Γραφείων Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ)<sup>1</sup> η σύσταση του Οίκου Ναύτου και της Εστίας Ναυτικών. Από το 1926 συστήθηκε το κεφάλαιο ανεργίας υπέρ εργατών θαλάσσης προς αντιμετώπιση της οικονομικής δυσπραγίας και της κρίσεως που υπήρχε στην εμπορική ναυτιλία. Επακολούθησαν διάφοροι νόμοι και διατάγματα και σήμερα το ΚΑΑΝ αποτελεί ειδικό λογαριασμό που τηρείται από το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, στον οποίο περιέχεται μέρος των προς το ΝΑΤ εισφορών των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

Από το ΚΑΑΝ καλύπτονται οι δαπάνες του Οίκου Ναύτου για τη νοσηλεία και ιατροφαρμακευτική περίθαλψη των ναυτικών και των οικογενειών τους, όπως επίσης και οι δαπάνες λειτουργίας του ΓΕΝΕ και της αντιμετώπισης της ανεργίας των ναυτικών.

#### 18.2 Τα Γραφεία Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ)<sup>2</sup>.

Παλαιότερα, η εξεύρεση εργασίας ήταν θέμα που το αντιμετώπιζε μόνος του ο ναυτικός, χωρίς την παρέμβαση και βοήθεια του κράτους, και αναγκαζόταν να καταφεύγει στα ιδιωτικά μεσιτικά γραφεία, τα οποία πολλές φορές τον επιβάρυναν με υπέρογκες αμοιβές, εκμεταλλευόμενα την ανάγκη του για εργασία.

Για τον λόγο αυτόν χρειάστηκε η παρέμβαση του κράτους, το οποίο εφάρμοσε στην αρχή κάποιο σύστημα εποπτείας των ιδιωτικών γραφείων, μετά όμως ίδρυσε κρατικά γραφεία ευρέσεως ναυτικής εργασίας.

Γενικές κατευθύνσεις για το θέμα αυτό καθορίζει η υπ' αριθ. 9 Διεθνής Σύμβαση του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας «περί ευρέσεως εργασίας στους ναυτικούς», που ψηφίστηκε το 1920 και κυρώθηκε από την Ελλάδα το 1925.

Σύμφωνα με αυτήν τη Διεθνή Σύμβαση, η εξεύρεση εργασίας στους ναυτικούς δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο εμπορίας ή κερδοσκοπίας και απαγορεύεται η πληρωμή αμοιβής, αμέσως ή εμμέσως από τους ναυτικούς, σε άτομα που μεσολαβούν για την πρόσληψη στα πλοία. Για τον σκοπό αυτόν απαιτείται να οργανωθεί από τα κράτη σύστημα με το οποίο να παρέχονται δωρεάν υπηρεσίες στους ναυτικούς, είτε από αντιπροσωπευτικά σωματεία εφοπλιστών και ναυτικών, υπό τον κρατικό έλεγχο, είτε από το ίδιο το κράτος.

Με νόμο του 1923 απαγορεύθηκε η λειτουργία ιδιωτικών γραφείων ευρέσεως ναυτικής εργασί-

<sup>1</sup> ΓΕΝΕ και Οίκος Ναύτου συνιστούν σήμερα το ΝΠΔΔ με την επωνυμία Οίκος Ναύτου – Ναυτική Εργασία (Ν. 4256 ΦΕΚ Α 92/14-4-2014.

<sup>2</sup> Άρθρα 93-94 ΚΙΝΔ.

ας, καθώς και η μεσολάβηση ιδιωτών με αμοιβή. Οι παραβάτες αντιμετώπιζαν ποινή φυλακίσεως μέχρι έναν χρόνο.

Στη συνέχεια, το 1927, συστήθηκε στον Πειραιά το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας και τέλος με τον Α.Ν. 192 του 1936, ρυθμίστηκε οριστικά το θέμα των ΓΕΝΕ. Σύμφωνα με τον νόμο αυτόν, η μέριμνα εξεύρεσης εργασίας σε ναυτικούς ανατίθεται αποκλειστικά στα γραφεία ευρέσεως ναυτικής εργασίας, τα οποία αποτελούν νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και εποπτεύονται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η μεσολάβηση του ΓΕΝΕ για την εξεύρεση εργασίας στους ναυτικούς γίνεται δωρεάν. Σε ειδικούς καταλόγους που τηρούνται σ' αυτό, εγγράφονται κατά χρονολογική σειρά οι προσφερόμενοι για ναυτολόγηση ναυτικοί, καθώς και οι αιτήσεις των εφοπλιστών για την κατάρτιση ή συμπλήρωση των πληρωμάτων τους. Με βάση τους καταλόγους αυτούς, οι ναυτικοί μπορούν να επιλέξουν το πλοίο που προτιμούν να υπηρετήσουν, όπως και οι εφοπλιστές, τους ναυτικούς που θα προσλάβουν στα πλοία τους.

Στα Γραφεία Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας, εκτός από τη μέριμνα για την εξεύρεση εργασίας στους ναυτικούς έχει ανατεθεί επίσης:

- α) Η υπόδειξη και λήψη μέτρων για την επίτευξη εξισώσεως κατά το δυνατόν μεταξύ προσφοράς και ζήτησεως στη ναυτική εργασία.
- β) Η παρακολούθηση της εφαρμογής των υποχρεώσεων που αναλαμβάνει το κράτος με βάση τις διεθνείς συμβάσεις, ως προς την εξεύρεση εργασίας σε άνεργους ναυτικούς.
- γ) Ο έλεγχος των όρων και συνθηκών εργασίας στα πλοία, σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες.
- δ) Η τήρηση λεπτομερούς στατιστικής για τους άνεργους ναυτικούς.

Με τις διατάξεις του άρθρου 215 του Ν. 4072/2012 εξαιρέθηκαν από την υποχρέωση καταβολής ειδικής εισφοράς οι μακροχρόνια άνεργοι ναυτικοί, που είναι εγγεγραμμένοι στους καταλόγους προσφερομένων προς ναυτολόγησή του ΓΕΝΕ, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται και οι σχετικοί κατάλογοι των Λιμενικών Αρχών, που λειτουργούν ως παραρτήματά του, καθώς και όσοι λαμβάνουν επίδομα ανεργίας από τον εν λόγω φορέα, εφόσον κατά τον χρόνο βεβαιώσεως δεν έχουν πραγματικά εισοδήματα.

### **18.3 Ασφαλιστική προστασία των ναυτικών.**

Ο θεσμός της κοινωνικής ασφαλίσεως των ναυτικών εμφανίσθηκε από πολύ νωρίς λόγω των συνθηκών κάτω από τις οποίες διεξάγεται η ναυτική εργασία. Από τον 17<sup>ο</sup> αι. είχαν αρχίσει στη Γαλλία προσπάθειες για τη συστηματικοποίηση κανόνων πρόνοιας των ναυτικών και των οικογενειών τους.

Στην Ελλάδα, κατά τους χρόνους της τουρκοκρατίας, είχαν συσταθεί ναυτικοί συνεταιρισμοί στα νησιά και σε ορισμένες παραλιακές ναυτικές πόλεις της ηπειρωτικής χώρας (Ύδρα, Σπέτσες, Ψαρά, Κάσος, Γαλαξίδι, Κρανίδι), οι οποίοι οργάνωσαν από τον 18<sup>ο</sup> ήδη αιώνα ένα υποτυπώδες σύστημα πρόνοιας για την περίθαλψη των χηρών και ορφανών των ναυτικών.

Με ψήφισμα της Α' Εθνικής Συνελεύσεως της Επιδαύρου, ορίσθηκε ότι το ένα τρίτο των λειών πολέμου διατίθεται για την ανακούφιση των απομάχων ναυτικών. Αυτό έγινε σε αναγνώριση της προσφοράς των ναυτικών στον αγώνα του έθνους.

Με το διάταγμα της 15ης Δεκεμβρίου 1836 «*περί αστυνομίας της εμπορικής ναυτιλίας*» καθορίστηκαν και άλλοι πόροι υπέρ των απομάχων εργατών της θάλασσας για τους οποίους συστήθηκε, με το διάταγμα της 18ης Δεκεμβρίου 1836, το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.). Η λειτουργία όμως του Ν.Α.Τ. άρχισε από το 1861, μετά την ψήφιση του νόμου ΧΛΘ της 29ης Ιουλίου 1861.

### **18.4 Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.).**

Το Ν.Α.Τ. είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, εδρεύει στον Πειραιά και εποπτεύεται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Πρόσφατα η εποπτεία του μεταφέρθηκε αυτούσια στο Υπουργείο

Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και διατηρείται η αυτονομία του. Το Ν.Α.Τ. είναι πρωτογενής ασφαλιστικός φορέας και αποτελεί το βασικό ίδρυμα κοινωνικής προστασίας των Ελλήνων ναυτικών. Είναι ο αρχαιότερος οργανισμός κοινωνικής ασφάλισης τόσο της Ελλάδας όσο και της Ευρώπης.

Έχει σκοπό την κύρια ασφάλιση των Ελλήνων ναυτικών κατά των κινδύνων ανικανότητας, ατυχήματος κατά την εργασία και γήρατος, καθώς και την ασφάλεια των οικογενειών τους σε περίπτωση θανάτου τους. Η ασφάλιση αυτή συνίσταται στη χορήγηση συντάξεως ή εφάπαξ αποζημιώσεως.

Το Ν.Α.Τ. διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο αποτελείται από εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών και από ειδικούς για ασφαλιστικά θέματα.

Ο υπουργικός επίτροπος έχει δικαίωμα ενστάσεως κατά αποφάσεων του διοικητικού συμβουλίου που κατά την κρίση του δεν είναι σύμφωνες με τον νόμο. Η ένσταση του υπουργικού επιτρόπου τίθεται τελικά στην κρίση του υπουργού.

Ασφαλισμένοι στο Ν.Α.Τ. είναι οι Έλληνες ναυτικοί:

α) Που ανήκουν σε «*συγκεκριμένο πλήρωμα*», δηλαδή είναι γραμμένοι σε ναυτολόγιο κάποιου πλοίου.

β) Οι πρόεδροι, γραμματείς και ταμίες ναυτεργατικών σωματείων και οι αναπληρωτές τους, για όσο χρόνο τους αναπληρούν.

γ) Οι αρχιπλοίαρχοι και αρχιμηχανικοί ναυτιλιακών επιχειρήσεων, υπό ορισμένες προϋποθέσεις που προβλέπει ο νόμος.

δ) Οι αρχιπλοιογεί, οι πλοιογεί και το βοηθητικό προσωπικό των πλοιογικών σταθμών.

ε) Οι αντιπρόσωποι της ανώτατης οργανώσεως των ναυτικών στο εξωτερικό και στο εσωτερικό.

στ) Οι μετεκπαιδευόμενοι στις δημόσιες σχολές του εμπορικού ναυτικού.

ζ) Οι καθηγητές και διευθυντές σπουδών των δημοσίων σχολών εμπορικού ναυτικού, οι υπάλληλοι των προξενικών λιμεναρχείων και άλλες ειδικές κατηγορίες απογεγραμμένων ναυτικών.

Στο Ν.Α.Τ. ασφαλιζονται επίσης οι Έλληνες ναυτικοί που υπηρετούν σε πλοία ελληνικής πλοιοκτησίας με ξένες σημαίες, για τα οποία έχουν υπογραφεί ειδικές συμβάσεις ασφαλίσεως των πληρωμάτων τους στο Ν.Α.Τ..

Στα πλοία αυτά, γνωστά ως «*συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ.*», εφαρμόζονται οι συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας και άλλες διατάξεις της ελληνικής ναυτεργατικής νομοθεσίας.

**Πόροι του Ν.Α.Τ.** είναι βασικά οι τακτικές εισφορές των ναυτικών και των πλοιοκτητών που καταβάλλονται για όσο χρόνο οι ναυτικοί είναι ναυτολογημένοι σε πλοία. Άλλοι πόροι είναι οι εισφορές των ναυτικών λόγω γάμου και αποκτήσεως αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας (διπλώματος πτυχίου ή άδειας), το αντίτιμο των διατηρημένων εντύπων του Ν.Α.Τ., κάθε αζήτητη περιουσία των ναυτικών, τα τέλη καταμετρήσεως, τα επιβαλλόμενα πρόστιμα, χρηματικές ποινές και τέλη που καθορίζονται από τον νόμο, δωρεές, κληρονομίες, κληροδοσίες, τόκοι και ενοίκια από την κινητή και ακίνητη περιουσία του Ν.Α.Τ. και κάθε άλλη εισφορά που επιβάλλεται με ειδικές διατάξεις νόμων.

Ασφαλιστικές παροχές που χορηγεί το Ν.Α.Τ. είναι:

α) **Σύνταξη γήρατος** ή **ανικανότητας** στους ναυτικούς που αποσύρονται οριστικά από το ναυτικό επάγγελμα και συγκεντρώνουν ορισμένες προϋποθέσεις που απαιτεί ο νόμος (ορισμένη ηλικία και θαλάσσια υπηρεσία ή ανικανότητα κ.λπ.).

β) **Σύνταξη στην οικογένεια του ναυτικού** που πέθανε σε ατύχημα, κατά τη διάρκεια της ναυτολογήσεως ή από φυσικό θάνατο, υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Σε περίπτωση θανάτου συνταξιούχου ναυτικού, η σύνταξη του μεταβιβάζεται στην οικογένειά του (σύζυγο ή άγαμα ανήλικα τέκνα).

γ) **Εφ' άπαξ αποζημίωση** στους ναυτικούς ή στις οικογένειες των ασφαλισμένων ναυτικών, εφόσον αυτοί συγκεντρώνουν ορισμένη θαλάσσια υπηρεσία.

## 18.5 Ο Οίκος Ναύτου.

Ο Οίκος Ναύτου είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με έδρα τον Πειραιά και παραρτήματα σε διάφορες επαρχιακές πόλεις με αρκετό πληθυσμό ναυτικών. Διοικείται από διοικητικό συμβού-

λιο, στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι των ναυτικών, των εφοπλιστών και του δημοσίου και εποπτεύεται από το Υ.Ε.Ν.

Σκοπός του Οίκου Ναύτου είναι η παροχή προστασίας κατά της ασθένειας των εν ενεργεία ναυτικών και των συνταξιούχων, καθώς και των οικογενειών τους. Η προστασία αυτή συνίσταται στην παροχή:

- α) Φαρμακευτικής περιθάλψεως και ιατρικής αντιλήψεως.
- β) Ακτινολογικών και εργαστηριακών εξετάσεων.
- γ) Νοσηλείας σε κλινικές, νοσοκομεία και ειδικά θεραπευτήρια.
- δ) Επιδόματος τοκετού, λουτροθεραπείας, εξόδων κηδείας κ.λπ..

Η προστασία του Οίκου Ναύτου στους ασθενείς ναυτικούς παρέχεται μετά την εξάντληση της παρεχόμενης προστασίας από τον πλοιοκτήτη, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΙΝΔ.

Με τον Ν. 3918/2011, συστάθηκε ένα νέο Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, ο Εθνικός Οργανισμός Παροχής Υπηρεσιών Υγείας (Ε.Ο.Π.Υ.Υ.), με σκοπό την παροχή υπηρεσιών υγείας από έναν ενιαίο εθνικό φορέα. Η έναρξη λειτουργίας του Οργανισμού ήταν η 1η Ιανουαρίου 2012.

Με τον Ν. 4052/2012 άρθ.13 παρ. 17, από την 1η Απριλίου 2012, ο Οίκος Ναύτου, ο οποίος αποτελούσε ίδρυμα κοινωνικής προστασίας των ναυτικών, παρέχοντας σε αυτούς και τις οικογένειές τους ιατρική, φαρμακευτική και νοσοκομειακή περίθαλψη απορροφήθηκε από τον Ε.Ο.Π.Υ.Υ.

Για τις παροχές υγείας στους ασφαλισμένους του Οίκου Ναύτου ισχύουν σήμερα όσα προβλέπονται από τον Ενιαίο Κανονισμό Παροχών Υγείας (ΕΚΠΥ) του Ε.Ο.Π.Υ.Υ..

Από τα έσοδα που αποκομίζει το Ν.Α.Τ. παρέχεται πλέον, μέσω του Ε.Ο.Π.Υ.Υ, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη σε όλους τους ναυτικούς, είτε εν ενεργεία, είτε συνταξιούχους.

Τέλος, με τον Ν. 4238/12 Φεβρουαρίου 2014 «Πρωτοβάθμιο Εθνικό Δίκτυο Υγείας (Π.Ε.Δ.Υ.), αλλαγή σκοπού Ε.Ο.Π.Υ.Υ. και λοιπές διατάξεις» αλλάζει πλήρως η διαδικασία, με την οποία θα πρέπει να προσέρχονται οι ασφαλισμένοι στους γιατρούς. Επίσης αλλάζει και ο τρόπος εισαγωγής των ασθενών σε νοσοκομεία, ενώ προβλέπονται συγκεκριμένες προληπτικές εξετάσεις, που θα είναι υποχρεωτικές να γίνονται σε συγκεκριμένες ηλικίες ασφαλισμένων.

Επιγραμματικά με τις διατάξεις του Ν. 4238/2014:

α) Το κράτος μεριμνά και εγγυάται την παροχή υπηρεσιών υγείας, μέσω της Πρωτοβάθμιας Φροντίδας Υγείας (Π.Φ.Υ.) στο σύνολο των πολιτών, οι οποίες είναι αναγκαίες και ικανές να διασφαλίσουν την υγεία τους και να προωθήσουν την κοινωνική ευημερία.

β) Στο Εθνικό Σύστημα Υγείας (Ε.Σ.Υ.) συνίσταται Πρωτοβάθμιο Εθνικό Δίκτυο Υγείας (Π.Ε.Δ.Υ.) που λειτουργεί στις Διοικήσεις Υγειονομικών Περιφερειών (Δ.Υ.Πε.) της χώρας.

γ) Οι υπηρεσίες Π.Φ.Υ. παρέχονται ισότιμα σε κάθε πολίτη, ανεξάρτητα από την οικονομική, κοινωνική, επαγγελματική, ασφαλιστική του κατάσταση και τον τόπο κατοικίας του, μέσα από ένα καθολικό, ενιαίο και αποκεντρωμένο Π.Ε.Δ.Υ..

δ) Τα Κέντρα Υγείας και οι λοιπές Μονάδες παροχής υπηρεσιών Πρωτοβάθμιας Φροντίδας Υγείας των Δ.Υ.Πε. αποτελούν τις δημόσιες δομές παροχής υπηρεσιών Πρωτοβάθμιας Φροντίδας Υγείας του Π.Ε.Δ.Υ..

ε) Τα Κέντρα Υγείας της Χώρας με τις αποκεντρωμένες μονάδες τους (Πολυδύναμα Περιφερειακά Ιατρεία, Περιφερειακά Ιατρεία, Ειδικά Περιφερειακά Ιατρεία) μεταφέρονται και εντάσσονται στην οργανωτική δομή των οικείων Δ.Υ.Πε. και αποτελούν εφεξής αποκεντρωμένες οργανικές μονάδες τους.

στ) Οι Μονάδες παροχής υπηρεσιών Π.Φ.Υ. του Εθνικού Οργανισμού Παροχής Υπηρεσιών Υγείας (Ε.Ο.Π.Υ.Υ.) μεταφέρονται και εντάσσονται στην οργανωτική δομή των Δ.Υ.Πε. ως αποκεντρωμένες μονάδες τους, εξαιρουμένων των Φαρμακείων του Ε.Ο.Π.Υ.Υ., τα οποία παραμένουν και λειτουργούν στον Οργανισμό.

## 18.6 Οίκος Ναύτου – Ναυτική Εργασία.

Με τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α 92/14.4.2014) συστήθηκε νομικό πρόσωπο δημο-

οίου δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.) με την επωνυμία «**Οίκος Ναύτου - Ναυτική Εργασία**» και το διακριτικό τίτλο «ΟΝΝΕ», το οποίο εδρεύει στον Πειραιά και τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Το Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία **Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας** (ΓΕΝΕ) του α.ν. 192/1936 (Α' 438) και το Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία **Οίκος Ναύτου** του Π.Δ. της 1ης Μαρτίου 1927 (Α' 32) συγχωνεύθηκαν στο Ν.Π.Δ.Δ. της προηγούμενης παραγράφου.

Η συγχώνευση του Οίκου Ναύτου με το ΓΕΝΕ αποφασίστηκε λόγω της αλληλεπίδρασης μεταξύ τους, καθώς και της ανάγκης για αναδιάρθρωση των υπηρεσιών, η οποία προέκυψε μετά από την αποκοπή της αρμοδιότητας του πρώτου για ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή περίθαλψη, η οποία μεταφέρθηκε στον Ε.Ο.Π.Υ.Υ. με τον Ν. 4072/2012 (Α' 86).

Ειδικότερα, ο Οίκος Ναύτου, στο πλαίσιο των παροχών προς τους ναυτικούς και τις οικογένειές τους, χορηγεί το ασφαλιστικό δικαίωμα και καταβάλλει τα επιδόματα ασθένειας, ανεργίας και ειδικές ενισχύσεις προς τους άνεργους ναυτικούς.

Το ΓΕΝΕ μαζί με τις Λιμενικές Αρχές, που λειτουργούν ως παραρτήματά του, μεριμνούν για την εύρεση εργασίας στους άνεργους ναυτικούς τους οποίους, εξάλλου, καταγράφουν και συμπεριλαμβάνουν στους καταλόγους βάσει των οποίων καταβάλλονται τα επιδόματα και οι ενισχύσεις από τον Οίκο Ναύτου. Επομένως, υπάρχει πεδίο συνεργιών μεταξύ του ΓΕΝΕ και του Οίκου Ναύτου που μπορεί να επιτρέψει οικονομίες κλίμακας, αποτρέποντας παράλληλα το ενδεχόμενο αποκοπής τους από τον διοικητικό φορέα της ναυτιλίας.

Τα παραρτήματα του Οίκου Ναύτου αποτελούν παραρτήματα του ΟΝΝΕ και οι Λιμενικές Αρχές, οι οποίες θεωρούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις ως παραρτήματα του ΓΕΝΕ, συνεχίζουν και λειτουργούν ως παραρτήματα του ΟΝΝΕ.

Στην αρμοδιότητα του ΟΝΝΕ ανήκουν:

α) Η παροχή πρόνοιας προς τους ναυτικούς και τις οικογένειές τους με την καταβολή ειδικών επιδομάτων και ενισχύσεων.

β) Η χορήγηση ασφαλιστικού δικαιώματος στους ναυτικούς και τις οικογένειές τους.

γ) Η μέριμνα ή μεσολάβηση για την εύρεση εργασίας σε ναυτικούς, καθώς και η εισήγηση προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου των ενδεικνυόμενων μέτρων για την εξισορρόπηση μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στη ναυτική εργασία.

δ) Ο σχεδιασμός στρατηγικής για την ανάδειξη και προώθηση της ναυτικής εργασίας, καθώς και την ενίσχυση της απασχολήσεως μέσα από την αξιοποίηση ευρωπαϊκών και διεθνών προγραμμάτων.

ε) Η παρακολούθηση της εφαρμογής των Διεθνών Συμβάσεων, που έχουν κυρωθεί από τη Βουλή για την εύρεση ναυτικής εργασίας, και των υποχρεώσεων που απορρέουν από αυτές.

στ) Η τήρηση λεπτομερούς στατιστικής, η οποία αφορά στους άνεργους ναυτικούς.

Ο ΟΝΝΕ μπορεί να καταβάλει σε ναυτικούς, οι οποίοι εργάζονται σε ναυτιλιακή εταιρεία που έχει συνάψει Σύμβαση Αναθέσεως Δημόσιας Υπηρεσίας με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, δεδουλευμένες αποδοχές που αποδεδειγμένα δεν έχουν καταβληθεί, εφόσον οι αποδοχές αυτές δεν μπορούν να καταβληθούν απευθείας από την εταιρεία. Για τον σκοπό αυτόν μισθώματα που οφείλονται από το Δημόσιο στη ναυτιλιακή εταιρεία λόγω Συμβάσεως Αναθέσεως Δημόσιας Υπηρεσίας καταβάλλονται, με τη συναίνεση της εταιρείας, από το Δημόσιο στον ΟΝΝΕ.

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου εξειδικεύονται οι αρμοδιότητες του ΟΝΝΕ και ρυθμίζεται κάθε σχετικό θέμα.

Ο ΟΝΝΕ διοικείται από εννεαμελές Διοικητικό Συμβούλιο τριετούς θητείας και για την υποβοήθηση του έργου του Προέδρου του Δ.Σ., συνιστώνται δύο (2) θέσεις Ειδικών Συμβούλων ή Επιστημονικών ή Ειδικών Συνεργατών με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου.

Έσοδα του ΟΝΝΕ αποτελούν οι θεσμοθετημένοι πόροι, οι εισφορές, τα ταμειακά υπόλοιπα, οι πρόσοδοι περιουσίας, η απόδοση των κεφαλαίων και των αποθεματικών, οι δωρεές και κάθε άλλο έσοδο, όπως είναι ο λογαριασμός παροχών σε χρήμα της παρ. 1.Α του άρθρου 47 του Ν. 4075/2012 (Α' 89), των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων, που προβλέπονται από την οικεία νομοθεσία ή



άλλες γενικές διατάξεις νόμων, καθώς και οι πόροι που προέρχονται από τη διαχείριση ευρωπαϊκών ή άλλων προγραμμάτων ανεξαρτήτως πηγής.

Με διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Αιγαίου, εγκρίνεται ο Οργανισμός του ΟΝΝΕ, με τον οποίο ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την οργάνωση και στελέχωση των υπηρεσιών του, τις αρμοδιότητες του Δ.Σ., τη λειτουργία του Δ.Σ. και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Με τον Οργανισμό του ΟΝΝΕ μπορεί να ανακατανέμονται, συγχωνεύονται, τροποποιούνται ή καταργούνται υπηρεσίες και παραρτήματα του άρθρου 17 του Ν. 4256/2014 στο πλαίσιο των σκοπών του ΟΝΝΕ.

Μέχρι την έναρξη ισχύος του διατάγματος αυτού, τα συγχωνευόμενα νομικά πρόσωπα εξακολουθούν να διέπονται από τις διατάξεις που ίσχυαν για τη σύσταση και τη λειτουργία τους κατά το χρόνο δημοσίευσης του Ν.4256/2014.

Η παύση της λειτουργίας του Οίκου Ναύτου και του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας και η ταυτόχρονη έναρξη της πλήρους λειτουργίας του ΟΝΝΕ και της ασκήσεως των αρμοδιοτήτων του, θα διαπιστωθεί με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, που θα δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

### **18.7 Τα Ταμεία Πρόνοιας Εμπορικού Ναυτικού.**

Τα ταμεία αυτά ιδρύθηκαν το 1930 με σκοπό την επικουρική ασφάλιση, δηλαδή τη χορήγηση εφ' άπαξ χρηματικών παροχών στους ασφαλισμένους ναυτικούς που αποσύρονται από το ναυτικό επάγγελμα ή στις οικογένειές τους σε περίπτωση θανάτου. Τα ταμεία πρόνοιας εμπορικού ναυτικού είναι δύο: Για τους αξιωματικούς, το Ταμείο Πρόνοιας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ) και για τα κατώτερα πληρώματα, το Ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΚΠΕΝ).

Στο ΤΠΑΕΝ ασφαλίζονται υποχρεωτικά οι Έλληνες απογεγραμμένοι ναυτικοί από τον χρόνο αποκτήσεως ελληνικού διπλώματος αξιωματικού εμπορικού ναυτικού, οποιασδήποτε ειδικότητας, οι δόκιμοι αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού και οι Έλληνες γιατροί που υπηρετούν σε ελληνικά εμπορικά πλοία ή σε ελληνόκτητα πλοία συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ..

Προϋπόθεση για τη χορήγηση εφ' άπαξ χρηματικής παροχής από το ΤΠΑΕΝ, τόσο στους ασφαλισμένους, όσο και στα μέλη των οικογενειών τους, είναι η απονομή συντάξεως ή η χορήγηση εφ' άπαξ αποζημιώσεως από το Ν.Α.Τ..

Πόροι του ΤΠΑΕΝ είναι οι εφ' άπαξ εισφορές που καταβάλλονται από τους ασφαλισμένους, μόλις υπαχθούν στην ασφάλιση του ταμείου, οι τακτικές μηνιαίες εισφορές τους, τα τέλη που εισπράττονται κατά τη χορήγηση διπλώματος αξιωματικού του εμπορικού ναυτικού και διάφορες άλλες εισφορές και έσοδα που ορίζονται από το νόμο.

Στο ΤΠΚΠΕΝ ασφαλίζονται όπως προαναφέρομε υποχρεωτικά οι ναυτικοί που δεν υπάγονται στην ασφάλιση του ΤΠΑΕΝ, δηλαδή τα κατώτερα πληρώματα.

Απαραίτητη προϋπόθεση για τη χορήγηση εφ' άπαξ χρηματικής παροχής, τόσο στους ασφαλισμένους, όσο και στα μέλη των οικογενειών τους είναι η απονομή συντάξεως ή η χορήγηση εφ' άπαξ αποζημιώσεως από το Ν.Α.Τ..

Πόροι του ΤΠΚΠΕΝ είναι η εφ' άπαξ εισφορά των ασφαλισμένων που καταβάλλεται κατά την υπαγωγή τους στην ασφάλιση του ταμείου, οι τακτικές μηνιαίες εισφορές των ασφαλισμένων και οι λοιπές εισφορές που ορίζονται από τον νόμο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΝΑΤΟ

### Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

#### 19.1 Γενικά.

Σε παλαιότερες εποχές, ο Πλοίαρχος, εκτός από τα κυρίως ναυτικά του καθήκοντα ήταν επιφορτισμένος και με καθήκοντα σχετικά με την εκμετάλλευση του πλοίου. Είχε ο ίδιος τη φροντίδα για τον εφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα και άλλα εφόδια, τη μέριμνα συγκροτήσεως του πληρώματος, την υπογραφή του ναυλοσυμφώνου, την παράδοση του φορτίου και την είσπραξη του οφειλόμενου ναύλου.

Στη σύγχρονη εποχή έχει αλλάξει ριζικά ο ρόλος του Πλοίαρχου, τουλάχιστον στα μεγάλα ποντοπόρα φορτηγά πλοία και έχει περιορισθεί στα καθαρώς ναυτικά του καθήκοντα. Η φροντίδα για τα λοιπά θέματα έχει ανατεθεί από τους πλοιοκτήτες σε ειδικά πρόσωπα που βρίσκονται στα διάφορα λιμάνια και έχουν κατάλληλη οργάνωση και γνώσεις για την καλύτερη εκμετάλλευση και εξυπηρέτηση του πλοίου. Τα πρόσωπα αυτά καλούνται **ναυτικοί πράκτορες**<sup>1</sup> (shipping agent) και αναλαμβάνουν κατ' επάγγελμα, κατόπιν διορισμού από τον πλοιοκτήτη, την πρακτόρευση του πλοίου.

#### 19.2 Καθήκοντα του ναυτικού πράκτορα.

Ο ναυτικός πράκτορας θεωρείται ότι έχει από τον πλοιοκτήτη γενική εντολή διαχείρισεως του πλοίου και του φορτίου, εκτός αν ρητώς ο πλοιοκτήτης περιόρισε την εξουσία του, και μεριμνά:

α) Για την πλοήγηση και ελευθεροκοινωνία του πλοίου που καταπλέει στο λιμάνι του και συνεννοείται με τις λιμενικές και τελωνειακές αρχές για την καλύτερη και ταχύτερη εξυπηρέτηση του πλοίου.

β) Για την τακτοποίηση των διαφόρων διατυπώσεων (λιμενικών, τελωνειακών, υγειονομικών) και την πληρωμή των ναυτιλιακών τελών.

γ) Για την παράδοση του φορτίου στον παραλήπτη ή την αποθήκευσή του σε περίπτωση αρνήσεως παραλαβής ή μη εμφανίσεως του παραλήπτη.

δ) Για τη ναύλωση του πλοίου και τη σύναψη των σχετικών ναυλοσυμφώνων, την είσπραξη του ναύλου, την έκδοση εισιτηρίων, προκειμένου για επιβατηγά πλοία και την ασφάλιση του πλοίου, του φορτίου και του ναύλου.

ε) Για τον εφοδιασμό του πλοίου με τα αναγκαία εφόδια και καύσιμα και την επισκευή του.

στ) Για την εκπροσώπηση δικαστικώς και εξωδίκως του πλοιοκτήτη σε κάθε ζήτημα που ανάγεται στον κύκλο της εντολής που δίνεται από τον πλοιοκτήτη.

Στην πράξη, ο ναυλωτής (φορτωτής) ορίζει πράκτορα της δικής του εκλογής που επιμελείται για τη φόρτωση, εκφόρτωση, παραλαβή και διάθεση του φορτίου. Στον πράκτορα αυτόν είναι υποχρεωμένος να απευθύνεται ο Πλοίαρχος για τα θέματα που αφορούν στο φορτίο.

**Ναυλομεσίτης** (chartering agent - ship broker), είναι το πρόσωπο που αναλαμβάνει, έναντι αμοιβής, να φέρει σε επαφή τον πλοιοκτήτη με το φορτωτή για τη σύναψη συμβάσεως ναυλώσεως του πλοίου. Πολλές φορές ο ναυλομεσίτης ενεργεί και ως ναυτικός πράκτορας.

<sup>1</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' έκδοση, Μέρος 2°, Κεφ. 2° Τίτλος 2<sup>ος</sup> - Β'.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ

### Ο ΠΛΟΗΓΟΣ<sup>1,2</sup>

#### 20.1 Γενικά.

Ο **πλοηγός** είναι εξειδικευμένο πρόσωπο που προσλαμβάνεται από τον Πλοίαρχο, υποχρεωτικά ή προαιρετικά, ανάλογα με το τι ισχύει σε κάθε λιμάνι, για την οδήγηση του πλοίου κατά τον είσπλου ή έκπλου και κατά τη διέλευση από διώρυγες, στενά ή άλλες επικίνδυνες για τη ναυσιπλοΐα περιοχές.

Ο πλοηγός έχει ειδικές γνώσεις για τη θαλάσσια περιοχή όπου ασκεί τα καθήκοντά του και είναι πολύτιμος σύμβουλος και βοηθός του Πλοίαρχου. Τυχόν όμως λανθασμένη συμβουλή του πλοηγού ή ενέργεια αυτού, δεν απαλλάσσει από την ευθύνη τον Πλοίαρχο, ο οποίος εξακολουθεί να φέρει ακέραια την ευθύνη για τη διακυβέρνηση του πλοίου του.

Ως πλοηγοί διορίζονται, μετά από διαγωνισμό, διπλωματούχοι πλοίαρχοι του εμπορικού ναυτικού που συγκεντρώνουν τα απαιτούμενα από τις ισχύουσες διατάξεις προσόντα και τοποθετούνται στους πλοηγικούς σταθμούς που λειτουργούν στον Πειραιά και στα άλλα μεγάλα ελληνικά λιμάνια.

Όπου υπάρχει πλοηγικός σταθμός, η πλοήγηση είναι υποχρεωτική για όλα τα πλοία που καταπλέουν και αποπλέουν ή μεθορμίζονται στην περιοχή του σταθμού. Σε λιμάνια που δεν υπάρχει πλοηγικός σταθμός, μπορεί ο προϊστάμενος της λιμενικής αρχής να διατάξει την πλοήγηση, λόγω εξαιρετικών συνθηκών, από κατάλληλο πρόσωπο που ορίζει αυτός.

Από την υποχρεωτική πλοήγηση εξαιρούνται:

- α) Τα ελληνικά ακτοπλοϊκά επιβατικά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια.
- β) Τα κάτω από 1000 κ.ο.κ. ελληνικά ακτοπλοϊκά φορτηγά πλοία.
- γ) Τα ελληνικά πολεμικά πλοία και τα βοηθητικά σκάφη του πολεμικού ναυτικού καθώς και τα ξένα πολεμικά και βοηθητικά του πολεμικού ναυτικού σκάφη, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας, εφόσον δηλαδή και στη χώρα του ξένου πολεμικού πλοίου δεν είναι υποχρεωτική η πλοήγηση των ελληνικών πολεμικών.

#### 20.2 Υποχρεώσεις των πλοίων.

Ο Πλοίαρχος κάθε πλοίου, που είναι υποχρεωμένο να προσλάβει πλοηγό, υποχρεούται, όταν το πλοίο προσεγγίζει στην περιοχή του πλοηγικού σταθμού, να επάρει το σήμα αιτήσεως πλοηγού που προβλέπεται από το Διεθνή Κώδικα Σημάτων (ΔΚΣ) και να έχει στη διάθεση του πλοηγού τα σήματα, που είναι αναγκαία σύμφωνα με τον ΔΚΣ.

Επίσης οφείλει να λάβει όλα τα απαιτούμενα μέτρα για τη διευκόλυνση ανόδου και καθόδου του πλοηγού (διάθεση κατάλληλης κλίμακας κ.λπ.).

Σε περίπτωση παραμονής του πλοηγού στο πλοίο για λόγους ανωτέρας βίας ή μετά από αίτηση του Πλοίαρχου, πρέπει να του παρασχεθεί κατάλληλη ενδιάιτηση και τροφή.

Κατά τη διάρκεια της πλοηγήσεως ο Πλοίαρχος οφείλει να συμπεριφέρεται με ευγένεια στον πλοηγό και να συμμορφώνεται με τις υποδείξεις του.

Μεταξύ των υποχρεώσεων του Πλοίαρχου είναι και η ενημέρωση του πλοηγού για κάθε ναυάγιο

<sup>1</sup> Άρθρα 181-187 ΚΑΝΔ.

<sup>2</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' έκδοση, Μέρος 3<sup>ο</sup>, Κεφ. 2<sup>ο</sup> Τίτλος 2<sup>ος</sup> - Α'.

ή αντικείμενο που έχει υποπέσει στην αντίληψή του, κοντά στην περιοχή του πλοηγικού σταθμού, το οποίο δημιουργεί κινδύνους για τη ναυσιπλοΐα.

Ο Πλοίαρχος δεν καταβάλλει στον πλοηγό καμία άλλη αμοιβή, εκτός από τα προβλεπόμενα πλοηγικά δικαιώματα, τα οποία εισπράττονται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις και κατά τη νόμιμη διαδικασία.

Παραβάσεις του Πλοίαρχου ως προς τις υποχρεώσεις του προς την πλοηγική υπηρεσία τιμωρούνται πειθαρχικά.

Ο πλοηγός αποτελεί τον τεχνικό σύμβουλο του Πλοίαρχου και υποχρεούται να εκτελεί με προθυμία και ακρίβεια την υπηρεσία του, να μην είναι σε κατάσταση μέθης, να μην δέχεται ή ζητεί δώρα ή αμοιβή για τις υπηρεσίες που παρέχει στο πλοίο και να τηρεί τους ισχύοντες κανονισμούς.

### **20.3 Η πλοηγική υπηρεσία.**

Η πλοηγική υπηρεσία είναι δημόσια υπηρεσία που υπάγεται διοικητικά στο Υ.Ε.Ν.. Έχει ως αποστολή την οργάνωση, εποπτεία και έλεγχο των οργάνων, στα οποία ανατίθεται η πλοήγηση των πλοίων στα ελληνικά λιμάνια και τους όρμους, καθώς και τη βεβαίωση, είσπραξη και έλεγχο των πλοηγικών δικαιωμάτων ή άλλων πόρων της υπηρεσίας.

Η πλοηγική υπηρεσία έχει δικό της ξεχωριστό προϋπολογισμό, το «Κεφάλαιο Πλοηγικής Υπηρεσίας», στο οποίο περιέρχονται τα έσοδα από τα πλοηγικά δικαιώματα ή άλλους πόρους. Από το κεφάλαιο αυτό καταβάλλονται οι αποδοχές των πλοηγών και του προσωπικού της πλοηγικής υπηρεσίας.

Οι αρχιπλοιοί, πλοιοί και οι λοιποί ναυτικοί, που αποτελούν το προσωπικό της υπηρεσίας είναι ασφαλισμένοι στο ΝΑΤ και συνταξιοδοτούνται από αυτό.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΠΡΩΤΟ

### ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ<sup>1</sup>

#### Γενικά.

Οι κανόνες του διεθνούς δικαίου δεν θεσπίζονται από κάποια υπέρτατη εξουσία, όπως συμβαίνει με τους κανόνες εσωτερικού δικαίου, όπου το κυρίαρχο κράτος ρυθμίζει υποχρεωτικά τις σχέσεις μεταξύ των ατόμων που διαβιούν στο έδαφός του.

Τούτο συμβαίνει γιατί δεν υπάρχει εξουσία που να βρίσκεται υπεράνω των κρατών και να έχει το κύρος και τη δύναμη να επιβάλλει τη βούλησή της ή την εφαρμογή των ρυθμιστικών κανόνων που θεσπίζονται διεθνώς.

Παρά την έλλειψη όμως αυτή, οι διάφορες πολιτείες που απαρτίζουν τη διεθνή κοινωνία, έχουν αποδεχθεί ορισμένους κανόνες ως υποχρεωτικούς και τους εφαρμόζουν αυτοβούλως ως εσωτερικό δίκαιο. Οι κανόνες αυτοί συμφωνούνται από τις ίδιες τις πολιτείες για να ρυθμίζουν τις μεταξύ τους σχέσεις και καλούνται Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο.

Η θέσπιση κανόνων δημοσίου ναυτικού δικαίου γίνεται κυρίως με διεθνείς συμβάσεις που συνάπτονται μεταξύ δυο ή περισσότερων πολιτειών. Οι σημαντικότερες διεθνείς συμβάσεις, στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας, έχουν καταρτισθεί από διεθνείς οργανισμούς στους οποίους μετέχει το σύνολο σχεδόν των κρατών του κόσμου. Τέτοιες συμβάσεις αφορούν στην Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, στην Αποφυγή Συγκρούσεως των Πλοίων, στην Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, στην Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας κ.ά..

Τα **διεθνή έθιμα**, αποτελούν επίσης πηγή του διεθνούς δικαίου. Τέτοια έθιμα έχουν δημιουργηθεί με τη σταθερή και ομοιόμορφη άσκηση εκ μέρους των διαφόρων κρατών με την πεποίθηση ότι αποτελούν δίκαιο (π.χ. το απαραβίαστο των διπλωματικών υπαλλήλων).

Οι **γενικές αρχές του δικαίου**, οι κανόνες δηλαδή που είναι αποδεκτοί από το σύνολο των πολιτισμένων κρατών, αποτελούν επίσης πηγή του διεθνούς δικαίου, όπως π.χ. περί λαθρεμπορίου, ναρκωτικών κ.λπ..

Τμήμα του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου είναι το Δημόσιο Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο.

---

<sup>1</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος II, Ε' έκδοση, Εισαγωγή, Κεφ. 1<sup>ο</sup>, Γενικές γνώσεις-παράγραφος 2 «Ιστορική επισκόπηση ναυτικού Δικαίου»).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

# ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ<sup>1</sup> ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗ

### 22.1 Έννοια.

**Ιδιωτικό (αστικό) δίκαιο** είναι το σύνολο κανόνων δικαίου που ρυθμίζουν τις σχέσεις μεταξύ των πολιτών μιας πολιτείας, καθώς και των πολιτών διαφόρων πολιτειών. Κλάδος του ιδιωτικού δικαίου είναι και το ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο, οι σπουδαιότερες διατάξεις του οποίου περιλαμβάνονται στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) που ισχύει στην Ελλάδα από το έτος 1958.

Διατάξεις ιδιωτικού ναυτικού δικαίου περιλαμβάνονται επίσης και σε άλλα νομοθετήματα, όπως είναι ο νόμος περί συλλογικών συμβάσεων στη ναυτική εργασία που ισχύει από το 1944, ο νόμος περί προτιμώμενης υποθήκης κ.ά.

### 22.2 Ειδικές διατάξεις του ΚΙΝΔ.

Τα κυριότερα θέματα που ρυθμίζονται από τον ΚΙΝΔ είναι τα εξής:

#### 1) *Περί πλοίων και πλοιοκτησίας.*

Προσδιορίζεται η έννοια του πλοίου και καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις αναγνώρισής του ως ελληνικού και εγγραφής του στα ελληνικά νηολόγια, όπως επίσης και η διαδικασία αποκτήσεως και μεταβιβάσεως της κυριότητάς του.

#### 2) *Περί Πλοιάρχου και περί πληρώματος.*

Ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν στην κατάρτιση της συμβάσεως ναυτολογήσεως, στο περιεχόμενο αυτής, στα δικαιώματα και στις υποχρεώσεις του Πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος, στην προστασία κατά της ασθένειας του ναυτικού, στον τρόπο λύσεως της συμβάσεως και στην παλιννόστηση του ναυτικού.

Οι διατάξεις αυτές του ΚΙΝΔ εφαρμόζονται και για τους **αλλοδαπούς ναυτικούς** που υπηρετούν σε πλοία με ελληνική σημαία. Κατά παρέκκλιση αυτής της διατάξεως του ΚΙΝΔ και προκειμένου για πλοία που εγγράφονται στα ελληνικά νηολόγια με το ειδικό νομικό καθεστώς του άρθρου 13 Ν.Δ. 2687/1953, επιτρέπεται να καθορίζεται για τους αλλοδαπούς ο μισθός και οι λοιπές αποδοχές με **διμερείς συμφωνίες** που συνάπτονται μεταξύ εφοπλιστών και ναυτεργατικών οργανώσεων της χώρας ιθαγένειας των αλλοδαπών ναυτικών.

#### 3) *Περί ευθύνης του πλοιοκτήτη.*

Καθορίζονται οι ευθύνες του πλοιοκτήτη από δικαιοπραξίες ή αδικοπραξίες του Πλοιάρχου και των μελών πληρώματος του πλοίου και το δικαίωμα παραχωρήσεως του πλοίου προς απαλλαγή από τις αστικές ευθύνες. Οι διατάξεις αυτές έχουν κυρίως εφαρμογή για πλοία που κινούνται στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο. Για τα ποντοπόρα πλοία διεθνών πλόων, τα θέματα αυτά ρυθμίζονται από διεθνείς διατάξεις και ειδικές συμφωνίες.

<sup>1</sup> Νόμος 3816/1958 (ΦΕΚ Α' 32/8.2.1958) «περί Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου».

#### **4) *Περί ναυλώσεως του πλοίου.***

Περιλαμβάνονται ειδικές διατάξεις που ρυθμίζουν τη ναύλωση ολόκληρου ή μέρους του πλοίου, τις ευθύνες ναυλωτή και εκναυλωτή κ.λπ.. Στη διεθνή πρακτική χρησιμοποιούνται ειδικού τύπου ναυλοσύμφωνα που καλύπτουν όλες τις σχετικές ρυθμίσεις σχετικά με τις υποχρεώσεις του ναυλωτή-εκναυλωτή, τις ευθύνες εκάστου, καθώς επίσης τα περί διαιτησίας σε περιπτώσεις αθετήσεως των συμφωνηθέντων ή αδυναμίας παροχής λόγω διαφόρων αιτίων (ατυχήματος, εκτάκτων περιστατικών).

#### **5) *Περί υποθήκης επί πλοίων.***

Ο ΚΙΝΔ περιλαμβάνει διατάξεις για την απλή υποθήκη που έχουν κυρίως εφαρμογή στα πλοία της παράκτιας ναυτιλίας. Για την προτιμώμενη υποθήκη που αναγνωρίζεται διεθνώς, ισχύει ο ειδικός νόμος «περί προτιμώμενης υποθήκης».

Στη διεθνή πρακτική, συντάσσονται και υπογράφονται μεταξύ πλοιοκτήτη και πιστωτή (τράπεζας) ειδικά υποθηκικά συμβόλαια που περιλαμβάνουν λεπτομερείς συμφωνίες και όρους, οι οποίοι ισχύουν, τηρουμένων των βασικών διατυπώσεων της νομοθεσίας μας (κατάθεση συμβολαίου, εγγραφή στα ελληνικά υποθηκολόγια).

#### **6) *Περί αναγκαστικής εκτέλεσης επί των πλοίων (κατάσχεση, πλειστηριασμός).***

Ο ΚΙΝΔ ρυθμίζει τις σχετικές διαδικασίες για την αναγκαστική εκτέλεση σε πλοία που βρίσκονται σε ελληνικά λιμάνια. Όταν το πλοίο βρίσκεται σε ξένο λιμάνι, ισχύει κυρίως η νομοθεσία του κράτους που βρίσκεται το λιμάνι σε ό,τι αφορά διαδικαστικά θέματα (τρόπος επιβολής της κατασχέσεως και διενέργειας του πλειστηριασμού).

#### **7) *Περί κοινών αβαριών και συνεισφοράς.***

Οι ρυθμίσεις του ΚΙΝΔ ακολουθούν τους διεθνείς κανόνες Υόρκης - Αμβέρσας, τους οποίους εφαρμόζουν και οι κυριότερες ξένες νομοθεσίες.

#### **8) *Περί συγκρούσεως πλοίων, επιθάλασσιας αρωγής και ναυαγιαρέσεως.***

Ο ΚΙΝΔ ρυθμίζει τα θέματα αυτά θεσπίζοντας διατάξεις που εναρμονίζονται σε γενικές γραμμές με τα κρατούσα διεθνώς. Όταν λαμβάνουν χώρα παρόμοια περιστατικά, συνήθως στο εξωτερικό, όπου απασχολείται ο κυριότερος όγκος της ελληνικής ναυτιλίας, εμπλέκονται συνήθως συμφέροντα προσώπων και κρατών διαφόρων εθνικοτήτων. Η επίλυση των διαφορών γίνεται κυρίως με διαιτησία που είναι θεσμός ευρύτατα αναπτυγμένος στον τομέα αυτόν.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΤΡΙΤΟ

### ΣΥΜΒΑΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ<sup>1,2,3</sup>

#### 23.1 Γενικά.

Η μεταφορά εμπορευμάτων από τους τόπους παραγωγής, στα κέντρα καταναλώσεως ή επεξεργασίας πρώτων υλών, όπως και η μεταφορά επιβατών για βιοτικές ανάγκες ή και για ψυχαγωγία, γίνεται με τα διάφορα μέσα ξηράς, θαλάσσης και αέρα. Οι διά θαλάσσης μεταφορές είναι μεγαλύτερες σε όγκο και αριθμό γιατί είναι συνήθως φθηνότερες, λόγω της μεγάλης χωρητικότητας των πλοίων ή γιατί είναι αδύνατος ή πολύ δύσκολος άλλος τρόπος μεταφοράς, όπως οι μεταφορές από και προς τα νησιά και οι μεταφορές χύμα και υγρών φορτίων σε μεγάλες ποσότητες.

#### 23.2 Σύμβαση ναυλώσεως.

Είναι η συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή και του ναυλωτή για τη διάθεση ορισμένου πλοίου προς μεταφορά φορτίου ή επιβατών. Βάσει αυτής της συμφωνίας, ο **εκναυλωτής** (πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής) υποχρεούται να θέσει στη διάθεση του **ναυλωτή** (φορτωτή) ολόκληρο ή μέρος ορισμένου πλοίου για τη διενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς ή να ενεργήσει μεταφορά φορτίων ή επιβατών, έναντι ορισμένου ανταλλάγματος που καλείται **ναύλος**.

Η ναύλωση του πλοίου μπορεί να είναι ολική ή μερική ή να αφορά στη μεταφορά ορισμένων πραγμάτων ή επιβατών.

Κατά τη ναύλωση, το πλοίο παρέχεται εξοπλισμένο και στελεχωμένο με το νόμιμο πλήρωμα, προς εκτέλεση της μεταφοράς.

Η διάθεση μονάχα του πλοίου, χωρίς τον εξοπλισμό και το πλήρωμα, αποτελεί μίσθωση πράγματος και όχι ναύλωση.

Η ναύλωση διακρίνεται σε **ολική** και **μερική** και σε **ναύλωση κατά ταξίδι** ή **χρονοναύλωση**.

Η ναύλωση αποδεικνύεται με έγγραφο που καλείται **ναυλοσύμφωνο**, το οποίο σε περίπτωση μεταφοράς πραγμάτων, αντικαθίσταται συνήθως με τη **φορτωτική** ή με έγγραφο που αποδεικνύει την παραλαβή του φορτίου.

Στη μικρή ακτοπλοΐα, η σύμβαση αποδεικνύεται με κάθε μέσο που επιτρέπεται στις εμπορικές υποθέσεις.

Στο ναυλοσύμφωνο αναγράφονται τα στοιχεία του πλοίου, του πλοιοκτήτη, του Πλοιάρχου, του ναυλωτή, η περιγραφή του φορτίου, ο συμφωνούμενος ναύλος, καθώς και τα λιμάνια φορτώσεως και εκφορτώσεως. Αυτό χρονολογείται και υπογράφεται από τους συμβαλλόμενους (ναυλωτή και εκναυλωτή).

Δικαίωμα ναυλώσεως του πλοίου έχει ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής του πλοίου καθώς και ο διαχειριστής της συμπλοιοκτησίας.

Ο Πλοίαρχος δεν έχει δικαίωμα να ναυλώσει μόνος του το πλοίο, εκτός αν έχει σχετική εντολή από τον πλοιοκτήτη (ή εφοπλιστή), οπότε υπογράφει ως εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος το σχετικό ναυλοσύμφωνο, όπως ενεργεί και ο πράκτορας ή ο ναυλομεσίτης.

<sup>1</sup> Τίτλος 6<sup>ος</sup>, κεφ. Α', Άρθρα 107 – 195 ΚΙΝΔ.

<sup>2</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο* Τόμος II, ΣΤ' έκδοση, Μέρος 4<sup>ο</sup>-5<sup>ο</sup>.

<sup>3</sup> Άρθρα 165-166 ΚΑΝΔ.



### 23.3 Υποχρεώσεις του εκναυλωτή (πλοιοκτήτη).

Ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να διαθέσει το πλοίο έτοιμο και κατάλληλο για την εκτέλεση του πλου που συμφωνήθηκε, δηλαδή με τον κατάλληλο εξοπλισμό, εφόδια και πλήρωμα, καθώς επίσης και χώρους κατάλληλους για το προς μεταφορά φορτίο.

Η φόρτωση και στοιβασία γίνεται με ευθύνη του εκναυλωτή, ο οποίος οφείλει να μην τοποθετεί τα προς μεταφοράν φορτία στο κατάστρωμα, εκτός αν πρόκειται για ακτοπλοϊκή μεταφορά.

Στην ολική ναύλωση, ο εκναυλωτής δεν δικαιούται να φορτώσει άλλα φορτία στο χώρο που τυχόν απομένει στο πλοίο, χωρίς τη συγκατάθεση του ναυλωτή.

Ο εκναυλωτής είναι υποχρεωμένος να περιμένει όλο το χρόνο που απαιτείται για τη φόρτωση, έχοντας το πλοίο στην κατάλληλη θέση και ετοιμότητα ή και ακόμα περισσότερο χρόνο, εφόσον αυτό έχει συμφωνηθεί ή συνθηζείται (υπερναμονή). Επίσης υποχρεούται να παραδώσει στον ναυλωτή, μετά από αίτησή του, έγγραφο αποδεικτικό της φορτώσεως, δηλαδή τη **φορτωτική**.

Άλλες υποχρεώσεις του εκναυλωτή είναι οι εξής:

α) Η ακριβής τήρηση της πορείας του πλοίου που συμφωνήθηκε ή που υπαγορεύθηκε από ειδικές συνθήκες, όπως κακοκαιρία, κλείσιμο διαύλου, παροχή βοήθειας σε πλοίο που κινδυνεύει κ.λπ..

β) Η άφιξη του πλοίου σε κατάλληλη θέση του λιμανιού εκφορτώσεως και η διενέργεια εκφορτώσεως στην προκυμαία ή σε άλλο χώρο, ανάλογα με τις υπάρχουσες συνθήκες.

γ) Η ειδοποίηση του παραλήπτη για την άφιξη του πλοίου και την ετοιμότητα προς εκφόρτωση.

δ) Η παράδοση του φορτίου στον παραλήπτη, μετά την καταβολή του ναύλου και τυχόν άλλων αποζημιώσεων (π.χ. λόγω υπερναμονής).

### 23.4 Υποχρεώσεις του ναυλωτή (φορτωτή).

Ο ναυλωτής οφείλει να φέρει τα προς φόρτωση πράγματα κοντά στο πλοίο και στην κατάλληλη προς φόρτωση θέση και να παραδώσει στον Πλοίαρχο όλα τα απαιτούμενα έγγραφα.

Οφείλει επίσης να καταβάλει το ναύλο που συμφωνήθηκε και τις τυχόν πρόσθετες παροχές λόγω υπερναμονής, καθυστερήσεως παραλαβής κ.λπ..

Στο λιμάνι εκφορτώσεως, παραδίδει στον Πλοίαρχο απόδειξη για το φορτίο που παραλήφθηκε.

### 23.5 Δικαιώματα εκναυλωτή.

Αν ο παραλήπτης δεν εμφανίζεται ή αρνείται να παραλάβει το φορτίο, ο εκναυλωτής δικαιούται, μετά από προηγούμενη ειδοποίηση, να εκφορτώσει και να παρακαταθέσει το φορτίο, όσο γίνεται ασφαλέστερα και να ειδοποιήσει γι' αυτό το ναυλωτή.

Αν παρουσιασθούν περισσότερα πρόσωπα ως παραλήπτες του φορτίου, ο εκναυλωτής δύναται να προκαλέσει το διορισμό μεσεγγυούχου, στον οποίο παραδίδει το φορτίο και απαλλάσσεται από κάθε άλλη υποχρέωση.

Αν ο ναυλωτής επιχειρήσει να φορτώσει στο πλοίο εμπορεύματα που δεν είχαν συμφωνηθεί, ο εκναυλωτής δικαιούται να ζητήσει πρόσθετο ναύλο ή και να μην τα δεχθεί, αν αυτά είναι επικίνδυνα για την ασφάλεια του πλοίου ή απαγορευμένα.

### 23.6 Ευθύνη του εκναυλωτή.

Ο εκναυλωτής έχει υποχρέωση να καταβάλλει κάθε επιμέλεια για τη φόρτωση, στοιβασία, καλή διατήρηση, φύλαξη, μεταφορά και εκφόρτωση του μεταφερόμενου φορτίου.

Από την παραλαβή μέχρι την παράδοση του φορτίου, ο εκναυλωτής ευθύνεται για κάθε ζημιά του ναυλωτή, λόγω βλάβης ή απώλειας των πραγμάτων που ανέλαβε να μεταφέρει. Απαλλάσσεται όμως από την ευθύνη αυτή αν αποδείξει ότι η βλάβη ή απώλεια οφείλεται, όχι σε έλλειψη της επιβαλλόμενης σε αυτόν επιμέλειας, αλλά σε περιστατικά τα οποία δεν θα μπορούσαν να αποτραπούν, παρά την καταβολή της οφειλόμενης επιμέλειας.

Ο εκναυλωτής ευθύνεται για τις ζημιές που επήλθαν στο ναυλωτή λόγω υπαίτιας χρονοτριβής κατά τον απόπλου (π.χ. αδικαιολόγητη καθυστέρηση αναχωρήσεως, αμέσως μετά τη φόρτωση) ή κατά τη διάρκεια του πλου (π.χ. αδικαιολόγητη αλλαγή πορείας ή προσέγγιση σε ενδιάμεσο λιμάνι) ή κατά την εκφόρτωση (π.χ. κακή λειτουργία των μηχανημάτων του πλοίου).

Όταν το πλοίο είναι ακατάλληλο, λόγω τεχνικών ελλείψεων ή βλαβών ή λόγω υπερφορτώσεως ή ελλειπούς συνθέσεως πληρώματος ή ανεπαρκούς εφοδιασμού (καύσιμα, εφόδια, νερό), ο εκναυλωτής ευθύνεται απέναντι σε κάθε ενδιαφερόμενο για το φορτίο, δηλαδή τους φορτωτές, παραλήπτες, ασφαλιστές κλπ., για κάθε ζημιά που τυχόν επήλθε εξαιτίας της ακαταλληλότητας.

Η ευθύνη αίρεται αν η ζημιά προήλθε από ελάττωμα που ο εκναυλωτής δεν εγνώριζε ούτε μπορούσε να το ανακαλύψει, έστω και αν είχε καταβάλει την απαιτούμενη για τον εκναυλωτή επιμέλεια.

Ο εκναυλωτής ευθύνεται για την αποκατάσταση ζημιών που υφίσταται ο ναυλωτής εξαιτίας ανακριβών δηλώσεων σε ό,τι αφορά στη χωρητικότητα του πλοίου ή στις ιδιότητες και στα προσόντα αυτού, που έχουν ιδιαίτερη σημασία για τη συγκεκριμένη μεταφορά (π.χ. ταχύτητα, ηλικία του πλοίου, κλάση νηογνώμονα κ.λπ.).

Δεν θεωρείται ανακριβής δήλωση για τη χωρητικότητα του πλοίου αν η διαφορά είναι μικρότερη από το ένα εικοστό ή αν η δήλωση, αν και ανακριβής, είναι όμως σύμφωνη με το πρωτόκολλο καταμετρήσεως του πλοίου.

Είναι άκυρη κάθε συμφωνία, με την οποία απαλλάσσεται ο εκναυλωτής από τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες που προβλέπει ο νόμος ή περιορίζονται οι ευθύνες και οι υποχρεώσεις αυτές. Είναι συνεπώς άκυρες ρήτρες που τυχόν περιλαμβάνονται στο ναυλοσύμφωνο, με τις οποίες ο ναυλωτής απαλλάσσεται από τις ευθύνες και υποχρεώσεις του, μερικώς ή στο σύνολο.

### 23.7 Απαλλαγή του εκναυλωτή από την ευθύνη.

Ο εκναυλωτής απαλλάσσεται, σύμφωνα με ρητή διάταξη του ΚΙΝΔ, από την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως, όταν συμβούν ζημιές που προέρχονται:

α) Από τυχαίο γεγονός που συνέβη στη θάλασσα, όπως σφοδρή θαλασσοταραχή, τυφώνας κ.λπ..

β) Από πολεμικές ενέργειες ή εκθροπραξίες γενικά, όπως ο πολεμικός αποκλεισμός λιμανιού, η πόντιση ναρκών κ.λπ..

γ) Από παρεμπόδιση ξένης δυνάμεως.

δ) Από έκτακτα υγειονομικά μέτρα που λαμβάνουν οι τοπικές αρχές.

ε) Από κατάσχεση με άδεια της αρχής.

στ) Από απεργίες ή παρεμπόδιση εργασίας γενικά.

ζ) Από ενέργειες που έγιναν για τη διάσωση προσώπων ή πραγμάτων στη θάλασσα.

η) Από απομείωση του όγκου ή του βάρους του φορτίου ή από ελαττώματα αυτού ή από κακή συσκευασία κ.λπ..

θ) Από πράξεις ή παραλείψεις του φορτωτή ή του κυρίου του φορτίου ή του εκπροσώπου αυτών.

ι) Από λαϊκές εξεγέρσεις.

Το μέγεθος της αποζημιώσεως που θα καταβάλει ο εκναυλωτής, εάν δεν συντρέχει περίπτωση απαλλαγής, καθορίζεται από τα δικαστήρια, σύμφωνα με τους όρους του ναυολογίου και τις ειδικές διατάξεις του νόμου.

### 23.8 Η φορτωτική.

Η φορτωτική είναι έγγραφο που ανήκει στην κατηγορία των *πιστωτικών τίτλων*. Είναι δηλαδή έγγραφο, στο οποίο ενσωματώνεται το δικαίωμα κυριότητας των πραγμάτων που αναφέρονται σ' αυτό και που φορτώθηκαν στο πλοίο, του οποίου ο Πλοίαρχος εξέδωσε τη φορτωτική. Η φορτωτική αποδεικνύει την παραλαβή και φόρτωση στο πλοίο πραγμάτων προς μεταφορά.

Σε περίπτωση που δεν έχει εκδοθεί ναυλοσύμφωνο, η φορτωτική είναι συνάμα και αποδεικτικό έγγραφο της συμβάσεως ναυλώσεως.

Η φορτωτική πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία:

α) Το ονοματεπώνυμο του εκναυλωτή, του ναυλωτή, του παραλήπτη και του πλοιάρχου, καθώς και το όνομα και τα διακριτικά στοιχεία του πλοίου (αριθμός και λιμάνι νπολογήσεως, διεθνές διακριτικό σήμα, κατηγορία πλοίου κ.λπ.).

β) Τα λιμάνια φορτώσεως και προορισμού.

γ) Τα διακριτικά σημεία των πραγμάτων που φορτώθηκαν, αν πιστεύεται ότι θα μείνουν ευδιάκριτα μέχρι το τέλος του πλου.

δ) Τη συμφωνία για το ποσό του ναύλου, τη διάρκεια αναμονής και υπεραναμονής και τον τρόπο και χρόνο καταβολής του ναύλου.

ε) Τον αριθμό και το βάρος των δεμάτων ή τεμαχίων του φορτίου.

στ) Την κατάσταση των εμπορευμάτων.

ζ) Τη χρονολογία εκδόσεως της φορτωτικής.

Η φορτωτική εκδίδεται από τον Πλοίαρχο, πάντοτε μετά τη φόρτωση στο πλοίο των πραγμάτων που αναφέρονται σ' αυτήν, είτε **ονομαστική** είτε **σε διαταγή**.

Η ονομαστική φορτωτική μεταβιβάζεται με **εκχώρηση**, σύμφωνα με τον Αστικό Κώδικα, η δε σε διαταγή, με **οπισθογράφηση**.

Την παραλαβή των εμπορευμάτων δικαιούται να ενεργήσει, για μεν την ονομαστική φορτωτική, το πρόσωπο που αναφέρεται σε αυτήν ή αυτός που την απέκτησε με εκχώρηση, για δε τη φορτωτική σε διαταγή, το πρόσωπο που αναφέρεται στη φορτωτική ή αυτός, στον οποίο μεταβιβάστηκε με οπισθογράφηση.

Ο Πλοίαρχος υποχρεούται να παραδώσει το φορτίο, μόνο με επιστροφή της φορτωτικής, μαζί με έγγραφη δήλωση του παραλήπτη ότι παρέλαβε το φορτίο.

Στην πράξη τα εμπορεύματα δεν παραλαμβάνονται αμέσως από τον παραλήπτη από το πλοίο αλλά παραδίνονται στις τελωνειακές αποθήκες από τον Πλοίαρχο.

Στον παραλήπτη, κατά την επιστροφή της φορτωτικής δίνεται από τον Πλοίαρχο ή το ναυτικό πράκτορα, ως αντιπρόσωπο του πλοιοκτήτη, έγγραφη **εντολή παραδόσεως** που απευθύνεται στην τελωνειακή αρχή για να παραδώσει τα εμπορεύματα που εκφορτώθηκαν.

Η εντολή παραδόσεως, εφόσον περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία της φορτωτικής η οποία έχει αποσρθεί, αποτελεί νέο τίτλο παραστατικό εμπορευμάτων.

### 23.9 Το ναυολόγιο.

Κατά τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, ο ναύλος καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, εφόσον πρόκειται για μεταφορές εσωτερικού. Στα πλαίσια του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και σύμφωνα με τις επιταγές των Διεθνών Οργανισμών και της Ε.Ε. οι ναύλοι σήμερα των εμπορευμάτων που μεταφέρονται με ακτοπλοϊκά Ε/Γ-Ο/Γ πλοία αφορούν κυρίως στις μεταφορές οχημάτων που μεταφέρουν εμπορεύματα και τα Ι.Χ.Ε. αυτοκίνητα, ενώ οι ναύλοι επιβατών τους ναύλους οικονομικής θέσεως επιβατών. Σε ορισμένες ακτοπλοϊκές γραμμές ο ναύλος και της οικονομικής θέσεως επιβατών ήδη διαμορφώνεται ελεύθερα από τους πλοιοκτήτες.

Ο καθορισμός του ναύλου γίνεται με το καλούμενο **ναυολόγιο**, που είναι υποχρεωτικό για τον εκναυλωτή, τον επιβάτη και το φορτωτή.

Στις διεθνείς μεταφορές, δεν ισχύει κρατικό ναυολόγιο, οι δε ναύλοι διαμορφώνονται ελεύθερα, ανάλογα με τη διεθνή ναυλαγορά.

### 23.10 Σύμβαση μεταφοράς επιβάτη.

Η σύμβαση μεταφοράς επιβάτη, αποτελεί μορφή ναυλώσεως, για την οποία, εκτός από τις ειδικές διατάξεις που ισχύουν, εφαρμόζονται και οι γενικές διατάξεις περί ναυλώσεως.

Η σύμβαση μεταφοράς επιβάτη αποδεικνύεται από την έκδοση εισιτηρίου στο όνομά του.

Τα εισιτήρια επιβατών, εκδίδονται από κεντρικά ή περιφερειακά πρακτορεία των επιβατικών πλοίων και αναγράφουν: τα στοιχεία του επιβάτη, τη θέση ταξιδιού (Α', Β' ή τουριστική), τα λιμάνια επιβίβασης και αποβίβασης και την τιμή εισιτηρίου που πρέπει να είναι σύμφωνη με το ισχύον ναυολόγιο (όπως περιγράφεται στην προηγούμενη παράγραφο).

Ο αριθμός επιβατών που επιτρέπεται να μεταφέρει κάθε πλοίο, είναι περιορισμένος και καθορίζεται από την αρμόδια Διεύθυνση του κλάδου Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων, αναγράφεται δε στο Πρωτόκολλο επιθεωρήσεως (για τα επιβατηγά πλοία «πιστοποιητικό ασφάλειας») του πλοίου. Ο έλεγχος του αριθμού επιβατών διενεργείται από τις λιμενικές αρχές που οφείλουν να απαγορεύσουν τον απόπλου, όταν διαπιστωθεί επιβίβαση υπεραριθμίων επιβατών. Παράλληλα επιβάλλεται και πρόστιμο στον υπεύθυνο Πλοίαρχο σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του ΚΔΝΔ.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

# Η ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ – ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΕΣ ΓΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ<sup>1,2</sup>

### 24.1 Ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στην εποχή μας έχει καταστεί συνείδηση ότι η ρύπανση των θαλασσών είναι μία από τις πιο επικίνδυνες μορφές ρυπάνσεως του περιβάλλοντος, λόγω των επιδράσεών της σε βασικούς βιολογικούς και οικολογικούς παράγοντες που διέπουν τη ζωή στον πλανήτη μας.

Ο κίνδυνος από τη ρύπανση της θάλασσας εμφανίζεται αμεσότερος αν υπολογισθεί το ποσοστό της σε παγκόσμια κλίμακα, η ποικιλία των πηγών ρυπάνσεως και η δυσχέρεια εξασφάλισης απόλυτα αντικειμενικών μέτρων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η θάλασσα είναι από τις κυριότερες πηγές προϊόντων μεγάλης ποικιλίας που είναι πολύτιμα για τον άνθρωπο και σημαντικότερη είναι επίσης η συμβολή της στην εξασφάλιση ισορροπίας κατά την ανανέωση του οξυγόνου, από το οποίο εξαρτάται κάθε μορφή ζωής.

Η θάλασσα εξάλλου και οι παράκτιες περιοχές κάθε χώρας έχουν μεγάλη σημασία για την ψυχαγωγία και την ανάπαυση του ανθρώπου, ώστε η αλλοίωση του θαλάσσιου περιβάλλοντος να δημιουργεί σημαντικά προβλήματα για το κοινωνικό σύνολο.

Σε παλαιότερες εποχές είχε επικρατήσει η αντίληψη ότι η απεραντοσύνη και το αβυσσαλέο βάθος των ωκεανών παρέιχαν στη θάλασσα μια ακατανίκητη ανανεωτική ικανότητα, που απέκλειε κάθε περίπτωση μόνιμης ρυπάνσεώς της. Ενώ όμως η θάλασσα φαίνεται απέραντη και απύθμενη, έχει τελευταία διαπιστωθεί ότι αν ένα τμήμα της μολύνεται συνεχώς, καταστρέφεται το σύνολο σχεδόν της ενάλιας ζωής στη συγκεκριμένη περιοχή.

Έχει υπολογισθεί ότι το 90% περίπου της ενάλιας ζωής, βρίσκεται στις αβαθείς, σχετικά, παράκτιες περιοχές, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το ένα εκατοστό μόνο του συνολικού ωκεάνειου όγκου και οι οποίες αντιμετωπίζουν και το μεγαλύτερο κίνδυνο από τη ρύπανση που κυρίως προέρχεται από πηγές της ξηράς (εργοστάσια, ξενοδοχεία, αποχετευτικοί αγωγοί κ.λπ.).

Γίνεται έτσι φανερό ότι η ανανεωτική δύναμη της θάλασσας, ούτε απεριόριστη είναι ούτε ακατανίκητη, όταν μάλιστα ληφθεί υπόψη ότι υπάρχουν ουσίες (π.χ. οι πλαστικές) οι οποίες δεν αποσυντίθενται ούτε διαλύονται, αλλά όταν ρίχνονται στη θάλασσα συνεχώς και σε μεγάλες ποσότητες, δημιουργούν στο βυθό ένα απέραντο και αναλλοίωτο σκουιπόδοτο, όπου εξαφανίζεται κάθε ίχνος πανίδας και χλωρίδας.

Αλλά και οι ουσίες εκείνες που θεωρούνται ότι προκαλούν προσωρινή ρύπανση, μπορούν να εξουδετερωθούν από τη θάλασσα μέχρι ένα ορισμένο σημείο. Όταν όμως αυτές ρίχνονται συνεχώς και σε μεγάλες ποσότητες, ξεπερνούν κάποτε το σημείο κορεσμού, μετά από το οποίο αρχίζει η μόνιμη και καθολική ρύπανση και η πλήρης απονέκρωση του βυθού.

Τα τελευταία χρόνια έχει δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στους κινδύνους που διατρέχει ο πλανήτης μας από τη μόλυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

<sup>1</sup> Γ. Π. Βλάχος – Α.Β. Αλεξόπουλος Πανεπιστήμιο Πειραιά Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, καταγραφή Ελληνικής, Ευρωπαϊκής και Διεθνούς νομοθεσίας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

<sup>2</sup> Υπουργείο Ναυτιλίας Αιγαίου /Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος

Αυτό δικαιολογείται αν λάβουμε υπόψη ότι ποτέ μέχρι σήμερα ο άνθρωπος δεν είχε αντιμετωπίσει τόσο άμεση απειλή από την αιτία αυτή.

Είναι χαρακτηριστική η προειδοποίηση των ειδικών επιστημόνων ότι ο άνθρωπος έχει χάσει την ικανότητα να προβλέπει και να προλαμβάνει και ότι καταστρέφοντας το περιβάλλον οδηγείται προς το τέλος του.

Το πιο ανησυχητικό φαινόμενο είναι ότι η υποβάθμιση του περιβάλλοντος προχωρεί με ταχύτατο ρυθμό και έτσι οι προσπάθειες που θα απαιτηθούν για την επανόρθωση του κακού είναι πολύ δυσκολότερες.

Μεγαλύτερη ανησυχία εκφράζεται τα τελευταία χρόνια για τη θαλάσσια περιοχή της Μεσογείου, η οποία κινδυνεύει να καταστεί νεκρή θάλασσα εξαιτίας των επικινδύνων και βλαβερών ουσιών που απορρίπτονται σ' αυτήν από διάφορες πηγές, κυρίως της ξηράς (βιομηχανικά κατάλοιπα).

Οι ανησυχίες αυτές και οι απαισιόδοξες προβλέψεις συνετέλεσαν, ώστε τα τελευταία χρόνια να έχει πραγματοποιηθεί μια γενική κινητοποίηση, τόσο των κρατικών υπηρεσιών, όσο και των διαφόρων διεθνών οργανισμών για τη διάσωση του περιβάλλοντος γενικότερα.

## 24.2 Πηγές ρυπάνσεως της θάλασσας.

Η ρύπανση της θάλασσας προκαλείται κατά διάφορους τρόπους και από πολλές πηγές και είτε είναι **ακούσια**, είτε οφείλεται σε **ανθρώπινη υπαιτιότητα**.

Οι περιπτώσεις ακούσιας ρυπάνσεως είναι σπανιότερες, χωρίς όμως και να είναι λιγότερο επικίνδυνες.

Αντίθετα σε περιπτώσεις ατυχημάτων μπορεί να προκληθούν τεράστιοι κίνδυνοι ή ζημιές που χαρακτηρίζονται ως εθνικές συμφορές για τα παράκτια κράτη. Τέτοιες περιπτώσεις έχουν παρουσιασθεί κατ' επανάληψη σε ναυτικά ατυχήματα μεγάλων δεξαμενοπλοίων (Δ/Ξ), όπως προσαράξεις, συγκρούσεις, πυρκαϊές που προκλήθηκαν από κακές καιρικές συνθήκες ή από ανθρώπινα σφάλματα ή ακόμα και από το συνδυασμό και των δυο αυτών παραγόντων.

Τα πιο χαρακτηριστικά περιστατικά ναυτικών ατυχημάτων που προκάλεσαν τεράστιας εκτάσεως ρυπάνσεις και έδωσαν την αφορμή μιας γενικής κινητοποίησης σε παγκόσμια κλίμακα είναι τα εξής:

α) Του Δ/Ξ **Torrey Canyon** που εξώκειλε το 1967 στο Seven Stones Rocks έξω από τα βρετανικά χωρικά ύδατα, με αποτέλεσμα να υποστούν καταστροφική ρύπανση οι βρετανικές και γαλλικές ακτές από τη διαρροή στη θάλασσα 95.000 τόνων αργού πετρελαίου.

Αυτή η μεγάλη συμφορά βρήκε την Αγγλία και τη Γαλλία τελείως απροετοίμαστες για την αντιμετώπιση τέτοιων περιστατικών, παράλληλα όμως υπήρξε η αφορμή για την έναρξη μιας διεθνούς σταυροφορίας για συστηματική οργάνωση της άμυνας των ακτών.

β) Του Δ/Ξ **Trader** που βυθίστηκε το 1972 σε απόσταση 115 ναυτικών μιλίων νοτιοδυτικά της Πύλου από ρήγμα στα ύφαλα του μηχανοστασίου του που επήλθε από ανεξακρίβωτα αίτια. Μετά τη βύθιση σχηματίστηκε μια τεράστια πετρελαιοκηλίδα διαστάσεων 30 × 40 μιλίων που απείλησε να κατακλύσει τις ακτές της Πελοποννήσου και της Δυτικής Ελλάδας, αλλά τελικά, λόγω των ευνοϊκών καιρικών συνθηκών απομακρύνθηκε προς την ανοικτή θάλασσα.

Μετά το ατύχημα αυτό κινητοποιήθηκαν δραστήρια όλες οι αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες και δόθηκε η αφορμή για τη συστηματική οργάνωση της υπηρεσίας προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Υ.Ε.Ν. και τον εφοδιασμό της με σύγχρονα μέσα και υλικά, όπως κατάλληλα σκάφη, πλωτά φράγματα, απορρυπαντικές ουσίες, ειδικά μηχανήματα ψεκασμού για τη διάλυση των πετρελαιοκηλίδων κ.λπ..

Για την προετοιμασία αντιμετώπισης τέτοιων εκτάκτων περιστατικών, των οποίων οι συνέπειες μπορεί να είναι ανυπολόγιστες, καταβάλλονται σε διεθνές επίπεδο συντονισμένες προσπάθειες με την πρωτοβουλία διεθνών οργανισμών, ιδιαίτερα του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (ΙΜΟ), σε συνεργασία με τα παράκτια κράτη.

Στη διεθνή διάσκεψη της Βαρκελώνης το 1976, αποφασίστηκε η ίδρυση ενός περιφερειακού κέντρου καταπολεμήσεως της ρυπάνσεως της Μεσογείου από πετρέλαιο ή άλλες επιβλαβείς ουσίες, με έδρα τη Μάλτα.

Την οργάνωση και εποπτεία αυτού του κέντρου που λειτουργεί από το Δεκέμβριο του 1976 ανέλαβε ο ΙΜΟ. Αποστολή του κέντρου αυτού είναι η αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών που τυχόν θα προέλθουν από σοβαρό ατύχημα και θα απαιτήσουν τη γενική κινητοποίηση των παρακτίων κρατών και το συντονισμό ενεργειών.

**Υπαίτια ρύπανση** των θαλασσών προκαλείται συνήθως από την απόρριψη πετρελαιοειδών ή άλλων επιβλαβών ουσιών από τα πλοία ή άλλες πηγές ξηράς.

Το πρόβλημα των αστικών αποβλήτων και των βιομηχανικών καταλοίπων που εκκύνονται στη θάλασσα από κεντρικούς αποχετευτικούς αγωγούς ή από διάφορα εργοστάσια αντιμετωπίζεται διεθνώς με περιοριστικά μέτρα, κυρίως για τις νέες κατασκευές και εγκαταστάσεις.

Η ρύπανση της θάλασσας από τα πλοία προκαλείται με την απόρριψη καταλοίπων πετρελαίου και πετρελαιοειδών μειγμάτων, καθώς και διαφόρων λυμάτων και απορριμμάτων. Επίσης ρύπανση προκαλούν τα πλοία με το θαλάσσιο dumping, δηλαδή την απόρριψη διαφόρων απορριμμάτων που φορτώνονται στην ξηρά.

Η ρύπανση της θάλασσας από οποιαδήποτε πηγή προκαλεί μεγάλες ζημιές στο θαλάσσιο περιβάλλον γιατί καταστρέφει τη χλωρίδα και πανίδα των βυθών και ρυπαίνει τις παραλίες.

Η συνθέστερη και επιβλαβέστερη περίπτωση ρυπάνσεως από τα πλοία είναι ο αφερματισμός ή το πλύσιμο των κυτών των δεξαμενοπλοίων. Το πετρέλαιο και άλλες ρυπαντικές ουσίες δεν διαλύονται στη θάλασσα αλλά παρασύρονται από τους ανέμους και τα ρεύματα και προκαλούν ρύπανση των ακτών σε σημείο που να αχρηστεύονται για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα.

Είναι αυτονόητο ότι οι ναυτικοί που διαπράττουν αυτού του είδους τις παραβάσεις δεν συνειδητοποιούν το μέγεθος της ζημιάς που προκαλούν, και ίσως πιστεύουν ότι η θάλασσα έχει τη δυνατότητα να διαλύει το πετρέλαιο σε απεριόριστο βαθμό και να εξαφανίζει τελείως τα ίχνη του.

Για το λόγο αυτό καταβάλλονται συνεχείς προσπάθειες από τις αρμόδιες αρχές για τη διαφώτιση των ναυτικών αλλά συγχρόνως και για την ανακάλυψη και παραδειγματική τιμωρία των δραστών.

Η ρύπανση αυτού του είδους είναι στη βάση οικονομικό πρόβλημα, αφού τα κίνητρα που την προκαλούν είναι κυρίως οικονομικά. Μεταξύ των μέτρων που λαμβάνονται για τον περιορισμό της, είναι κυρίως η κατασκευή και λειτουργία στα λιμάνια ειδικών εγκαταστάσεων (ευκολιών) παραλαβής των καταλοίπων πετρελαίου από τα πλοία.

### **24.3 Η διεθνής προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.**

Η διεθνής κοινωνία δεν έμεινε αδιάφορη μπροστά στο παγκόσμιο πρόβλημα της προστασίας του περιβάλλοντος.

Σταθμό στη διεθνή προσπάθεια αποτέλεσε η διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το ανθρώπινο περιβάλλον που συνήλθε στη Στοκχόλμη τον Ιούνιο του 1972, κατά την οποία αποφασίσθηκε η ίδρυση μιας οργανώσεως με την επωνυμία «Πρόγραμμα Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών» (United Nations Environment Program). Σκοπός της οργανώσεως αυτής είναι η εξασφάλιση συνεργασίας μέσω του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών και η ενθάρρυνση της πρωτοβουλίας διαφόρων άλλων διακυβερνητικών οργανισμών, εθνικών ινστιτούτων και μη κυβερνητικών οργανώσεων, σε ό,τι αφορά στην προστασία του περιβάλλοντος.

Στην Ελλάδα ιδρύθηκε το 1982 η **Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος** (Hellenic Marine Environment Protection Association – Helmepe), μέσα στην οποία Έλληνες ναυτικοί και πλοιοκτίτες, στρατευμένοι εθελοντικά, αναπτύσσουν μια αξιόπαινη και διεθνώς αναγνωρισμένη προσπάθεια για την προστασία της θάλασσας και των ακτών από τη ρύπανση.

Άλλοι διεθνείς οργανισμοί που ασχολούνται με θέματα προστασίας του περιβάλλοντος είναι:

α) Η Διεθνής Ένωση Ιδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (INTERTANCO).

- β) Το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο (ICS).
- γ) Η Διεθνής Ένωση Εταιρειών Πετρελαιοειδών (IPIECA).
- δ) Η Διεθνής Ένωση Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων για την Προστασία του Περιβάλλοντος (ITOPF).
- ε) Η Ένωση Εταιρειών Πετρελαιοειδών για την Αποζημίωση Θαλασσιών Ρυπάνσεων (CRISTAL).
- στ) Η Διεθνής Συνεργασία Εταιρειών Πετρελαίου για την Προστασία του Περιβάλλοντος (OCIMF).
- ζ) Ο Διεθνής Οργανισμός Τροφίμων και Γεωργίας (FAO).
- η) Ο Οργανισμός Παιδείας, Επιστημών και Πολιτισμού (UNESCO).
- θ) Ο Διεθνής Οργανισμός Υγείας (WHO).
- ι) Ο Διεθνής Οργανισμός Ατομικής Ενέργειας (ΙΑΕΑ).
- ια) Ο Διεθνής Μετεωρολογικός Οργανισμός (WMO).
- ιβ) Η Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Υ.)
- ιγ) Ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Αναπτύξεως (OECD).
- ιδ) Το Διεθνές Συμβούλιο Εξερευνήσεως της Θάλασσας.

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είχε από παλαιότερα απασχολήσει τις κυβερνήσεις των παρακτίων κρατών, καθώς και διάφορους διεθνείς οργανισμούς και είχαν ληφθεί αυστηρά νομοθετικά και διοικητικά μέτρα επί εθνικού και διεθνούς επιπέδου.

Η πρώτη Διεθνής Σύμβαση «περί Αποφυγής Ρυπάνσεως της Θάλασσας με Πειρέλαιο από τα Πλοία» υπογράφηκε στο Λονδίνο το 1954 και αποτέλεσε το πρώτο αποφασιστικό βήμα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε διεθνές επίπεδο. Με τη διεθνή αυτή σύμβαση επιδιώχθηκε η αντιμετώπιση της ρυπάνσεως που προκαλείται από την απόρριψη πετρελαίου και δεν γίνεται μνεία για άλλες επιβλαβείς ουσίες που απορρίπτονται από τα πλοία ή από άλλες πηγές της ξηράς.

Η διεθνής σύμβαση του 1954 τροποποιήθηκε το 1962 και αναμορφώθηκε πλήρως γιατί παρουσίαζε πολλές ελλείψεις και ασάφειες, κυρώθηκε δε από την Ελλάδα το 1966.

Με τη σύμβαση αυτή καθορίζονται οι ζώνες μέσα στις οποίες απαγορεύεται η απόρριψη από τα πλοία πετρελαίου και ορίζεται η υποχρέωση των κυβερνήσεων των παρακτίων κρατών να διαθέτουν στα λιμάνια που είναι αφετηρίες φορτώσεως πετρελαίου ή γίνονται επισκευές πλοίων, κατάλληλες **ευκολίες υποδοχής καταλοίπων**, στις οποίες θα παραδίδεται από τα πλοία το ακάθαρτο υδατέρμα (σαβούρα) ή τα αποπλύματα των δεξαμενών. Επιβλήθηκε επίσης με τη σύμβαση η τήρηση του **βιβλίου πετρελαίου** από τα πλοία, στο οποίο καταγράφεται η λήψη και απόρριψη έρματος, ο καθαρισμός των δεξαμενών, η διάθεση των καταλοίπων σε εγκαταστάσεις ξηράς, οι τυχαίες ή οι έκτακτες διαρροές πετρελαίου κ.λπ..

Η τήρηση του βιβλίου πετρελαίου αποσκοπεί στη συνεχή παρακολούθηση και τον έλεγχο των πλοίων από τις κρατικές υπηρεσίες, σε ό,τι αφορά στον τρόπο διαθέσεως των καταλοίπων πετρελαίου. Η μη τήρηση του βιβλίου πετρελαίου, καθώς και η μη κανονική συμπλήρωσή του αποτελούν παραβάσεις της διεθνούς συμβάσεως για τις οποίες επιβάλλονται διοικητικές κυρώσεις.

Η διεθνής σύμβαση του 1954/1962 τροποποιήθηκε το 1969 και το 1971, αλλά στη συνέχεια κρίθηκε ότι δεν εξαντλούσε τελείως το θέμα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και γι' αυτό καταρτίστηκε στο Λονδίνο νέα διεθνής σύμβαση, πάλι με πρωτοβουλία του ΙΜΟ, γνωστή ως Marpol 1973/78, η οποία έχει κυρωθεί και από την Ελλάδα και εφαρμόζεται διεθνώς όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

Η νέα σύμβαση περιλαμβάνει νέες σημαντικές διατάξεις για την αποτελεσματική προστασία της θάλασσας από τη ρύπανση και αντιμετωπίζει πιο ριζικά το ζήτημα. Καθορίζει **ειδικές περιοχές** (special areas) όπου απαγορεύεται απολύτως η απόρριψη πετρελαιοειδών. Τέτοιες περιοχές είναι ολόκληρη η Μεσόγειος, η Μαύρη Θάλασσα και η Βαλτική. Επίσης θεσπίζονται κανονισμοί ελέγχου ρυπάνσεως, η οποία μπορεί να προκληθεί από βλαβερές ουσίες που μεταφέρονται από τα πλοία, κύμα ή συσκευασμένες. Εισάγεται επίσης ειδικός κανονισμός για την αποφυγή ρυπάνσεως της θά-



λασσας από λύματα και απορρίμματα των πλοίων και απαγορεύεται τελείως η απόρριψη στη θάλασσα κάθε είδους πλαστικών ουσιών.

Για τα μεγάλα Δ/Ξ από τα οποία απειλούνται σοβαροί κίνδυνοι, λόγω του όγκου και των μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου που μεταφέρουν, έχουν επιβληθεί ειδικά μέτρα για την πρόληψη των ρυπάνσεων μεγάλης εκτάσεως.

Τέτοια μέτρα είναι η υποχρέωση να φέρουν χωριστές δεξαμενές έρματος ή σύστημα πλύσεως των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο σε συνδυασμό με το σύστημα αδρανούς αερίου.

Οι **χωριστές δεξαμενές έρματος** (segregated ballast tanks) είναι ειδικές δεξαμενές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την τοποθέτηση θαλάσσιου έρματος όταν το πλοίο ταξιδεύει κενό φορτίου. Το έρμα αυτό δεν έρχεται, όπως στα συνήθη δεξαμενόπλοια, σε επαφή με το φορτίο και είναι τελείως καθαρό όταν απορρίπτεται στη θάλασσα, προκειμένου να φορτώσει το πλοίο.

Το **σύστημα πλύσεως των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο** (crude oil washing) σε συνδυασμό με το **σύστημα αδρανούς αερίου** (inert gas system) είναι υποχρεωτικά στα νέα μεγάλα δεξαμενόπλοια, σύμφωνα με την Marpol. Με το σύστημα αυτό, ειδικές εγκαταστάσεις στις δεξαμενές του δεξαμενοπλοίου εκτοξεύουν στα τοιχώματά τους αργό πετρέλαιο και έτσι επιτυγχάνεται ο καθαρισμός τους από τα υπολείμματα φορτίου. Τα αποπλύματα αυτά παραδίνονται, μέσω ειδικών σωληνώσεων, σε ειδικές δεξαμενές καταλοίπων που βρίσκονται στα λιμάνια φορτώσεως ή εκφορτώσεως. Παράλληλα λειτουργεί και το σύστημα αδρανούς αερίου με το οποίο προλαμβάνονται ατυχήματα εκρήξεων ή αναφλέξεων στις δεξαμενές φορτίου.

Άλλη διεθνής σύμβαση που αφορά στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι η σύμβαση «*Περί Προστασίας της Μεσογείου από τη Ρύπανση*», που ψηφίσθηκε το 1976 στη Βαρκελώνη από τη διεθνή συνδιάσκεψη των μεσογειακών κρατών που έλαβε χώρα με πρωτοβουλία του Προγράμματος Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών (UNEP). Μαζί με τη σύμβαση εγκρίθηκαν και δυο πρωτόκολλα:

α) «*περί Συνεργασίας για την Καταπολέμηση της Ρυπάνσεως της Μεσογείου με Πετρέλαιο ή άλλες επιβλαβείς ουσίες*» και

β) «*περί Πρόληψης Ρυπάνσεως της Μεσογείου από την Απόρριψη Ουσιών από τα Πλοία και τα Αεροσκάφη*».

Η πιο πάνω σύμβαση κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν. 855/1978.

Άλλη διεθνής σύμβαση που αποβλέπει στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και έχει κυρωθεί από την Ελλάδα είναι η διεθνής σύμβαση «*Περί Ασιακής Ευθύνης Συνεπεία Ζημιών από τη Ρύπανση*». Με τη σύμβαση αυτή επιδιώκεται η εξασφάλιση επαρκούς αποζημιώσεως, μέσω των ασφαλιστικών εταιρειών στις οποίες είναι υποχρεωτικά ασφαλισμένα τα δεξαμενόπλοια, για την αποκατάσταση τυχόν ζημιών από ρυπάνσεις μεγάλης εκτάσεως λόγω διαφυγής πετρελαίου από δεξαμενόπλοια, οι οποίες δεν θα μπορούσαν ενδεχομένως να αντιμετωπισθούν ούτε και με ολόκληρη την αξία του υπαίτιου πλοίου.

Με τη σύμβαση επιβάλλεται σε όλα τα άνω των 2000 τόννων πλοία που μεταφέρουν φορτία πετρελαιοειδών να είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό που να αποδεικνύει ότι το πλοίο έχει ασφαλισθεί σε αναγνωρισμένο ασφαλιστικό οργανισμό κατά κινδύνων προκλήσεως ρυπάνσεως μεγάλης εκτάσεως.

Τα ειδικού τύπου πιστοποιητικά αυτά εκδίδονται για τα πλοία με ελληνική σημαία από τις λιμενικές αρχές της χώρας ή τα προξενικά λιμεναρχεία εφόσον προσκομισθεί σ' αυτά πιστοποιητικό αναγνωρισμένου ασφαλιστικού οργανισμού (blue card) σύμφωνα με υπόδειγμα της συμβάσεως.

Άλλη διεθνής σύμβαση του IMO που κυρώθηκε από την Ελλάδα είναι η σύμβαση «*περί πρόληψης της θάλασσας από απόρριψη καταλοίπων και άλλων υλών*», γνωστή ως Ocean Dumping – Λονδίνου 1972. Με τη σύμβαση αυτή συμπληρώνεται η προστασία της θάλασσας από τη ρύπανση με επιβλαβείς ουσίες (εκτός από πετρελαιοειδή) που είναι δυνατόν να απορρίπτονται από πλοία και αεροσκάφη.

Η απαγόρευση αφορά κυρίως σε κατάλοιπα ή σε άλλα υλικά, τα οποία παράγονται επάνω στα

πλοία ή τα αεροσκάφη ή φορτώνονται στην ξηρά με σκοπό να απορριφθούν στη συνέχεια στη θάλασσα.

Στη σύμβαση είναι προσαρτημένοι τρεις πίνακες:

α) Στον πρώτο περιλαμβάνονται οι πολύ επιβλαβείς ουσίες, η απόρριψη των οποίων στη θάλασσα απαγορεύεται απολύτως.

β) Στο δεύτερο πίνακα περιλαμβάνονται οι ουσίες για την απόρριψη των οποίων απαιτείται προηγούμενη άδεια της αρμόδιας αρχής.

γ) Στον τρίτο τέλος πίνακα περιλαμβάνονται ουσίες για την απόρριψη των οποίων είναι αρκετή η γενική άδεια της αρχής.

Οι άδειες αυτές πρέπει να χορηγούνται μετά από προσεκτική μελέτη σε ό,τι αφορά στη θέση απορρίψεως, σε συσχετισμό με την απορριπτόμενη ποσότητα, στα χαρακτηριστικά διασποράς (π.χ. επίδραση ρευμάτων, ανέμου κ.λπ.), στη φύση του εγγύς βυθού και στις πιθανές συνέπειες της απορρίψεως για το θαλάσσιο περιβάλλον.

#### **24.4 Διοικητικά και νομοθετικά μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.**

Η ευθύνη και η μέριμνα για την προστασία των ελληνικών θαλασσών από τη ρύπανση ανήκει στο Υ.Ε.Ν., στο οποίο από το 1972 λειτουργεί κεντρική διεύθυνση προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με κλιμάκιά της στις κατά τόπους λιμενικές αρχές. Η διεύθυνση αυτή μεριμνά για τη λήψη των απαιτούμενων νομοθετικών και διοικητικών μέτρων και για τη διεξαγωγή επιχειρήσεων μεγάλης εκτάσεως, για την καταπολέμηση της ρυπάνσεως των ακτών της χώρας, όταν αυτές απειλούνται από άμεσο και σοβαρό κίνδυνο. Στην περίπτωση αυτή προβλέπεται και η συνδρομή άλλων κρατικών υπηρεσιών (Γενικά Επιτελεία – Νομαρχίες – συναρμόδια υπουργεία).

Ο τακτικός έλεγχος των λιμανιών και ακτών ενεργείται με περιπολίες από ξηράς, από αέρα και από θάλασσα με ειδικά περιπολικά του λιμενικού σώματος και με αεροσκάφη του λιμενικού σώματος, ειδικά εντεταλμένα.

Εκτός από την επιτήρηση του ελληνικού θαλάσσιου χώρου με περιπολικά, γίνονται και παρατηρήσεις από τους κυβερνήτες των αεροσκαφών της πολεμικής και πολιτικής αεροπορίας και από τους κυβερνήτες των πολεμικών και εμπορικών πλοίων, οι οποίοι αναφέρουν στο θάλαμο επιχειρήσεων του Υ.Ε.Ν. κάθε περιστατικό ρυπάνσεως που θα υποπέσει στην αντίληψή τους.

Ο ΚΔΝΔ περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις για την καταστολή της ρυπάνσεως της θάλασσας:

α) Για σοβαρές περιπτώσεις ρυπάνσεως με πετρέλαιο από τα πλοία, μέσα στα ελληνικά χωρικά ύδατα, στα λιμάνια και στις ακτές, προβλέπεται από τον υπουργό η επιβολή πολύ υψηλών προστίμων.

β) Για τη ρύπανση της θάλασσας με πετρελαιοειδή από τον Πλοίαρχο ή από μέλος του πληρώματος ή την παράλειψη λήψεως μέτρων προς αποφυγή της ο ΚΔΝΔ προβλέπει ποινή φυλακίσεως μέχρι ενός έτους.

γ) Για την υπαίτια ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τον Πλοίαρχο ή μέλη του πληρώματος, επιβάλλεται επίσης πειθαρχική ποινή προσωρινής στερήσεως άδειας ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος από ένα μήνα μέχρι πέντε χρόνια.

Ο ειδικός νόμος 743/1977 «περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων», περιλαμβάνει διατάξεις που αναφέρονται:

α) Στην υποχρέωση των Δ/Ξ και των άλλων φορτηγών πλοίων που καταπλέουν στα ελληνικά λιμάνια ή προσεγγίζουν σε αγκυροβόλια και όρμους να παραδίδουν τα πετρελαιοειδή μείγματα, τα κάθε είδους απορρίμματα και τα κατάλοιπα δηλητηριωδών και τοξικών ουσιών σε χώρους που καθορίζει η λιμενική αρχή.

β) Στις υποχρεώσεις των εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται για μεταγγίσεις πετρελαίων ή για επισκευές πλοίων να διαθέτουν κατάλληλες ευκολίες υποδοχής καταλοίπων πετρελαιοειδών και άλλων ρυπαντικών ουσιών και να λαμβάνουν τα απαιτούμενα μέτρα προς αποφυγή της ρυπάνσεως.

γ) Στις υποχρεώσεις των θαλασσίων λουτρικών εγκαταστάσεων να διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό, ώστε να εξασφαλίζεται πλήρως η καθαριότητα κατά τη διάθεση των λυμάτων και να αντιμετωπίζουν κάθε έκτακτο περιστατικό ρυπάνσεων.

δ) Στην τήρηση μέτρων για τη μετάγγιση πετρελαίου προς αποφυγή ρυπάνσεως της θάλασσας (διάθεση πλωτών φραγμάτων, μέσων απορροφήσεως και περισυλλογής πετρελαιοειδών και διασκορπιστικών ουσιών).

ε) Στις υποχρεώσεις των Πλοιάρχων των Δ/Ξ που προσεγγίζουν σε ελληνικά λιμάνια και ακτές να αναφέρουν στις αρχές κάθε ατύχημα ή ζημιά ή φθορά από τα οποία πιθανόν να προκληθεί ρύπανση της θάλασσας, να ειδοποιούν τις αρχές για τον επικείμενο κατάπλου και για τα στοιχεία του φορτίου και να παραμένουν στη θέση που ορίζεται από τη λιμενική αρχή.

στ) Στις ευκολίες υποδοχής (πλωτές και κερσαίες), οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας των οποίων καθορίζονται με υπουργικές αποφάσεις.

ζ) Στις υποχρεώσεις των υπευθύνων σε περιπτώσεις ρυπάνσεως ή επικείμενου κινδύνου προκλήσεως ρυπάνσεως να λαμβάνουν κάθε πρόσφορο μέτρο προς αποτροπή, περιορισμό και εξουδετέρωσή της.

η) Στην αποκατάσταση από τους υπεύθυνους των ζημιών που προκαλούνται από ρυπάνσεις και στην καταβολή των δαπανών που πραγματοποιούνται για την αποτροπή ή εξουδετέρωσή τους.

θ) Στις ποινικές, διοικητικές και πειθαρχικές κυρώσεις που επιβάλλονται κατά των παραβατών του νόμου, της διεθνούς συμβάσεως περί αποφυγής ρυπάνσεως της θάλασσας, καθώς και των Προεδρικών Διαταγμάτων και Υπουργικών Αποφάσεων που εκδίδονται σε εκτέλεσή τους.

ι) Στη διαδικασία διαπιστώσεως των παραβάσεων προς επιβολή διοικητικών κυρώσεων και στην άσκηση ενδίκων μέσων.

ια) Στη σύσταση περιφερειακών σταθμών καταπολεμήσεως της ρυπάνσεως στα Λιμεναρχεία Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Πατρών, Ελευσίνας, Καβάλας, Χανίων, Ισθμίας και Βόλου, οι οποίοι αποστολή έχουν την επιθεώρηση των πλοίων κατά τη φορτοεκφόρτωση πετρελαιοειδών, τον έλεγχο παραδόσεως καταλοίπων, την επιτήρηση του θαλάσσιου χώρου με πλωτά και κερσαία μέσα, την αντιμετώπιση ρυπάνσεως της θάλασσας με ειδικά αγήματα και την εκτέλεση κάθε άλλης συναφούς εργασίας.

ιβ) Στις υποχρεώσεις των οργανισμών λιμανιών και των λιμενικών ταμείων για τη διάθεση κατάλληλων παραλιακών χώρων προς εγκατάσταση των σταθμών και την αποθήκευση του εξοπλισμού, καθώς και για την εξασφάλιση των απαιτούμενων ευκολιών για την υποδοχή και παραμονή των πλωτών τους μέσων.

ιγ) Στην είσπραξη των εσόδων από πρόστιμα που επιβάλλονται κατά των υπαιτίων ρυπάνσεως και στη διάθεσή τους για την προμήθεια πλωτών, κερσαίων και εναερίων μέσων προς επιτήρηση του ελληνικού θαλάσσιου χώρου, για την προμήθεια μέσων και εργαλείων, την αντιμετώπιση δαπανών εξουδετερώσεως περιστατικών ρυπάνσεως, τη συμμετοχή της Διευθύνσεως Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος σε διεθνή συνέδρια και την αντιμετώπιση άλλων δαπανών, σχετικών με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι:

α) **Ποινικές.** Όσοι προκαλούν σοβαρή ρύπανση από πρόθεση, τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών και αν προκύψει κίνδυνος ζημιάς ή βλάβης σε πρόσωπα ή πράγματα, με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους.

Όσοι προκαλούν ρύπανση από αμέλεια, τιμωρούνται με φυλάκιση. Αυτοί μπορεί να απαλλάσσονται, όταν με δική τους θέληση εξουδετερώσουν τη ρύπανση και αποτρέψουν κάθε βλάβη ή ζημιά που μπορεί να προέλθει από αυτή.

β) **Διοικητικές.** Οι υπαίτιοι ρυπάνσεως της θάλασσας ή των ακτών τιμωρούνται μετά από απόφαση της λιμενικής αρχής, με πρόστιμο μέχρι ορισμένου ποσού σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις (ισχύουν σήμερα 58.694 ευρώ). Με την ίδια ποινή τιμωρούνται και όσοι παραβαίνουν την

από το νόμο υποχρέωση για λήψη μέτρων ή τήρηση άλλων διαδικασιών προλήψεως, περιορισμού ή καταστολής της ρυπάνσεως, ακόμα και αν δεν προκλήθηκε αυτή.

Όταν εξακολουθεί η ρύπανση, η λιμενική αρχή επιβάλλει επί πλέον πρόστιμο για κάθε μέρα υπερβάσεως της προθεσμίας που τάσσεται για την αποκατάσταση. Σε περιπτώσεις σοβαρής ρυπάνσεως, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να επιβάλλει πολύ υψηλά πρόστιμα που ανέρχονται μέχρι και του ποσού των 1.173.881 Ευρώ.

Το ύψος των προστίμων είναι δυνατόν να τροποποιείται με νεότερες διατάξεις.

γ) **Πειθαρχικές.** Αν οι υπαίτιοι ρυπάνσεως είναι Έλληνες ναυτικοί, έχουν και πειθαρχικές ευθύνες κατά τις διατάξεις του ΚΑΝΔ. Από το Πειθαρχικό Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού (ΠΣΕΝ) δύναται να επιβληθεί προσωρινή ή οριστική στέρηση του ναυτικού επαγγέλματος.

δ) **Αστική Ευθύνη.** Στην Ελλάδα έχει εφαρμογή η διεθνώς αποδεκτή Αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει».

Οι κυρώσεις όταν συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις επιβάλλονται αθροιστικά από εντελώς ανεξάρτητα όργανα.

## 24.5 Διεθνής και εθνική νομοθεσία.

Η διεθνής και εθνική νομοθεσία για την προστασία των θαλασσών από τη ρύπανση περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

### 1) Διεθνής νομοθεσία.

α) Δ.Σ. CLC 1992: Για την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη, συνέπεια ζημιών ρυπάνσεως από πετρέλαιο.

β) Δ.Σ. Βαρκελώνη 1976: Για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από την ρύπανση.

γ) Δ.Σ. Λονδίνου 1972: Για την πρόληψη της ρυπάνσεως της θάλασσας από τα πλοία.

δ) Δ.Σ. MARPOL 73/78: Για την πρόληψη της ρυπάνσεως από τα πλοία.

ε) Παράρτημα VI της Δ.Σ. MARPOL 73/78: Για την πρόληψη της Ατμοσφαιρικής Ρυπάνσεως από Πλοία (Air Pollution ANNEX ).

στ) Δ.Σ. Κεφαλαίου 1992: Για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου για την Αποζημίωση Ζημιών Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο.

ζ) Δ.Σ. «OPRC 1990»: Για την Ετοιμότητα, Συνεργασία και Αντιμετώπιση της Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Πετρέλαιο.

η) Δ.Σ. «OPRC - HNS» 2000: Για την Ετοιμότητα, Συνεργασία και Αντιμετώπιση Περιστατικών Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Επικίνδυνες και Επιβλαβείς ουσίες.

θ) Διμερής Συμφωνία Ελλάδος Ιταλίας 1978: Περί Προστασίας του Ιονίου Πελάγους.

ι) Κανονισμοί και Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ενώσεως (ΕΥ), που αναφέρονται στο θαλάσσιο περιβάλλον.

### 2) Εθνική νομοθεσία.

α) Ν.Δ. 187/73: Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

β) Π.Δ. 55/98: Για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος (Ν. 743/77).

γ) Ν. 1650/86: Για την προστασία του περιβάλλοντος.

δ) Π.Δ. 11/2002: Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρυπάνσεως από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες.

ε) Ε 1β/221/1965 Υγειονομική Διάταξη.

στ) Νομαρχιακές Αποφάσεις.

ζ) Κανονισμοί Λιμένα.

η) Αριθ. Υ.Α. 2411.1/07/03/ΦΕΚ Β' 850/27-06-2003 «Οδηγίες/διαδικασίες για την αντιμετώπιση περιστατικών πλοίων που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης ή κινδύνου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 20 της Οδηγίας 2002/59 ορισμός περιοχών καταφυγής».

## 24.6 Γενική εκτίμηση καταστάσεως και προοπτικές.

Το θαλάσσιο περιβάλλον αντιμετωπίζει και στη χώρα μας πολλούς κινδύνους από διάφορους τομείς της βιομηχανίας, της ναυτιλίας, του τουρισμού, ακόμα και των έργων κοινής ωφέλειας και γι' αυτό επιβάλλεται ιδιαίτερη επιμέλεια και λήψη αυστηρών μέτρων για την προστασία του.

Θα ήταν παράλογο να αξιώσει κάποιος την πλήρη ανακοπή της προόδου και της οικονομικής αναπτύξεως της χώρας για να διαφυλαχθεί το περιβάλλον από τη ρύπανση. Απαιτείται όμως κατάλληλος προγραμματισμός και γενικότερη χωροταξική αντιμετώπιση, ώστε το κράτος να συνδυάσει την αρμονική οικονομική ανάπτυξη, παράλληλα με την προστασία και τη βελτίωση του περιβάλλοντος.

Ιδιαίτερη σημασία στην προσπάθεια προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος έχει η κατάλληλη διαπαιδαγώγηση του πληθυσμού και η δημιουργία κοινής συνειδήσεως, ότι η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και η ορθολογική χρησιμοποίηση των πόρων του είναι προς το συμφέρον της παρούσας, αλλά και των μελλοντικών γενεών και ότι κάθε σχετική προσπάθεια είναι ύψιστης σημασίας για την ευημερία και την ανάπτυξη των λαών.

Ειδικότερα για τη θάλασσα, θα πρέπει να κατανοηθεί ότι αυτή δεν είναι η δεξαμενή που μπορεί να δέχεται συνεχώς και ανεξέλεγκτα κάθε είδους απορρίμματα και δηλητήρια της ξηράς και ότι η ίδια η θάλασσα και οι οργανισμοί που εξαρτώνται από αυτή έχουν ζωτική σημασία για την ύπαρξη του ανθρώπου.

Πρέπει επίσης να καταστεί γενική συνείδηση ότι η παρούσα γενεά έχει χρέος να διαφυλάξει το θαλάσσιο περιβάλλον, αφού είναι πια δεδομένο ότι η δυνατότητα της θάλασσας για την εξουδετέρωση και αφομοίωση των ξένων προς αυτήν σωμάτων και για την ανανέωση των φυσικών της πόρων είναι σαφώς περιορισμένη.

Τα μέτρα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος που έχουν μέχρι τώρα ληφθεί στην Ελλάδα είναι αξιόλογα και δείχνουν το μέτρο των προσπαθειών που έχουν καταβληθεί.

Η κύρωση από την Ελλάδα του συνόλου σχεδόν των σχετικών διεθνών συμβάσεων, η ανελλιπής παρακολούθηση των εργασιών του ΙΜΟ και άλλων αρμοδίων διεθνών οργανισμών, η θεσμοθέτηση αξιολόγων νομοθετικών και διοικητικών μέτρων και οι αυστηρές κυρώσεις που επιβάλλονται κατά των παραβατών, φανερώνουν τη σταθερή απόφαση της πολιτείας να προστατεύσει με κάθε δυνατό μέσον το θαλάσσιο περιβάλλον της χώρας.

## ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

## ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ<sup>1,2,3</sup>

### 25.1 Εισαγωγή.

Το *Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας* είναι το σύνολο των κανόνων του συμβατικού και εθιμικού δικαίου που διέπουν τις ναυτικές σχέσεις μεταξύ των κρατών, καθώς και τον χώρο μέσα στον οποίο αναπτύσσεται η δραστηριότητα των κρατών στον τομέα αυτό. Επιπρόσθετα, ρυθμίζει και τις σχέσεις μεταξύ των εμπόλεμων κρατών, καθώς και μεταξύ εμπόλεμων και ουδέτερων κρατών, στην περίπτωση πολέμου ή εκθροπραξιών, που δεν μπορούν όμως να χαρακτηρισθούν κατά το διεθνές δίκαιο ως κατάσταση πολέμου.

Αντίθετα, το *Ναυτικό Δίκαιο* αναφέρεται στις σχέσεις ιδιωτικού δικαίου και στους κανόνες συμβατικού και εθιμικού δικαίου που διέπουν την εκμετάλλευση του πλοίου, τη μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων και εν γένει τη ναυσιπλοΐα.

### 25.2 Ιστορική αναδρομή.

Οι βασικές *Αρχές του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας* έχουν τη ρίζα τους στο εθιμικό Διεθνές Δίκαιο, όπως αυτές διαμορφώθηκαν μέσα από την πρακτική των μεγάλων ναυτικών κρατών. Οι Αρχές αυτές είναι:

α) Η *Αρχή της Ελευθερίας της Ανοικτής Θάλασσας*. Σύμφωνα με την Αρχή αυτή γίνεται παγίως δεκτό ότι η θάλασσα που βρίσκεται πέρα από την Αιγιαλίτιδα Ζώνη είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη και συνεπώς κανένα κράτος δεν μπορεί να ασκεί κυριαρχία σε αυτήν.

β) Η *Αρχή της Πλήρους Κυριαρχίας στην Αιγιαλίτιδα Ζώνη ή στα Χωρικά Ύδατα*. Η Αρχή αυτή καθιερώθηκε πρωτίστως για λόγους άμυνας και ασφάλειας των παρακτίων κρατών.

γ) Η *Αρχή της Αβλαβούς Διελεύσεως μέσα από τη Χωρική Θάλασσα*. Με βάση την Αρχή αυτή, διευκολύνεται η Διεθνής Ναυσιπλοΐα και γίνεται δεκτό ότι κάθε ξένο πλοίο (εμπορικό ή πολεμικό), έχει το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως από τα Χωρικά Ύδατα άλλων Κρατών, χωρίς να προσβάλλεται η κυριαρχία του παράκτιου κράτους. Ορισμένα κράτη αποδέχονται το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως, απαιτούν όμως για τη διέλευση αυτή να προηγηθεί γνωστοποίηση ή άδεια.

Οι Αρχές, που αφορούν στο *εθιμικό*, κυρίως, *Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας*, κωδικοποιήθηκαν από την Πρώτη Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ το 1958 στη Γενεύη με τις εξής τέσσερεις *Συμβάσεις*:

α) Σύμβαση για τη Χωρική Θάλασσα και τη Συνορεύουσα Ζώνη.

β) Σύμβαση για την Ανοικτή Θάλασσα.

γ) Σύμβαση για την Υφαλοκρηπίδα και

δ) η Σύμβαση για την Αλιεία και την Προστασία των Βιολογικών Πόρων στην Ανοικτή Θάλασσα.

<sup>1</sup> Ε. Ρούκουνας, *Διεθνές Δίκαιο II*, 1982, σελ. 79 και επ.,

<sup>2</sup> Κ. Οικονομίδης, *Θέματα Διεθνούς Δικαίου και Ελληνικής Εξωτερικής Πολιτικής*, 1993, σελ. 17 και επ.,

<sup>3</sup> Π. Μηλιάρakis, *Σύγχρονα Θέματα Διπλωματίας Διεθνούς Οικονομίας και Διεθνούς Δικαίου*, 1982, σελ. 102 και επ..

### 25.3 Συνθήκη Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τον Νόμο της Θάλασσας (UNCLOS), (United Nations Convention on the Law of the Sea).

Η Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ συγκάλυσε νέα Διεθνή Συνδιάσκεψη στις 17-27 Απριλίου 1960 στη Γενεύη, προκειμένου αυτήν τη φορά να υπάρξει ουσιαστικό αποτέλεσμα σχετικά με τον καθορισμό της έκτασης της Αιγιαλίτιδας ζώνης και των ορίων των ζωνών αλιείας, δεδομένου ότι θεωρήθηκε πως αυτά ήταν τα σημεία, στα οποία η πρώτη Διεθνής Συνδιάσκεψη δεν έδωσε ικανοποιητική λύση. Η εν λόγω συνδιάσκεψη όμως δεν κατέληξε σε συμπεράσματα.

Λίγα χρόνια αργότερα κρίθηκε αναγκαία η αναθεώρηση των Συμβάσεων της Γενεύης και πραγματοποιήθηκε η τρίτη Διεθνής Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ στην Νέα Υόρκη τον Δεκέμβριο του 1973. Αποτέλεσμα της Συνδιασκέψεως αυτής είναι η νέα ενιαία **Σύμβαση** για το **Δίκαιο της Θάλασσας (ΔΘ)**, η οποία υπεγράφη στο Montego-Bay της Τζαμάικα στις 10 Δεκεμβρίου 1982.

Με τη Σύμβαση ΔΘ κωδικοποιήθηκε το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας σε νέο συμβατικό κείμενο υπό την αιγίδα των Ηνωμένων Εθνών, το οποίο αποτελείται από 320 άρθρα και 9 Παραρτήματα, συνιστώντας ένα μακροσκελέστατο κείμενο (προς ενημέρωση των αναγνωστών παρατίθεται ο πίνακας 25.1).

**Πίνακας 25.1**  
**Τα μέρη της Συμβάσεως για το Δίκαιο της Θάλασσας.**

<i>Τίτλος</i>	<i>Άρθρα</i>
Μέρος Ι – Εισαγωγή	1
Μέρος ΙΙ – Χωρική Θάλασσα και Συνορεύουσα Ζωνή	2-33
Μέρος ΙΙΙ – Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας	34-45
Μέρος ΙV – Αρχιπελαγικά Κράτη	46-54
Μέρος V – Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη	55-75
Μέρος VI – Υφαλοκρηπίδα	76-85
Μέρος VII – Ανοικτή Θάλασσα	86-120
Μέρος VIII – Καθεστώς Νήσων	121
Μέρος IX – Κλειστές ή Ημίκλειστες Θάλασσες	122-132
Μέρος X – Δικαίωμα Προσβάσεως των Άνευ Ακτών Κρατών προς και από τη Θάλασσα και Ελευθερία Διελεύσεως	124-132
Μέρος XI – Η Περιοχή	133-191
Μέρος XII – Προστασία και Διατήρηση Θαλάσσιου Περιβάλλοντος	192 -237
Μέρος XIII – Θαλάσσια Επιστημονική Έρευνα	238-265
Μέρος XIV – Ανάπτυξη και Μεταβίβαση Θαλάσσιας Τεχνολογίας	266 – 278
Μέρος XV – Επίλυση Διαφορών	279 – 299
Μέρος XVI – Γενικές Διατάξεις	300 – 304
Μέρος XVII – Τελικές Διατάξεις	305 – 320

<i>Παράρτημα</i>	<i>Άρθρα</i>
I. Άκρως Μεταναστευτικά Είδη	
II. Επιτροπή για τα Όρια της Υφαλοκρηπίδας	1-9
III. Βασικές Διατάξεις που διέπουν τις προκαταρκτικές έρευνες, την εξερεύνηση και την εκμετάλλευση	1-22

<i>Παράρτημα</i>	<i>Άρθρα</i>
IV. Καθεστώς της Επιχειρήσεως	
V. Συνδιαλλαγή	1-14
VI. Καταστατικό του Δ.Δ. για το Δίκαιο της Θάλασσας	1-41
VII. Διαιτησία	1-13
VIII. Ειδική Διαιτησία	1-5
IX. Συμμετοχή Διεθνών Οργανισμών	1-8
Συμφωνία σχετική με την εφαρμογή του Μέρους XI της Συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας 1982	1-10
Παράρτημα	
Τμήμα 1 – Δαπάνες Κρατών-Μερών και Θεσμικές Διευθετήσεις	
Τμήμα 2 – Η Επιχείρηση	
Τμήμα 3 – Λήψη Αποφάσεων	
Τμήμα 4 – Αναθεωρητική Διάσκεψη	
Τμήμα 5 – Μεταβίβαση Τεχνολογίας	
Τμήμα 6 – Πολιτικής Παραγωγής	
Τμήμα 7 – Οικονομική Βοήθεια	
Τμήμα 8 – Οικονομικοί Όροι Συμβολαίων	
Τμήμα 9 – Επιτροπή Οικονομικών	

Το συμβατικό αυτό κείμενο υιοθετήθηκε με μεγάλη πλειοψηφία, ενώ καταψηφίστηκε από τις Η.Π.Α., το Ισραήλ, την Τουρκία και τη Βενεζουέλα. Αξίζει δε να σημειωθεί ότι αποχή δήλωσαν:

- α) η (τότε) Σοβιετική Ένωση με τους δορυφόρους του (τότε) Ανατολικού Μπλοκ και
- β) επτά Δυτικά Κράτη: το Βέλγιο, η Ιταλία, η Ισπανία, το Λουξεμβούργο, οι Κάτω Χώρες, η (τότε) Δυτική Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ταϊλάνδη.

Σύμφωνα με το άρθρο 308 της Συμβάσεως, προκειμένου αυτή να τεθεί σε ισχύ, απαιτούνταν η παρέλευση ενός έτους από την επικύρωσή της από 60 Κράτη. Να σημειωθεί ότι, οι Διεθνείς Συμβάσεις επικυρώνονται στο διεθνές πεδίο και κυρώνονται στην εσωτερική έννομη τάξη. Η Σύμβαση ΔΘ κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον Ν. 2321/1995, με αποτέλεσμα να ενσωματωθεί στο Ελληνικό Δίκαιο στις 23 Ιουνίου 1995<sup>1</sup>.

Το ισχύον σήμερα Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας, όπως ορίστηκε με τη Σύμβαση ΔΘ, ρυθμίζει θέματα σχετικά, όπως:

- α) Η Αιγιαλίτιδα Ζώνη.
- β) Η Συνορεύουσα Ζώνη.
- γ) Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ).
- δ) Η Υφαλοκρηπίδα.
- ε) Η Ανοικτή Θάλασσα.
- στ) Η Ζώνη των Διεθνών Βυθών.
- ζ) Η έννοια των Αρχιπελαγικών Κρατών.
- η) Οι κλειστές και ημίκλειστες θάλασσες.
- θ) Η επίλυση των διαφορών.

<sup>1</sup> ΦΕΚ τ. Α' 136/23.6.1995. Σύμφωνα με την ανακοίνωση Φ0546/3229/1995 του Υπουργείου Εξωτερικών (ΦΕΚ τ. Α 207/1995), η σύμβαση τέθηκε σε ισχύ στις 19.8.1995.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΚΤΟ\*

### ΕΙΔΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΖΩΝΕΣ – ΥΦΑΛΟΚΡΗΠΙΔΑ

#### 26.1 Χρήσιμοι ορισμοί και διευκρινίσεις με βάση τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (ΔΘ).

##### 26.1.1 Θαλάσσιες ζώνες.

Με τις διατάξεις της Συμβάσεως ΔΘ, που αποκρυσταλλώνουν προηγούμενους εθιμικούς κανόνες, έχουν θεσμοθετηθεί οι Θαλάσσιες Ζώνες (σχ. 26.1α).

Στην κλασική του μορφή το Δίκαιο της Θάλασσας προέβλεπε δύο θεμελιώδεις ζώνες για τον θαλάσσιο χώρο: την **αιγιαλίτιδα ζώνη**, όπου το παράκτιο κράτος ασκούσε κυριαρχία και την **ανοικτή θάλασσα**, όπου κανένα κράτος δεν ασκούσε κυριαρχία και ήταν ανοικτή για χρήση από όλα τα κράτη. Στη συνέχεια, οι ζώνες αυξήθηκαν· π.χ. δημιουργήθηκε η ειδική ζώνη αλιείας, έξω από την αιγιαλίτιδα ζώνη.

Κάθε παράκτιο κράτος καθορίζει με την εσωτερική του νομοθεσία τα όρια των θαλασσιών ζωνών που το περιβάλλουν, μέχρι το ανώτατο όριο που επιτρέπει το διεθνές δίκαιο. Έτσι, μ' αυτήν την οριοθέτηση, γίνεται γνωστό στα άλλα κράτη ποια είναι τα γεωγραφικά όρια των σχετικών αρμοδιοτήτων του παράκτιου κράτους.

Ωστόσο, στις περισσότερες παράκτιες περιοχές υπάρχουν γειτονικά κράτη, τα οποία υποχρεούνται να μοιραστούν τις θαλάσσιες εκτάσεις, όπως η περίπτωση Ελλάδας-Τουρκίας στο Αιγαίο, όπου και τα δύο κράτη δικαιούνται να επεκτείνουν τις αιγιαλίτιδες ζώνες τους ως τα 12 ν.μ., αλλά αυτό δεν είναι δυνατό για τμήματα των ακτών που βρίσκονται απέναντι από τις ακτές του άλλου κράτους και η μεταξύ τους θαλάσσια απόσταση δεν επαρκεί για να εξαντλήσουν το μέγιστο εύρος των χωρικών υδάτων. Επομένως, είναι απαραίτητη η χάραξη νοτιών θαλασσιών γραμμών που ορίζουν τις θαλάσσιες ζώνες των γειτονικών παρακτίων κρατών. Αρχίζοντας από την ακτή, συναντούμε μία σειρά από θαλάσσιες ζώνες, καθεμιά από τις οποίες **διέπεται από διαφορετικό νομικό καθεστώς**.

##### 26.1.2 Εσωτερικά ύδατα.

Η πρώτη ζώνη καλείται **εσωτερικά ύδατα** και πρόκειται για τα ύδατα εκείνα που βρίσκονται μεταξύ της ακτής και του σημείου από το οποίο αρχίζει η μέτρηση της αιγιαλίτιδας ζώνης. Στον όρο **εσωτερικά ύδατα** περιλαμβάνονται τα λιμάνια (μαζί με τα αγκυροβόλια και τα λιμενικά έργα), οι όρμιοι και οι λεγόμενοι ιστορικοί κόλποι και οι εκβολές ποταμών.

Σ' αυτήν τη ζώνη το παράκτιο κράτος ασκεί όλες τις εξουσίες, δηλαδή έχει **πλήρη κυριαρχία**<sup>1</sup>,

\* Συγγραφέας του παρόντος Κεφαλαίου είναι ο κ. **Αριστοτέλης Αλεξόπουλος**, δρ. Ναυτιλιακών Σπουδών.

<sup>1</sup> «Η **κυριαρχία** από το **κυριαρχικό δικαίωμα** διαφέρει. Με τον όρο κυριαρχικό δικαίωμα νοοείται το δικαίωμα ειδικού σκοπού (συνήθως λειτουργικού), συγγενές προς την εδαφική κυριαρχία, αλλά με μια ουσιαστική διαφορά: η εδαφική κυριαρχία συνεπάγεται δυνατότητα άσκησης όλων των αρμοδιοτήτων του κράτους, ενώ το κυριαρχικό δικαίωμα είναι σαφώς περιορισμένο και αφορά συγκεκριμένους σκοπούς. Σύμφωνα με το άρθρο 77 § 1 Σύμβαση ΔΘ, το παράκτιο κράτος ασκεί κυριαρχικά δικαιώματα επί της υφαλοκρηπίδας». Κ. Ιωάννου-Α. Στρατή, *Δίκαιο της Θάλασσας*, ό.π. σελ. 149.

με μόνο περιορισμό την προσόρμιση και τον ελλιμενισμό των ξένων πλοίων. Επίσης, στα εσωτερικά ύδατα μπορεί να περιληφθούν και οι κόλποι, όταν η απόσταση των σημείων των κατωτάτων ρηχιών στη φυσική είσοδο του κόλπου είναι έως 24 ν.μ. Στην οριοθετική γραμμή που χαράσσεται, τα ύδατα στο εσωτερικό της γραμμής θα είναι εσωτερικά ύδατα.

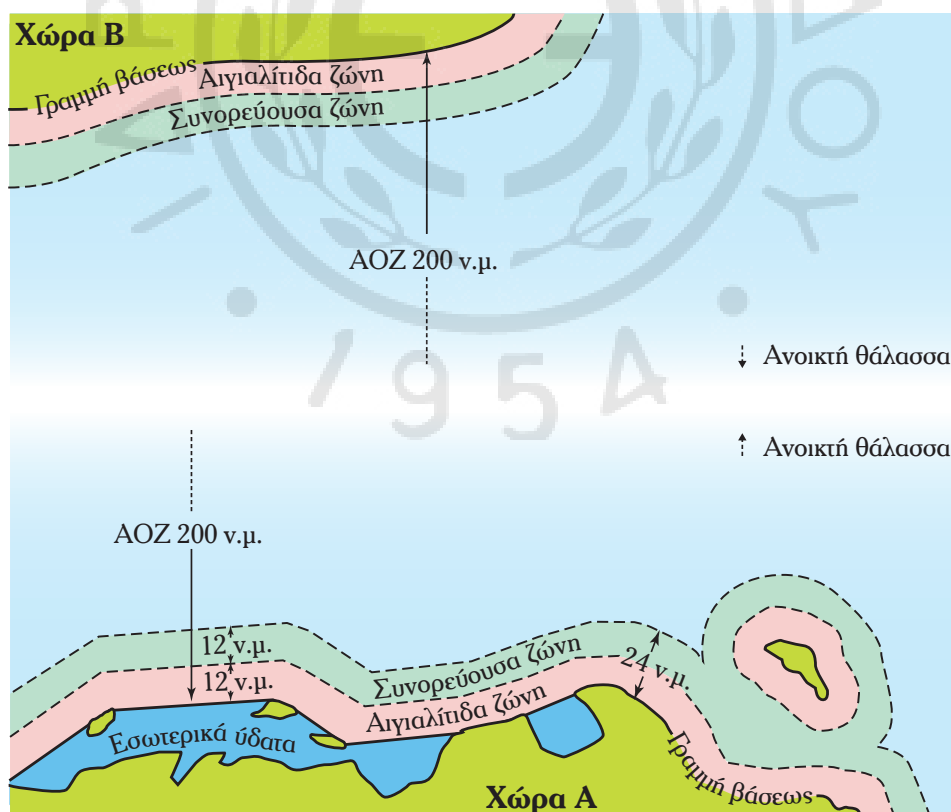
Το πιο σημαντικό ζήτημα σχετικά με τα εσωτερικά ύδατα είναι η πρόσβαση των αλλοδαπών πλοίων στους λιμένες. Ο γενικός κανόνας σήμερα είναι ότι τα κράτη έχουν την αρμοδιότητα να εξαρτούν την πρόσβαση στους λιμένες τους από οποιοσδήποτε όρους θεωρούν αναγκαίους. Επομένως, το δικαίωμα προσβάσεως του αλλοδαπού πλοίου μπορεί να καθιερωθεί μετά από συμφωνία μεταξύ του κράτους της σημαίας και του κράτους του λιμένα. Στην πλειονότητά τους οι διεθνείς λιμένες είναι ανοικτοί στη διεθνή ναυσιπλοΐα, με σκοπό την εξυπηρέτηση του διεθνούς εμπορίου και των θαλασσίων μεταφορών.

Εξαιρέσεις στον κανόνα αποτελούν οι περιπτώσεις πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο λόγω κακοκαιρίας ή μηχανικής βλάβης και μπορούν να καταπλεύσουν στο πλησιέστερο λιμάνι, ακόμη και εάν υπάρχει απαγόρευση. Επίσης, όταν πρόκειται για πλοία που διεξάγουν θαλάσσια επιστημονική έρευνα, υπάρχει υποχρέωση των κρατών για τη διευκόλυνσή τους.

### 26.1.3 Αιγιαλίτιδα ζώνη.

Αμέσως μετά τα εσωτερικά ύδατα υπάρχει η **αιγιαλίτιδα ζώνη** (ή χωρικά ύδατα) που εκτείνεται πέρα από την ξηρά και τα εσωτερικά ύδατα (ως ξηρά εννοείται τόσο το ηπειρωτικό έδαφος, όσο και οποιοσδήποτε νησιωτικός σχηματισμός). Η ζώνη περιλαμβάνει τον βυθό, το υπέδαφος της σχετικής θαλάσσιας περιοχής, καθώς και τον υπερκείμενο εναέριο χώρο.

Κάθε παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα να καθορίσει το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης, μέχρι το ανώ-



Σχ. 26.1α

Θαλάσσιες ζώνες σύμφωνα με τη Σύμβαση ΔΘ.

τατο όριο που ορίζει το διεθνές δίκαιο, δηλαδή τα 12 ν.μ. μετρώντας από τις γραμμές βάσεως<sup>1</sup>. Η Ελλάδα έχει 6 ν.μ. χωρικά ύδατα, αλλά 10 ν.μ. για αμυντικούς σκοπούς και εναέριο χώρο. Η Τουρκία αντίθετα, από το 1964 έχει επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη της στα 12 ν.μ. στη Μαύρη Θάλασσα και στη Μεσόγειο προς την πλευρά της Κύπρου, με βάση την αρχή της αμοιβαιότητας, ενώ για λόγους σκοπιμότητας διατηρεί στην περιοχή του Αιγαίου αιγιαλίτιδα ζώνη 6 ν.μ.

Η **κυριαρχία** του παράκτιου κράτους είναι **πλήρης** στη ζώνη αυτή (ισχύει η άποψη ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη εξομοιώνεται με το έδαφος), εκτός του περιορισμού από την Αρχή της Αβλαβούς Διελεύσεως των αλλοδαπών πλοίων (χωρίς τη συγκατάθεση του παράκτιου κράτους), ο οποίος δεν υφίσταται όταν πρόκειται για εδάφος, υπεδάφος και εναέριο χώρο. Διέλευση σημαίνει ναυσιπλοΐα μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη, με σκοπό τον διάπλου της ζώνης αυτής δίχως είσοδο στα εσωτερικά ύδατα ή προσόρμιση σε αγκυροβόλιο ή λιμενικές εγκαταστάσεις έξω από τα εσωτερικά ύδατα. Η διέλευση πρέπει να είναι συνεχής και ταχεία, ενώ η στάση και η αγκυροβολία επιτρέπονται μόνο όταν πρόκειται για συνήθη περιστατικά της ναυσιπλοΐας ή για λόγους ανωτέρας βίας.

Εξυπακούεται ότι περιστατικά όπως η απειλή ή χρήση βίας κατά της εδαφικής ακεραιότητας του παράκτιου κράτους, η διεξαγωγή πολεμικών ασκήσεων, οι ενέργειες για συλλογή πληροφοριών προς απειλή της ασφάλειας του παράκτιου κράτους, η απονήωση, προσνήωση ή φόρτωση αεροσκαφών, η εκτόξευση οποιασδήποτε πολεμικής συσκευής, η φόρτωση και εκφόρτωση εμπορεύματος, χρημάτων ή προσώπων κατά παράβαση τελωνειακών ή μεταναστευτικών νόμων, η εκ προθέσεως σοβαρή ρύπανση, η όποια αλιευτική δραστηριότητα, η διεξαγωγή υδρογραφικής έρευνας και οι πράξεις παρεμποδίσεως συστημάτων επικοινωνίας, δεν συνιστούν αβλαβή διέλευση.

#### **26.1.4 Συνορεύουσα ζώνη (και αρχαιολογική ζώνη).**

Η Συνορεύουσα ζώνη αποτελεί μέρος της ανοικτής θάλασσας, βρίσκεται αμέσως μετά την αιγιαλίτιδα ζώνη και χαρακτηρίζει μία ενδιάμεση κατάσταση. Το παράκτιο κράτος μπορεί να ασκήσει ορισμένες αρμοδιότητες ελέγχου σχετικές με την πρόληψη και καταστολή παραβιάσεων της τελωνειακής, φορολογικής, μεταναστευτικής και υγειονομικής νομοθεσίας του, που έλαβαν χώρα ή πρόκειται να συμβούν στο έδαφός του ή στην αιγιαλίτιδα ζώνη του. Η Συνορεύουσα ζώνη μπορεί να εκτείνεται έως τα 24 ν.μ. από τις γραμμές βάσεως της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Η Ελλάδα δεν διαθέτει συνορεύουσα ζώνη, ενώ κράτη όπως η Δανία, η Νορβηγία, η Συρία, έχουν υιοθετήσει **τελωνειακές ζώνες**, άλλα κράτη όπως το Μπαγκλαντές, η Ινδία, το Πακιστάν και η Βενεζουέλα ασκούν πλήρη δικαιοδοσία στη συνορεύουσα ζώνη και τέλος, κάποια άλλα έχουν καθιερώσει **ζώνες ασφαλείας** ή **οικολογικές ζώνες**, όπως η Σλοβενία, η Κροατία και η Γαλλία.

Στην ουσία η μοναδική αρμοδιότητα που έχει το παράκτιο κράτος εντός της συνορεύουσας ζώνης είναι να **ασκεί έλεγχο**, έχει δηλαδή μία περιορισμένη λειτουργική αρμοδιότητα, χωρίς οποιοδήποτε στοιχείο κυριαρχίας. Παράλληλα, ο κανόνας που ρυθμίζει τα ενάλια αρχαιολογικά και ιστορικά ευρήματα αφορά στη γενική υποχρέωση των κρατών για τη διαφύλαξή τους. Όταν αυτά τα αντικείμενα βρίσκονται στα εσωτερικά ή στα χωρικά ύδατα υπάγονται στη δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους, ενώ όταν βρίσκονται πέρα από το όριο των 24 ν.μ. το καθεστώς τους ρυθμίζεται από ειδικές διεθνείς συνθήκες.

#### **26.1.5 Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ).**

Αυτή η ζώνη είναι η πέραν και παρακείμενη της αιγιαλίτιδας ζώνης θαλάσσια περιοχή, το πλάτος της οποίας μπορεί να φθάσει τα 200 ν.μ. από τις γραμμές βάσεως (σχ. 26.1α), από τις οποίες μετρείται το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης. Στην ΑΟΖ το παράκτιο κράτος ασκεί συγκεκριμένες εξουσίες, κυρίως για οικονομικούς σκοπούς. Στην ΑΟΖ τα τρίτα κράτη έχουν δικαίωμα να ασκούν μόνο τις

<sup>1</sup> «Ο προσδιορισμός της έκτασης της αιγιαλίτιδας ζώνης, αλλά και των ζωνών δικαιοδοσίας γενικότερα, προϋποθέτει τον καθορισμό σημείων κατά μήκος της ακτογραμμής από τα οποία θα μετρηθούν τα εξωτερικά όρια των ζωνών αυτών. Η γραμμή νοτιή ή φυσική, από την οποία μετράτε το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης ονομάζεται **γραμμή βάσης**». Α. Στρατή, *Ελληνικές Θαλάσσιες Ζώνες και Οριοθέτηση με Γειτονικά Κράτη*, σελ. 8, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2012.

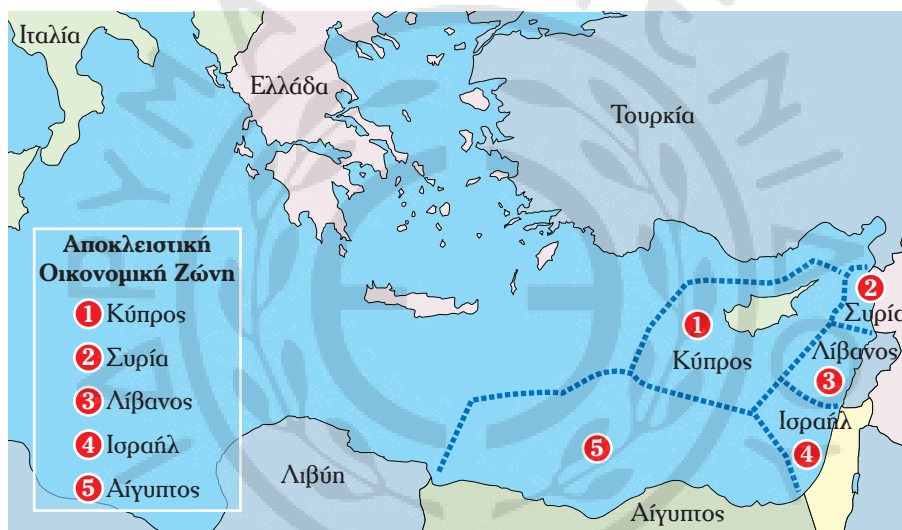
ελευθερίες που αναγνωρίζει ρητά η Σύμβαση ΔΘ και αφορούν περιοριστικά στη ναυσιπλοΐα, στην υπέρπτηση, στην τοποθέτηση υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών.

Η ΑΟΖ δεν αποτελεί τμήμα της ανοικτής θάλασσας, όπως ίσχυε κατά την ίδρυσή της, αλλά ζώνη *sui generis*. Διέπεται από ειδικό νομικό καθεστώς, το οποίο δεν ταυτίζεται με το καθεστώς κυριαρχίας της αιγιαλίτιδας ζώνης, ούτε με την Αρχή της Ελευθερίας της Ανοικτής Θάλασσας. Το παράκτιο κράτος ασκεί κυριαρχικά δικαιώματα για την έρευνα και την εκμετάλλευση των πόρων (ζώντων και μη), των υδάτων και του βυθού της θάλασσας, καθώς και την οικονομική εκμετάλλευση των ρευμάτων και των υπερκειμένων ανέμων.

Από τα παράκτια κράτη της Μεσογείου, που έχουν κυρώσει τη Σύμβαση ΔΘ, Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη 200 ν.μ. έχουν κηρύξει η Κύπρος, ο Λίβανος, η Αίγυπτος, η Συρία και το Ισραήλ (σx. 26.1β).

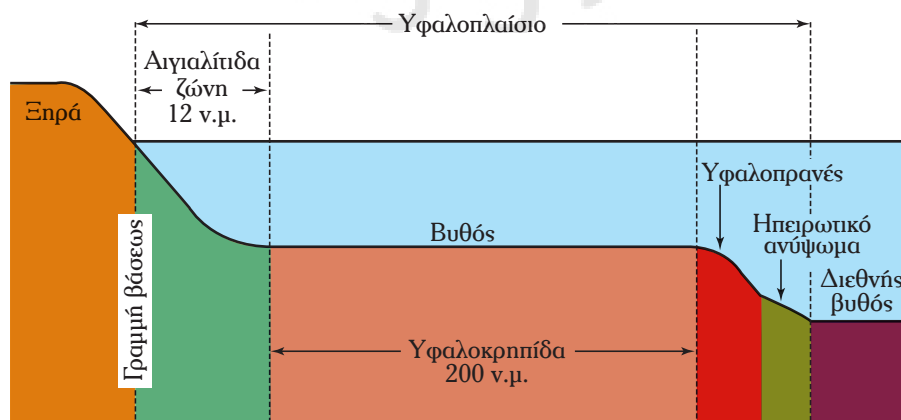
## 26.2 Υφαλοκρηπίδα.

Σύμφωνα με το άρθρο 76 της Συμβάσεως ΔΘ, η υφαλοκρηπίδα (σx. 26.2α) ενός παράκτιου κράτους αποτελείται από το θαλάσσιο βυθό και το υπέδαφός του που εκτείνεται: α) πέρα από τη



Σx. 26.1β

Σχεδιάγραμμα των Αποκλειστικών Οικονομικών Ζώνων (ΑΟΖ) της Μεσογείου που έχουν ήδη ανακηρυχθεί.



Σx. 26.2α

Σχεδιάγραμμα της υφαλοκρηπίδας.

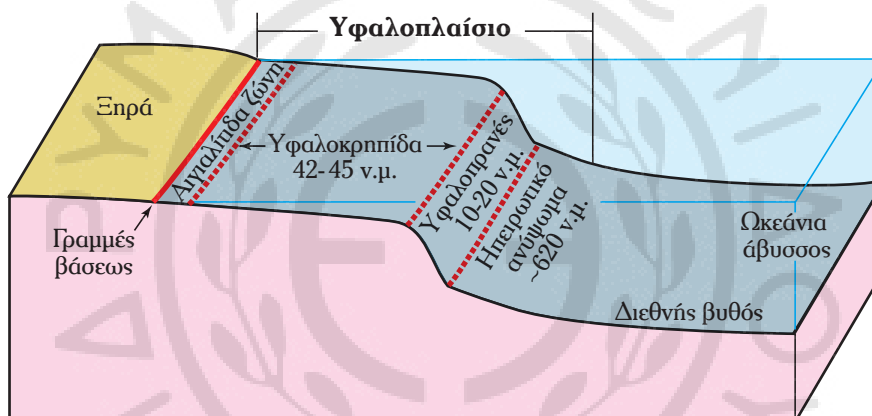
αιγιαλίτιδα ζώνη καθ' όλη την έκταση της φυσικής προεκτάσεως του κερσαίου του εδάφους μέχρι του εξωτερικού ορίου του υφαλοπλαισίου ή β) σε μια απόσταση 200 ν.μ. από τις γραμμές βάσεως από τις οποίες μετρείται το πλάτος της χωρικής θάλασσας στην περίπτωση που το εξωτερικό όριο του υφαλοπλαισίου δεν εκτείνεται μέχρι αυτήν την απόσταση.

Η υφαλοκρηπίδα,<sup>1</sup> επίσης είναι ένα **γεωλογικό φαινόμενο**. Συγκεκριμένα, ο βυθός, δηλαδή η φυσική προέκταση της ξηράς κάτω από τη θάλασσα, εκτείνεται σε διάφορα βάρη από την ακτή μέχρι το σημείο εκείνο που υπάρχει μια απότομη κλίση προς την ωκεάνια άβυσσος. Το τμήμα του βυθού από την ακτή ως την ωκεάνια άβυσσος ονομάζεται **υφαλοπλάσιο** (continental margin) και διακρίνεται σε τρία τμήματα (σχ. 26.2β):

α) Στην **υφαλοκρηπίδα**, που βρίσκεται 42–45 ν.μ. από την ακτή και έχει μέγιστο βάθος 150–200 m.

β) Στο **υφαλοπρανές**, που αρχίζει εκεί που τελειώνει η υφαλοκρηπίδα και εκτείνεται σε απόσταση 10–20 ν.μ., ενώ το σύνηθες βάθος του είναι 3.000–4.000 m, και

γ) στο **ηπειρωτικό ανυψώμα**, που είναι το αμέσως επόμενο τμήμα μετά το υφαλοπρανές, το οποίο εκτείνεται σε απόσταση περίπου 620 ν.μ. Μετά το τέλος του ηπειρωτικού ανυψώματος αρχίζει η ωκεάνια άβυσσος, το μέγιστος βάθος της οποίας έχει σημειωθεί στον Ειρηνικό Ωκεανό και είναι 11.034 m.



Σχ. 26.2β

Σχεδιάγραμμα του υφαλοπλαισίου.

Από τα παραπάνω συνάγεται ότι η **γεωλογική** από τη **νομική** έννοια της υφαλοκρηπίδας **διαφέρει**.

Το παράκτιο κράτος έχει κυριαρχικά δικαιώματα στη ζώνη αυτή· εάν για παράδειγμα το παράκτιο κράτος δεν εξερευνά την υφαλοκρηπίδα ή δεν εκμεταλλεύεται τους φυσικούς της πόρους, κανείς δεν μπορεί να αναλάβει αυτές τις δραστηριότητες χωρίς ρητή συναίνεσή του. Ωστόσο, τα κυριαρχικά δικαιώματα επί της υφαλοκρηπίδας δεν θίγουν το νομικό καθεστώς των υπερκειμένων υδάτων ή του υπερκειμένου εναέριου χώρου (σε αντίθεση με τα εσωτερικά και χωρικά ύδατα).

Άλλα συναφή δικαιώματα που ασκεί το παράκτιο κράτος στη ζώνη αυτή είναι το δικαίωμα γεωτρήσεων, τοποθέτησης τεχνητών νησιών, εγκαταστάσεων και κατασκευών σπράγγων.

### 26.3 Η διαφορά της ΑΟΖ από την υφαλοκρηπίδα.

Η κύρια διαφορά της ΑΟΖ από την υφαλοκρηπίδα, σύμφωνα με το άρθρο 56 της Συμβάσεως

<sup>1</sup> Βλ. μεταξύ άλλων Κ. Ιωάννου-Α. Στρατή, *Δίκαιο της Θάλασσας*, ό.π. σελ. 127 επ., Η. Κρίστινς, *Το Δίκαιο της Θάλασσας και η Χώρα μας*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα 2010, σελ. 15 επ.

ΔΘ, έγκειται στο ότι το παράκτιο κράτος που κηρύπτει ΑΟΖ, ασκεί ειδικά κυριαρχικά δικαιώματα έρευνας, εκμεταλλεύσεως, διαχειρίσεως στον βυθό, στο υπέδαφος του βυθού, αλλά και στα υπερκείμενα θαλάσσια ύδατα, συνεπώς όχι μόνο σε μη ζώντες φυσικούς πόρους (ορυκτά), αλλά και σε ζώντες, δηλαδή στην αλιεία. Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 77 της παραπάνω Συμβάσεως, τα δικαιώματα<sup>1</sup> στην υφαλοκρηπίδα υπάρχουν και διατηρούνται ανεξάρτητα απ' το εάν το παράκτιο κράτος την ερευνά ή την εκμεταλλεύεται και χωρίς να απαιτείται οποιαδήποτε ανακήρυξή της, όπως για την ΑΟΖ. Τέλος, το άρθρο 121 (παράγρ. 2) αναφέρει ότι όλα τα κατοικημένα νησιά διαθέτουν ΑΟΖ και ότι η ΑΟΖ και η υφαλοκρηπίδα ενός νησιού καθορίζονται με τον ίδιο ακριβώς τρόπο που καθορίζονται και για τις ηπειρωτικές περιοχές, εξαιρουμένων των βράχων, που δεν μπορούν να συντηρήσουν ανθρώπινη ζωή ή δεν είναι οικονομικά εκμεταλλεύσιμοι (άρθρ. 121 παράγρ. 3).



<sup>1</sup> Βλ. υποσημείωση 1 σελ. 112.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

### ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΣΤΗΝ ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ

#### 27.1 Η αρχή της Ελευθερίας της Ανοικτής Θάλασσας και οι επιμέρους ελευθερίες αυτής.

Τα διεθνή ύδατα διέπονται από την Αρχή της Ελευθερίας των Θαλασσών. **Ανοικτή θάλασσα** (open sea) χαρακτηρίζεται η πέραν της Αιγιαλιτιδας ζώνης θαλάσσια έκταση, στην οποία δεν υφίσταται κυριαρχική εξουσία οποιουδήποτε κράτους και γι' αυτό είναι ελεύθερη η χρησιμοποίησή της από όλους. Σύμφωνα με το άρθρο 89 της Συμβάσεως ΔΘ «*κανένα κράτος δεν μπορεί νομίμως να διεκδικήσει την υπαγωγή οποιουδήποτε μέρους της ανοικτής θάλασσας υπό την κυριαρχία του*». Περαιτέρω το άρθρο 87 (παράγρ. 1) ορίζει ότι: «*η ανοικτή θάλασσα είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη, παράκτια ή άνευ ακτών*». Η παντελής έλλειψη κυριαρχίας στην ανοικτή θάλασσα συνεπάγεται αφενός τη δυνατότητα όλων των κρατών να την χρησιμοποιούν ελεύθερα και αφετέρου ότι η ανοικτή θάλασσα υπόκειται στους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου και τους Εθνικούς Κανόνες, στους οποίους ρητώς παραπέμπει το Διεθνές Δίκαιο.

Η Αρχή της Ελευθερίας της Ανοικτής Θάλασσας περιλαμβάνει –μεταξύ άλλων– τις ακόλουθες ελευθερίες:

- α) Την **Ελευθερία της Ναυσιπλοΐας**.
- β) Την **Ελευθερία υπερπήσεως**.
- γ) Την **Ελευθερία τοποθετήσεως υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών** (τηρουμένων των διατάξεων του Μέρους VI της Συμβάσεως ΔΘ περί υφαλοκρηπίδας).
- δ) **Ελευθερία Αλιείας** (τηρουμένων των όσων προβλέπουν τα άρθρα 116-120 της Συμβάσεως ΔΘ), και
- ε) την **Ελευθερία Θαλάσσιας Επιστημονικής Έρευνας** (τηρουμένων των προβλεπομένων διατάξεων των Μερών VI και XIII της Συμβάσεως ΔΘ περί υφαλοκρηπίδας και θαλάσσιας επιστημονικής έρευνας αντίστοιχα).

#### 27.2 Το πλοίο στην ανοικτή θάλασσα.

Σύμφωνα με το άρθρο 90 της Συμβάσεως ΔΘ, κάθε κράτος, παράκτιο ή μη, «*έχει δικαίωμα να διαπλέει την ανοικτή θάλασσα με πλοία που φέρουν τη σημαία του*». Συνεπώς **ελευθερία της ναυσιπλοΐας** σημαίνει ελεύθερη διέλευση πλοίων, τα οποία φέρουν την σημαία κάποιου κράτους. Προϋπόθεση, λοιπόν, για τη διέλευση ενός πλοίου από την ανοικτή θάλασσα είναι η σύνδεσή του προς ορισμένο κράτος. Αυτό έχει σημασία, καθώς τα πλοία στην ανοικτή θάλασσα υπάγονται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας που φέρουν. Κανένα κράτος δεν έχει δικαίωμα να προβαίνει σε πράξεις εξουσίας κατά πλοίων που δεν φέρουν τη σημαία του. Αν ένα πλοίο, στην ανοικτή θάλασσα, παραβιάζει τη νομοθεσία του κράτους της σημαίας του ή το διεθνές δίκαιο, τότε μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο πράξεων εξουσίας από πολεμικά πλοία μόνο του κράτους της σημαίας του.

Σε καιρό ειρήνης, τα πολεμικά πλοία δεν έχουν αρμοδιότητα να πραγματοποιούν οποιαδήποτε επέμβαση ή να παρακωλύουν την ναυσιπλοΐα των ξένων εμπορικών πλοίων στην ανοικτή θάλασσα.

Ένα πολεμικό πλοίο μπορεί να προβεί, στην ανοικτή θάλασσα, σε *έλεγχο της σημαίας* και περαιτέρω σε *επίσκεψη* εμπορικού πλοίου υπό ξένη σημαία, στις περιπτώσεις που υπάρχει εύλογη υπόνοια ότι πλοίο ασκεί πειρατεία, δουλεμπόριο ή φέρει ξένη σημαία και αρνείται να ανυψώσει σημαία, ενώ στην πραγματικότητα έχει την ίδια σημαία με το πολεμικό πλοίο.

Ο *έλεγχος σημαίας* δεν πρέπει να συγχέεται με το δικαίωμα *ννοψίας*, η οποία νομιμοποιείται μόνο σε περίπτωση ένοπλης συρράξεως. Το εμπόλεμο κράτος δικαιούται να προβεί σε ννοψία στην ανοικτή θάλασσα στα πλοία εκείνα, που δημιουργούν υποψίες ότι μετέχουν στον πολεμικό ανεφοδιασμό του αντιπάλου και διενεργούν λαθρεμπόριο πολέμου. Προκειμένου όμως αυτό να συμβεί, χρειάζεται προηγουμένως να υπάρχει αναγγελία της ένοπλης συρράξεως προς τους τρίτους (εμπόλεμη κατάσταση). Πάντως, για κάθε περιστατικό που συμβαίνει επί του πλοίου στην ανοικτή θάλασσα, ποινική και πειθαρχική δικαιοδοσία έχει μόνο το κράτος της σημαίας του πλοίου, βάσει της Αρχής της Ελευθερίας των Θαλασσών.

### 27.3 Το πλοίο στο λιμάνι.

Με τον όρο *λιμάνι*<sup>1</sup> νοείται η ασφαλής εκείνη περιοχή, στην οποία τα πλοία μπορούν να διακινούνται εμπορεύματα και επιβάτες αλλά και να προστατεύονται από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Το λιμάνι περιλαμβάνει τη θαλάσσια περιοχή και την χερσαία ζώνη<sup>2</sup>. Επίσης, περιλαμβάνει τις εξωτερικές εγκαταστάσεις, που βρίσκονται στη θαλάσσια περιοχή και τις εσωτερικές εγκαταστάσεις, οι οποίες βρίσκονται στη χερσαία περιοχή του λιμένος.

Το λιμάνι εντάσσεται στα εσωτερικά ύδατα και συνεπώς διέπεται από το Εθνικό Δίκαιο του παράκτιου κράτους. Όμως, και το Διεθνές Δίκαιο της θάλασσας περιλαμβάνει ρυθμίσεις αναφορικά με συγκεκριμένες λειτουργίες των λιμένων. Συγκεκριμένα το άρθρο 11 της Συμβάσεως ΔΘ αναφέρει ότι «για τον σκοπό της οριοθέτησης της αιγιαλίδας ζώνης τα εξωτερικά μόνιμα λιμενικά έργα που σχηματίζουν ένα ενιαίο σύνολο με το σύστημα του λιμανιού θεωρούνται ότι αποτελούν μέρος της ακτής (του κράτους)» και προσθέτει ακόμα ότι οι «εγκαταστάσεις οι ανοικτά των ακτών και τα τεχνητά νησιά δεν θεωρούνται μόνιμα λιμενικά έργα», ενώ τα εξωτερικά λιμενικά έργα θεωρούνται μέρος της ακτής. Στο άρθρο 18 υπάρχει αναφορά στις λιμενικές εγκαταστάσεις έξω από τα εσωτερικά ύδατα των κρατών.

Επίσης, η Σύμβαση ΔΘ στο άρθρο 25 (παράγρ. 2) εξειδικεύει τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους σχετικά με την αβλαβή διέλευση και ορίζει ότι: «Στην περίπτωση πλοίων που εισέρχονται στα εσωτερικά ύδατα ή προσεγγίζουν σε λιμενική εγκατάσταση που κείται έξω από τα εσωτερικά ύδατα, το παράκτιο κράτος έχει επίσης το δικαίωμα να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη οποιασδήποτε παραβίασης των όρων στους οποίους υπόκειται η είσοδος αυτών των πλοίων στα εσωτερικά ύδατα ή η παραπάνω προσέγγισή του σε λιμενική εγκατάσταση».

Περαιτέρω ρυθμίσεις για την πρόσβαση αλλοδαπών πλοίων στα λιμάνια περιλαμβάνονται στη Δ.Σ. για το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσιών Λιμένων<sup>3</sup>, που υπογράφηκε στις Γενεύη στις 9 Δεκεμβρίου 1923, και η οποία στο άρθρο 1 ορίζει: «Υπό την έννοια του παρόντος Κανονισμού θεωρούνται θαλάσσιοι λιμένες οι κατά κανόνα υπό θαλασσοπλοίων συχνάζομενοι και διά το εξωτερικό εμπόριον χρησιμοποιούμενοι». Θα πρέπει όμως να επισημανθεί ότι οι διατάξεις της συγκεκριμένης συμβάσεως εφαρμόζονται μόνον σε αλλοδαπά πλοία που φέρουν τη σημαία ενός από τα συμβαλλόμενα κράτη, δηλαδή ενός από τα 43 κράτη, που έχουν προσχωρήσει σε αυτή.

Τέλος, ο ΚΔΝΔ στα άρθρα 136-138 περιέχει διατάξεις για την έκταση του λιμανιού και τα όρια της αστυνομικής δικαιοδοσίας των λιμενικών αρχών. Έτσι, τα λιμάνια περιλαμβάνουν την θαλάσ-

<sup>1</sup> Βλ. μεταξύ άλλων Κ. Ιωάννου-Α. Στρατή, *Δίκαιο της Θάλασσας*, ό.π. Κεφ. 3 σελ. 57 επ.

<sup>2</sup> Άρθρο 137 (1) ΚΔΝΔ.

<sup>3</sup> Η Ελλάδα έχει προσχωρήσει στην εν λόγω Σύμβαση με τον Ν. 3904/1929 ΦΕΚ τ. Α 55/1929. Στο σύνολο έχουν προσχωρήσει στην συγκεκριμένη Σύμβαση 43 κράτη.



σια περιοχή του λιμανιού και την χερσαία ζώνη του λιμένα. Στα λιμάνια της Ελλάδας τη διοικητική αστυνομία ασκούν οι Λιμενικές Αρχές, που εκδίδουν αστυνομικές διατάξεις υπό τον τύπο των Κανονισμών Λιμένα.

#### **– Είσοδος ξένων πλοίων στα θαλάσσια λιμάνια.**

Ένα από τα ζητήματα σχετικά με τους λιμένες αφορά στο ερώτημα εάν τα αλλοδαπά πλοία έχουν δικαίωμα προσβάσεως στους λιμένες<sup>1</sup>. Το ερώτημα αυτό προκύπτει δεδομένου ότι η Σύμβαση ΔΘ δεν περιέχει ειδικό κανόνα με τον οποίο ρυθμίζεται το ζήτημα, παρόλο που η συγκεκριμένη σύμβαση δεν αμφισβητεί τη νομοθετική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους να ρυθμίζει με εθνικούς κανόνες την πρόσβαση των αλλοδαπών πλοίων στα λιμάνια του. Άλλωστε, όπως ήδη αναφέρθηκε, το άρθρο 25 (παράγρ. 2) της Συμβάσεως περί της αβλαβούς διελεύσεως ρητώς αναγνωρίζει την νομοθετική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους, προκειμένου να θέτει όρους και προϋποθέσεις αναφορικά με την πρόσβαση των αλλοδαπών πλοίων στα εσωτερικά του ύδατα. Σχετικά με το θέμα αυτό, η Σύμβαση ΔΘ στο Μέρος Χ (άρθ. 124-132), προβλέπει για το δικαίωμα προσβάσεως των πλοίων των κρατών, που δεν έχουν ακτές προς και από τη θάλασσα, καθώς και για την ελευθερία διελεύσεως, μόνο όμως κατόπιν συμφωνίας με το κράτος διελεύσεως. Το άρθρο 131 της Συμβάσεως αυτής καθιερώνει την ίση μεταχείριση στα θαλάσσια λιμάνια των πλοίων που φέρουν τη σημαία κρατών χωρίς ακτές με αυτήν που παρέχεται σε άλλα ξένα πλοία.

Ο γενικός κανόνας που ισχύει σήμερα είναι ότι τα κράτη δικαιούνται να επιβάλλουν όρους που θεωρούν αναγκαίους σχετικά με την πρόσβαση αλλοδαπών πλοίων στα λιμάνια τους. Σήμερα, στην πλειονότητά τους οι διεθνείς λιμένες είναι ανοικτοί στην διεθνή ναυσιπλοΐα, δεδομένου ότι εξυπηρετείται έτσι το διεθνές εμπόριο και οι θαλάσσιες μεταφορές. Το δικαίωμα ξένων εμπορικών πλοίων να εισέλθουν στα λιμάνια ενός κράτους αποτελεί αντικείμενο πολλών διμερών εμπορικών συμβάσεων μεταξύ παρακτίων κρατών, που βασίζονται στην αμοιβαιότητα των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των συμβαλλομένων παρακτίων κρατών.

Στον γενικό κανόνα που αναφέρθηκε υπάρχουν ορισμένες εξαιρέσεις και περιορισμοί· για παράδειγμα:

α) Το άρθρο 255 της Συμβάσεως, το οποίο θεσπίζει υποχρέωση των κρατών να υιοθετούν εύλογους κανόνες σχετικά με την προσέγγιση των πλοίων στους λιμένες τους και να παρέχουν βοήθεια σε πλοία που διεξάγουν επιστημονική έρευνα.

β) Τα πλοία που βρίσκονται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης λόγω καιρικών συνθηκών, βλάβης ή οποιασδήποτε άλλης αιτίας και κινδυνεύουν, δικαιούνται να καταπλεύσουν στον πλησιέστερο λιμένα. Η συγκεκριμένη εξαίρεση αποτελεί εθιμικό δίκαιο και μάλιστα, το πλοίο που βρίσκεται σε κατάσταση ανάγκης απολαύει ασυλίας.

γ) Τα κράτη οφείλουν να μην προβαίνουν σε αυθαίρετες διακρίσεις μεταξύ των πλοίων διαφόρων σημαίων αναφορικά με τους όρους προσβάσεώς τους στο λιμάνι.

#### **27.4 Το πλοίο στην αιγιαλίτιδα ζώνη.**

Όπως προαναφέρθηκε, σύμφωνα με το άρθρο 2 (παράγρ. 1) της Συμβάσεως ΔΘ, το παράκτιο κράτος στην αιγιαλίτιδα ζώνη ασκεί πλήρη κυριαρχία, με την έννοια ότι δεν περιορίζεται σε ορισμένες μόνον δραστηριότητες ή δικαιώματα, αλλά περιλαμβάνει το σύνολο των αρμοδιοτήτων (νομοθετική, δικαιοδοτική, εκτελεστική) για το σύνολο των δυνατών δράσεων. Ωστόσο η κυριαρχία του παράκτιου κράτους περιορίζεται μέσω της Αρχής της Αβλαβούς Διελεύσεως των αλλοδαπών πλοίων του άρθρου 2 (παράγρ. 3) της Συμβάσεως, καθώς και από άλλες υποχρεώσεις και περιορισμούς, που επιβάλλονται από το Διεθνές Δίκαιο.

Τα εμπορικά πλοία που βρίσκονται εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης ξένου κράτους θεωρούνται επέ-

<sup>1</sup> Βλ. μεταξύ άλλων Κ. Ιωάννου-Α. Στρατή, *Δίκαιο της Θάλασσας*, Κεφ. 3 ό.π.

κταση του εδάφους του κράτους, τη σημαία του οποίου φέρουν. Συνεπώς, μόνο το κράτος αυτό έχει δικαιοδοσία για όσα συμβαίνουν επί του πλοίου. Κατ' εξαίρεση το παράκτιο κράτος έχει δικαιοδοσία για τα πλοία που βρίσκονται στα χωρικά του ύδατα (αιγιαλίτιδα ζώνη), σε περίπτωση παραβάσεων σχετικά με τη διατάραξη της τάξεως και ησυχίας.

Προκειμένου λοιπόν το παράκτιο κράτος να έχει δικαίωμα να ενεργήσει ανακριτικές πράξεις και συλλήψεις επί των πλοίων με ξένη σημαία, τα οποία βρίσκονται στα χωρικά του ύδατα, θα πρέπει να συντρέχει κάποια από τις εξής περιπτώσεις:

α) Οι συνέπειες των παρανόμων πράξεων να επεκτείνονται έξω από το πλοίο (π.χ. απόρριψη απαγορευμένων ουσιών, κατά παράβαση των Διεθνών Συμβάσεων και κανονισμών).

β) Από τις συνέπειες των παραβάσεων να διαταράσσεται η δημόσια τάξη και ησυχία μέσα στην περιοχή των χωρικών υδάτων (π.χ. ρίψη πυροβολισμών, πρόκληση θορύβων κ.λπ.).

γ) Να ζητηθεί από τον Πλοίαρχο του πλοίου ή τον πρόξενο του κράτους της σημαίας του πλοίου η παρέμβαση των αρχών του παράκτιου κράτους.

Τα παράκτια κράτη δεν δικαιούνται κατ' αρχήν να ασκήσουν αστική δικαιοδοσία σε πρόσωπα που επιβαίνουν σε πλοία διερχόμενα από τα χωρικά τους ύδατα, ούτε να λάβουν μέτρα αναγκαστικά ή συντηρητικά κατά του πλοίου, εκτός αν υπάρχουν υποχρεώσεις που τις ανέλαβε το πλοίο κατά τη διέλευσή του από τα χωρικά ύδατα ή ευθύνες που δημιουργήθηκαν κατά τον χρόνο της διελεύσεως. Τα ζητήματα σχετικά με την αστική δικαιοδοσία ρυθμίζονται στο άρθρο 28 (παράγρ. 1,2,3.) της εν λόγω Συμβάσεως. Ειδικότερα ορίζεται ότι το παράκτιο κράτος δεν θα πρέπει να ανακόψει ή εκτρέψει τον πλοιο αλλοδαπού πλοίου στην αιγιαλίτιδα ζώνη για να ασκήσει αστική δικαιοδοσία επί των προσώπων που βρίσκονται σε αυτό. Στην παράγραφο 2 ορίζεται ότι επιτρέπει στο παράκτιο κράτος να ασκήσει αστική δικαιοδοσία μόνον για υποχρεώσεις που αναλήφθηκαν ή δημιουργήθηκαν από το πλοίο κατά τη διάρκεια ή για τους σκοπούς της διελεύσεως από τα χωρικά ύδατα και τέλος στην παράγραφο 3 ορίζεται ότι επιτρέπει στο παράκτιο κράτος να λάβει εκτελεστικά μέτρα ή να συλλάβει, για λόγους ασκήσεως αστικής δικαιοδοσίας, αλλοδαπό πλοίο που σταθμεύει στην αιγιαλίτιδα ζώνη ή διέρχεται από αυτήν, προερχόμενο από τα εσωτερικά του ύδατα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΟΓΔΩΟ

### Η ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ – ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

#### 28.1 Η τρομοκρατία στη θάλασσα – Πειρατεία.

Η πειρατεία αποτελεί την μεγαλύτερη απειλή σήμερα στις θάλασσες. Αντίθετα με τους πειρατές της παλαιάς εποχής, που είχαν ως μοναδικό στόχο τους τον πλουτισμό, οι σύγχρονοι πειρατές, μαζί με την δίψα τους για πλουτισμό έχουν και ιδεολογικά ερείσματα, ενώ ενδέχεται να έχουν ακόμη και πολιτικά ή θρησκευτικά κίνητρα. Αυτός ο συνδυασμός είναι ιδιαίτερα επικίνδυνος για τις ενεργειακές αγορές του πλανήτη, καθώς οι μεγαλύτερες ποσότητες πετρελαίου και φυσικού αερίου διακινούνται μέσω ναυτιλιακών περάσματος, όπου τα κρούσματα πειρατείας έχουν αυξηθεί κατακόρυφα τα τελευταία έτη.

Τη σημερινή εποχή προβληματίζει ιδιαίτερα η περίπτωση της πειρατείας, στην οποία υπάρχει πιθανότητα εμπλοκής τρομοκρατικής βίας. Κάποιοι ερευνητές μάλιστα, ταυτίζουν τους πειρατές με τους τρομοκράτες, καθώς και οι δύο ομάδες αποτελούν «εχθρούς της ανθρωπότητας»<sup>1</sup>. Όμως, θα πρέπει να επισημανθεί ότι δεν μπορεί να υπάρχει απόλυτη ταύτιση του πειρατή και του τρομοκράτη, καθώς οι δύο δράστες έχουν διαφορετικές προθέσεις πίσω από τις ενέργειες-πράξεις τους<sup>2</sup>.

Τι σημαίνει όμως **πειρατεία**<sup>3</sup>; Σύμφωνα με το άρθρο 101 της Συμβάσεως ΔΘ, ως πειρατεία νοείται:

α) Κάθε παράνομη πράξη βίας ή κρατήσεως ή κάθε πράξη διαρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου (ή αεροσκάφους) και που κατευθύνεται **πρώτον** στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου (ή αεροσκάφους) ή εναντίον προσώπου ή περιουσιακών στοιχείων πάνω στο πλοίο (ή στο αεροσκάφος) αυτό και **δεύτερον** σε τόπο εκτός κρατικής δικαιοδοσίας, εναντίον πλοίου (ή αεροσκάφους), προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων.

β) Κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους με γνώση των γεγονότων που καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό πειρατικό και

γ) κάθε πράξη υποκινήσεως ή σκόπιμης διευκολύνσεως πράξεως, που συνιστά πειρατεία.

**Πειρατικό πλοίο** ή (**αεροσκάφος**) χαρακτηρίζεται εκείνο, του οποίου τα πρόσωπα που ασκούν τον πραγματικό έλεγχο του το χρησιμοποιούν προκειμένου να διαπράξουν πράξεις πειρατείας. Αυτό ισχύει και για πλοίο (ή αεροσκάφος) που έχει χρησιμοποιηθεί για να διαπραχθεί οποιαδήποτε τέτοια πράξη και για όσο χρόνο αυτή διαρκεί.

Σύμφωνα με την Σύμβαση ΔΘ, όλα τα κράτη έχουν την υποχρέωση να συνεργάζονται με σκοπό τη καταστολή της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος βρίσκεται εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.

Κάθε κράτος δύναται να προβεί σε κατάσχεση πειρατικού πλοίου (ή αεροσκάφους) είτε στην ανοικτή θάλασσα είτε σε όποιο άλλο μέρος εκτός της δικαιοδοσίας άλλου κράτους. Επίσης, κάθε

<sup>1</sup> Βλ. Μ. Μπόση, *Θαλάσσια Πειρατεία – Τρομοκρατία*, εκδ. Ποιότητα 2012, σελ. 90 με παραπομπή σε Thorup M., “Enemy of Humanity: The Anti-Piracy Discourse in Present – Day Anti – Terrorism”, *Terrorism and Political Violence*, τομ. 17, τεύχος 3, Άνοιξη-Καλοκαίρι 2009.

<sup>2</sup> Μ. Μπόση, *Θαλάσσια Πειρατεία – Τρομοκρατία*, ό.π. σελ. 90.

<sup>3</sup> Βλ. μεταξύ άλλων, Δ. Μυλωνόπουλος, *το Δίκαιο της Θάλασσας*, σελ. 106 και επ..

κράτος δύναται να προβεί στην κατάσχεση πλοίου (ή αεροσκάφους), το οποίο ελέγχεται από πειρατές, να συλλάβει τα πρόσωπα, αλλά και να κατάσχει τα περιουσιακά τους στοιχεία πάνω στο πλοίο. Εάν όμως, ένα κράτος προχωρήσει στην κατάσχεση πλοίου δίχως να έχει επαρκή στοιχεία για πειρατεία, τότε το κράτος αυτό ευθύνεται για κάθε απώλεια ή ζημία που προκλήθηκε από την κατάσχεση, έναντι του κράτους του οποίου το πλοίο φέρει την σημαία.

## 28.2 Επικίνδυνες περιοχές.

Η κατάληψη του πλοίου *S.S. Falke* το 1929 θεωρείται ως η πρώτη ενέργεια πειρατείας της σύγχρονης εποχής. Επαναστάτες από τη Βενεζουέλα κατέλαβαν το πλοίο στην Πολωνία και προσπάθησαν ανεπιτυχώς να ενισχύσουν τον αγώνα στην πατρίδα τους.

Όμως, η κατάληψη του Ιταλικού κρουαζιερόπλοιου *Achille Lauro* ήταν αυτή που επανέφερε το θέμα της πειρατείας, και τούτο κυρίως λόγω της τεράστιας δημοσιότητας που έλαβε. Η κατάληψη του εν λόγω κρουαζιερόπλοιου τον Οκτώβριο του 1985 έγινε κατά την αναχώρησή του από το λιμάνι της Αλεξάνδρειας από αντάρτες του Μετώπου για την Απελευθέρωση της Παλαιστίνης. Οι πειρατές απαίτησαν την απελευθέρωση 50 Παλαιστινίων κρατουμένων από τις αρχές του Ισραήλ και κατάφεραν να διαφύγουν από το πλοίο. Συνελήφθησαν όμως κατά τη διαφυγή τους από τις Ιταλικές αρχές στη Σικελία. Το περιστατικό αυτό είχε ως αποτέλεσμα μία επικάλυψη μεταξύ των εννοιών της τρομοκρατίας και της πειρατείας, προκαλώντας την Διεθνή Κοινότητα να αναθεωρήσει τις έννοιες, όπως αυτές πήγαιναν από τις μέχρι τότε Διεθνείς Συνθήκες.

Τα κρούσματα πειρατείας, ενώ ήταν σπάνια και μεμονωμένα, στη δεκαετία του '80 αυξήθηκαν σταδιακά εναντίον εμπορικών πλοίων στα Στενά της Μαλάκκα και στο σύμπλεγμα των Φιλιππίνων από υποκινούμενες πειρατικές ομάδες με στόχο τα φορτία των πλοίων.

Τον 21<sup>ο</sup> αιώνα η πειρατεία λαμβάνει τεράστιες διαστάσεις με επεισόδια σε πολλά μέρη, με κυριότερες εστίες ολοκληρωμένη την περιοχή της Ινδονησίας και των Φιλιππίνων, την Ερυθρά Θάλασσα, τον κόλπο του Άντεν και το Κέρας της Αφρικής, τον κόλπο της Γουινέας ανοικτά της Νιγηρίας και τη θαλάσσια περιοχή ανοικτά της Κολομβίας και της Βενεζουέλας.

Σήμερα, η πιο επικίνδυνη περιοχή για την εκδήλωση πειρατείας και τρομοκρατικών χτυπημάτων εναντίον εμπορικών και πολεμικών πλοίων θεωρείται η θαλάσσια περιοχή ανοικτά της Σομαλίας, στο Κέρας της Αφρικής και στον κόλπο του Άντεν.

Αναζητώντας τις περιοχές που το φαινόμενο της πειρατείας είναι εντονότερο, οδηγούμαστε σε πολυσύχναστες θαλάσσιες οδούς όπως:

### α) Σομαλία.

Η Σομαλία έχει ακτογραμμή που ξεπερνά τα 3.000 km και αποτελεί ένα από τα ιστορικά κέντρα πειρατείας στην Αφρική. Οι Σομαλοί πειρατές, οπλισμένοι με αυτόματα τουφέκια και εκτοξευτές ρουκετών, χρησιμοποιούν μια ιδιαίτερη στρατηγική κυκλώνοντας τα πλοία-στόχους και οδηγώντας τα σε σημεία που είναι πιο εύκολη η κατάληψή τους. Η Διεθνής κοινότητα έχει καταβάλει προσπάθειες αντιμετώπισης του φαινομένου της πειρατείας στη Σομαλία. Μία από αυτές τις προσπάθειες ήταν και η αποστολή πλοίων με ανθρωπιστική βοήθεια, τα οποία όμως δεν μπόρεσαν να πλησιάσουν στις ακτές της χώρας λόγω των πειρατικών επιθέσεων. Κράτη όπως η Γαλλία, η Δανία, η Ολλανδία και ο Καναδάς παρέιχαν ναυτική στήριξη από τον Νοέμβριο του 2007 έως τον Ιούνιο του 2008, προκειμένου να παραδοθούν τα είδη. Όμως, παρά την παρουσία πολυεθνικού πολεμικού ναυτικού στη συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή, η κινητικότητα των πειρατών στη Σομαλία δεν μειώθηκε.

### β) Νιγηρία.

Το 2004, στα εθνικά ύδατα της Νιγηρίας καταγράφηκε ο μεγαλύτερος αριθμός πειρατικών ενεργειών στην περιοχή. Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB) κατατάσσει τη Νιγηρία στην τρίτη θέση ανάμεσα στις χώρες (13 επιθέσεις) με τα περισσότερα επεισόδια πειρατείας μετά την Ινδονησία (50

επιθέσεις) και τα στενά της Μαλάκκα (20 επιθέσεις)<sup>1</sup>. Χαρακτηριστικό παράδειγμα επίθεσης αποτελεί το τάνκερ *Jag Payal*, το οποίο στις 27 Δεκεμβρίου 2007 αγκυροβόλησε στο Λάγος της Νιγηρίας και δέχτηκε επίθεση από μια ομάδα πειρατών. Μέχρι το υπόλοιπο πλήρωμα να καταλάβει τι έγινε, οι πειρατές είχαν διαφύγει με τη λεία τους επιβιβαζόμενοι σε μια βάρκα. Η Νιγηρία έχει καταβάλει σημαντικές προσπάθειες για τη μείωση της πειρατείας, αλλά ακόμα ευθύνεται για το 20% των περιστατικών παγκοσμίως.

#### γ) *Στενό Μαλάκκα.*

Η λωρίδα θάλασσας μήκους 885 km που υπάρχει μεταξύ της Μαλαισίας και της Ινδονησίας είναι ο συντομότερος δρόμος για να μεταφερθούν αγαθά από την Κίνα στην Ινδία, ταυτόχρονα όμως αποτελεί και ιδανικό σημείο επιθέσεων. Τα στενά περιέχουν χιλιάδες νησάκια, εκβολές πολλών ποταμών και ναυάγια. Επίσης συχνά έχουν μειωμένη ορατότητα, λόγω πυρκαγιών στην Σουμάτρα. Το 2005, η Lloyd's Market Association ανακήρυξε την περιοχή εμπόλεμη ζώνη αυξάνοντας τα ασφάλιστρα στα επίπεδα εταιρειών που δραστηριοποιούνταν στο Ιράκ. Τα τελευταία χρόνια περίπολοι από την Ινδονησία, τη Μαλαισία και τη Σιγκαπούρη μείωσαν τον αριθμό των περιστατικών.

#### δ) *Λοιπές περιοχές.*

Άλλες περιοχές, οι οποίες λόγω των φαινομένων πειρατείας χαρακτηρίζονται ως επικίνδυνες περιοχές είναι:

- Ο **Κόλπος του Άντεν**, πολυσύχναστο πέρασμα εμπορικών πλοίων που διασχίζουν τη διώρυγα του Σουέζ για να περάσουν από τη Μεσόγειο στην Κόκκινη Θάλασσα.
- Η **Τανζανία** και ειδικότερα το νησιωτικό αρχιπέλαγος Mafia στα ανοικτά της Τανζανίας. Τα νησιά βρίσκονται δίπλα σε μία από τις πιο σημαντικές θαλάσσιες οδούς του Ινδικού Ωκεανού, που εξυπηρετεί τη διέλευση του 50% των κοντέινερ παγκοσμίως και τα δύο τρίτα των φορτίων πετρελαίου,
- Το **Μπανγκλαντές**, όπου στο λιμάνι της Σιταγκόνγκ, οι πειρατές επιτίθενται συχνά συνήθως σε πλοία που ετοιμάζονται να αγκυροβολήσουν.
- Η **Μαλαισία**, στην οποία η αύξηση των επιθέσεων στη Θάλασσα της Νοτίου Κίνας είχε ως αποτέλεσμα την συγκρότηση ιδιωτικών στόλων, που παρέχουν συνοδεία και προστασία στα πλοία, και
- το **Περού**, ιδίως λόγω του παράνομου εμπορίου ναρκωτικών. Συγκεκριμένα το λιμάνι του Καγιαό, το ιστορικό κέντρο της Σάλσα στη χώρα, αποτελεί παράλληλα και το κέντρο των πειρατικών επιθέσεων για τη Βόρειο και τη Νότιο Αμερική.

### 28.3 Πρόσφατα στοιχεία περιστατικών πειρατειών.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, κατά το πρώτο μισό του 2013, διαπιστώθηκε σημαντική μείωση του συνολικού αριθμού των πειρατικών επιθέσεων. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το IMB, καταγράφηκαν 138 επιθέσεις, από 177 την αντίστοιχη περίοδο του 2012. Ο αριθμός των ομήρων επίσης μειώθηκε σημαντικά και από 334, που ήταν στο πρώτο εξάμηνο του 2012, έφτασε τους 127 το πρώτο εξάμηνο του 2013.

Στον Κόλπο της Νέας Γουινέας, έχουν καταγραφεί 31 επιθέσεις μέχρι τώρα, ενώ σύμφωνα με το IMB, οι επιθέσεις πλέον γίνονται σε διάφορους τύπους πλοίων. Αξιοσημείωτο είναι πως ενώ μέχρι πρόσφατα η συντριπτική πλειονότητα των επιθέσεων γίνονταν σε Δ/Ξ, με στόχο την κλοπή μέρους του φορτίου, πλέον καταγράφονται επιθέσεις στα ανοικτά, με στόχο τη σύλληψη ομήρων, δημιουργώντας μία ανησυχητική εξέλιξη ως προς τις απαγωγές πληρωμάτων.

Επίσης, ένα ακόμα θέμα που δημιουργεί έντονο προβληματισμό είναι ότι υπάρχουν περιστατικά

<sup>1</sup> "Nigeria: Privacy report says Nigerian water the most deadly", Humanitarian News and Analysis, A project for the UN Office for the coordination of humanitarian affairs, <http://www.irinnews.org>

πειρατικών επιθέσεων που δεν δηλώνονται, το οποίο σημαίνει πως οι Αρχές δεν αντιδρούν με τον τρόπο που χρειάζεται και επιβάλλεται, ενώ ταυτόχρονα τα πλοία δεν γνωρίζουν τις νέες επικίνδυνες περιοχές.

Οι Νιγηριανοί πειρατές, το πρώτο εξάμηνο του 2013 απήγαγαν 56 ναυτικούς. Συνολικά, οι επιθέσεις στη Νιγηρία έφτασαν τις 22, ενώ συνολικά στον Κόλπο της Ν. Γουινέας έφτασαν τις 31. Στην Ανατολική Ακτή της Αφρικής το πρώτο εξάμηνο του 2013 σημειώθηκαν μόλις 6 περιστατικά, με 34 ναυτικούς να συλλαμβάνονται από πειρατές, οι οποίοι ζητούν λύτρα για την απελευθέρωσή τους.

Οι φόβοι που έχουν εκφράσει ναυπλιακοί οργανισμοί για τον κίνδυνο εξαπλώσεως της πειρατείας σε νέες περιοχές, φαίνεται να έχουν βάση διότι εκτός από τους Νιγηριανούς, και οι Ινδονήσιοι πειρατές αρχίζουν και προβληματίζουν ιδιαίτερα δεδομένου ότι το πρώτο εξάμηνο του 2013, στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή της Ινδονησίας καταγράφηκαν 48 επιθέσεις.

Από τα προαναφερόμενα προκύπτει πως η πειρατεία όντως αποτελεί σημαντική απειλή στη θάλασσα. Η συνεργασία όλων των κρατών –και μάλιστα στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό– για την καταστολή της αποτελεί υποχρέωσή τους<sup>1</sup>. Η αξίωση αυτή οδηγεί τα κράτη σε συνεργασία, προκειμένου να αποτρέπονται πράξεις πειρατείας, δεδομένου ότι η πειρατεία μπορεί να πλήξει την ασφάλεια και την οικονομική σταθερότητα<sup>2</sup>.



<sup>1</sup> Άρθρο 100 Συμβάσεως Montego-Bay.

<sup>2</sup> Βλ. μεταξύ άλλων: Ωκεανοί: Η Πηγή της Ζωής, Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, 20ή Επέτειος (1982-2002), Περιφερειακό Κέντρο Πληροφόρησης Ηνωμένων Εθνών.

## ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΝΑΤΟ\*

## Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

### Εισαγωγή.

Από πολύ παλαιά είχε γίνει αντιληπτό ότι ο καλύτερος τρόπος για να αυξηθούν τα επίπεδα ασφαλείας στη θάλασσα είναι η ανάπτυξη και η καθιέρωση διεθνών κανονισμών, που να εφαρμόζονται από τα ναυτιλιακά κράτη. Από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα είχαν ήδη δημιουργηθεί οι πρώτες συμβάσεις. Παράλληλα, ορισμένος αριθμός κρατών πρότεινε τη δημιουργία ενός μόνιμου διεθνούς οργάνου με σκοπό την προώθηση της ναυτικής ασφάλειας πιο αποτελεσματικά, αλλά έπρεπε να περιμένουμε την ίδρυση του ΟΗΕ (1945) για να γίνει πραγματικότητα. Συγκεκριμένα το 1948 πραγματοποιήθηκε στη Γενεύη μία διεθνής συνδιάσκεψη, με την οποία υιοθετήθηκε η Διεθνής Σύμβαση που ίδρυσε τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization – IMO), αν και το αρχικό του όνομα ήταν Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization – IMCO). Πήρε το σημερινό του όνομα το 1982.

Η Διεθνής Σύμβαση (Convention on the International Maritime Organization) τέθηκε σε ισχύ το 1958. Με βάση αυτήν ορίζονται οι σκοποί του IMO, όπως συνοπτικά παρατίθενται στο άρθρο 1(α):

α) Να προσφέρει τα κατάλληλα εργαλεία για τη συνεργασία μεταξύ των κυβερνήσεων των κρατών-μελών και τις πρακτικές που σχετίζονται με τεχνικής φύσης θέματα όλων των τύπων και επηρεάζουν τη ναυτιλιακή κοινότητα και το διεθνές εμπόριο.

β) Να ενισχύσει και να διευκολύνει τη γενική υιοθέτηση των υψηλότερων πρακτικών επιπέδων σε θέματα **ναυτικής ασφάλειας** (maritime safety), **αποτελεσματικότητας της ναυσιπλοΐας** (efficiency of navigation) και πρόληψη και έλεγχος της θαλάσσιας ρύπανσεως που προκαλείται από την κίνηση των εμπορικών πλοίων.

Επίσης, ο οργανισμός έχει τη δυνατότητα να εξετάσει θέματα διοικητικής και νομικής φύσεως που σχετίζονται με τους παραπάνω σκοπούς. Το πρώτο σημαντικό έργο του IMO ήταν η υιοθέτηση μίας νέας έκδοσης της Διεθνούς Συμβάσεως για την ασφάλεια στη θάλασσα (Safety of Life at Sea – SOLAS, 1974), που είναι η κύρια σύμβαση για τη ναυτική ασφάλεια. Αυτή η ενέργεια ολοκληρώθηκε το 1960, οπότε ο οργανισμός έστρεψε το ενδιαφέρον του σε άλλα ζητήματα της ναυτιλίας όπως τη **διευκόλυνση της διεθνούς ναυτικής κυκλοφορίας** (facilitation of international maritime traffic), τις **γραμμές φόρτωσης** (load lines), και τη μεταφορά επικινδύνων φορτίων (carriage of dangerous goods), ενώ το σύστημα μετρήσεως χωρητικότητας των πλοίων (system of measuring the tonnage of ships) αναβαθμίστηκε.

Παρόλο που τα θέματα ναυτικής ασφάλειας παραμένουν τα πλέον σημαντικά από την πλευρά της ευθύνης του IMO, ένα νέο πρόβλημα εμφανίστηκε, που αναμφίβολα δεν ήταν δυνατόν να αγνοηθεί: το ζήτημα της ρυπάνσεως. Η αύξηση των ποσοτήτων της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου και η παράλληλη αύξηση της χωρητικότητας των δεξαμενοπλοίων επικέντρωσε το ενδιαφέρον του οργανισμού σε θέματα ρυπάνσεως, πόσο μάλλον μετά τις καταστροφικές συνέπειες του ατυχήματος του Torrey Canyon το 1967, με την έκχυση 120.000 τόνων πετρελαίου περίπου στο θαλάσσιο περιβάλλον.

\* Συγγραφέας του παρόντος Κεφαλαίου είναι ο κ. **Αριστοτέλης Αλεξόπουλος**, δρ. Ναυτιλιακών Σπουδών.

Τα αμέσως επόμενα χρόνια καθιέρωσε μία σειρά μέτρων με σκοπό την πρόληψη από τα ατυχήματα δεξαμενοπλοίων και κατά συνέπεια τη μείωση των ανεπιθύμητων επιπτώσεων. Παράλληλα αντιμετώπισε τις περιβαλλοντικές απειλές που προκαλούνται από τις συνήθεις λειτουργίες των δεξαμενοπλοίων, όπως ο καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου, η διάθεση των αποβλήτων της μηχανής του πλοίου κλπ., που στατιστικά αποτελούν μεγαλύτερες απειλές για το θαλάσσιο περιβάλλον από τα ατυχήματα (από την πλευρά των ποσοτήτων πετρελαίου).

Ως αποτέλεσμα υιοθετήθηκε η Διεθνής Σύμβαση για τη θαλάσσια ρύπανση (Marine Pollution – MARPOL, 1973), όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 (πλέον έχει καθιερωθεί η ονομασία MARPOL 1973/78), και η οποία καλύπτει όχι μόνο θέματα λειτουργικής και ατυχηματικής πετρελαϊκής ρυπάνσεως, αλλά και αυτά της ρυπάνσεως που προκαλείται από χημικές ουσίες, φορτία σε συσκευασίες, λύματα, απορρίμματα και ρύπανση από την ατμόσφαιρα μέσω των πλοίων.

Στη συνέχεια ο ΙΜΟ ανέλαβε και την δημιουργία ενός συστήματος, το οποίο προσφέρει αποζημιώσεις σε εκείνους που αντιμετώπισαν οικονομικές δυσκολίες εξαιτίας της ρυπάνσεως. Δύο Διεθνείς Συμβάσεις (η CLC και η FUND) υιοθετήθηκαν, το 1969 και το 1971, που έδιναν τη δυνατότητα στα θύματα της πετρελαϊκής ρυπάνσεως να διεκδικήσουν αποζημίωση με απλούστερους και ταχύτερους τρόπους από ό,τι στο παρελθόν. Και οι δύο συμβάσεις τροποποιήθηκαν το 1992 και το 2000 με σκοπό την αύξηση των ορίων αποζημιώσεως. Το 2003 ακολούθησε μία νέα τροποποίηση της ΔΣ FUND βελτιώνοντας ακόμη περισσότερο τα όρια αποζημιώσεως υπό κάποιες προϋποθέσεις. Με βάση αυτό το σύστημα αποζημιώσεως, ένας αριθμός άλλων συμβάσεων αναπτύχθηκε που αφορούσε θέματα ευθύνης και αποζημιώσεως, π.χ. LLMC 1976, BUNKERS 2001, WRECK REMOVAL 2007.

Στη δεκαετία του '70 καθιερώθηκε το Παγκόσμιο Σύστημα Έρευνας και Διασώσεως με την ίδρυση του διεθνούς οργανισμού International Mobile Satellite Organization – IMSO, ο οποίος συνέβαλε στη βελτίωση της επικοινωνίας των πλοίων. Συμπληρωματικά το Παγκόσμιο Σύστημα για τα Πλοία σε Κίνδυνο (Global Maritime Distress and Safety System – GMDSS) υιοθετήθηκε το 1988 και άρχισε τη λειτουργία του το 1992. Το 1999 κατέστη πλήρως λειτουργικό δίνοντας τη δυνατότητα σε ένα πλοίο που κινδυνεύει οπουδήποτε και να βρίσκεται, να έχει εγγυημένη βοήθεια, διότι το μήνυμα μεταδίδεται αυτόματα, ακόμη και αν το πλήρωμα αδυνατεί να στείλει σήμα βοήθειας.

Στη δεκαετία του '90 δύο πρωτοβουλίες του ΙΜΟ θεωρούνται πολύ σημαντικές όσον αφορά στον ανθρώπινο παράγοντα. Την 1η Ιουλίου 1998 ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας (International Safety Management Code – ISM) τέθηκε σε ισχύ και εφαρμόστηκε άμεσα στα επιβατηγά πλοία, τα φορτηγά χύδην υγρού και ξηρού φορτίου τα χημικά και αυτά που μεταφέρουν παράγωγα πετρελαίου Δ/Ξ και τα ταχύπλοα άνω των 500 κ.ο.χ.. Επίσης, εφαρμόστηκε και σε άλλα φορτηγά πλοία και κινητές μονάδες γεωτρήσεως άνω των 500 κ.ο.χ. από την 1η Ιουλίου 2002.

Το 1997 τέθηκαν σε ισχύ οι τροποποιήσεις του 1995 της Διεθνούς Συμβάσεως για τα Πρότυπα των Ναυτικών (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW, 1978). Αρχικά δόθηκε η εντύπωση ότι η STCW θα βελτιώσει τα επίπεδα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τηρήσεως φυλακών των ναυτικών, αλλά η σύμβαση δέχθηκε κριτική από τα κράτη-μέλη, γιατί πάλι (όπως η αρχική σύμβαση του 1978) αφορούσε στα ελάχιστα επίπεδα ικανότητας των ναυτικών (minimum standards). Έτσι, ακολούθησε μία πολύ σημαντική τροποποίηση της συμβάσεως το 2010 (Manila Amendments), που άλλαξε την προσέγγιση στα ζητήματα εκπαίδευσης και πιστοποιητικών των ναυτικών, παράλληλα με την αναβάθμιση αρκετών ναυτικών ακαδημιών σε πολλά κράτη-μέλη της του ΙΜΟ.

Νέες συμβάσεις για το θαλάσσιο περιβάλλον υιοθετήθηκαν στη δεκαετία του 2000, όπως η ΔΣ για τα Αντισκορωριακά Συστήματα (Convention on the Anti-fouling Systems – AFS, 2001), η ΔΣ για τη Διαχείριση του Έρματος (Ballast Water Management Convention to prevent the invasion of alien species – BWM, 2004) και η ΔΣ για την Ανακύκλωση των Παλαιών Πλοίων (Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships – HKC, 2009). Η ίδια δεκαετία χαρακτηρίζεται από την εστίαση του οργανισμού σε θέματα ασφάλειας και προστασίας από πειρατικές και τρομοκρατικές ενέργειες ενάντια στα πλοία με την υιοθέτηση του σχε-



τικού κώδικα το 2004 (International Ship and Port Facility Security Code – ISPS), που είναι εξίσου υποχρεωτικός (όπως ο ISM) σύμφωνα με τις τροποποιήσεις της SOLAS το 2002.

Το 2005 ο IMO προχώρησε στην τροποποίηση της ΔΣ (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation – SUA, 1988) και του σχετικού Πρωτοκόλλου, με την οποία κατοχύρωσε το δικαίωμα σε ένα κράτος-μέλος να επέμβει σε άλλο εμπορικό πλοίο με διαφορετική σημαία (αλλά επίσης μέλος της συμβάσεως), όταν το τελευταίο ζητά αυτήν την ενέργεια διότι έχει σοβαρούς λόγους να υποψιάζεται ότι το πλοίο ή κάποιο πρόσωπο στο πλοίο έχει εμπλακεί ή πρόκειται να εμπλακεί σε μία παράνομη πράξη σύμφωνα με τη σύμβαση.

Με την πάροδο του χρόνου ο IMO θεωρούμε ότι έχει ήδη φθάσει σε ένα ικανοποιητικό επίπεδο δημιουργίας του δεθνούς θεσμικού πλαισίου της εμπορικής ναυτιλίας, αλλά και εφαρμογής αυτού από τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών. Παράλληλα με τη διαρκή έρευνα (κυρίως σε θέματα αποκτίσεως εμπειρίας από προηγούμενα ατυχήματα) και τη συνεχή ανάπτυξη της τεχνολογίας, πραγματοποιούνται βελτιώσεις και τροποποιήσεις των υφισταμένων διεθνών κανονισμών. Τη δεκαετία του 2010 η ατζέντα του IMO περιελάμβανε θέματα πειρατείας, ιδιαίτερα στα ύδατα της Σομαλίας, του κόλπου του Άντεν και του κόλπου της Γουινέας, μειώσεως των εκπομπών θείου από τα εμπορικά πλοία, καθιερώσεως ενός αειφόρου ναυτικού μεταφορικού συστήματος αλλά και περαιτέρω βελτιώσεως των επιπέδων ναυτικής ασφάλειας με επίκεντρο τον ανθρώπινο παράγοντα.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ\*

### Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΙΜΟ

#### 30.1 Η δομή του ΙΜΟ.

Στο κεφάλαιο αυτό επιχειρείται σύντομη ανάλυση των οργάνων που συγκροτούν τον ΙΜΟ και πα-  
ρατίθεται σχηματικά (σχ. 30.1). η διοικητική του διάρθρωση, έτσι ώστε η όλη δομή της λειτουργίας του  
να γίνει περισσότερο κατανοητή

##### 30.1.1 Η Συνέλευση.

Η **Συνέλευση** (Assembly) είναι το ανώτατο διοικητικό όργανο του ΙΜΟ και αποτελείται από τους  
αντιπροσώπους των κυβερνήσεων των κρατών-μελών.

Συνέρχεται μία φορά κάθε δύο χρόνια, αν και μπορεί να συγκληθεί έκτακτα, σε ειδικές περιστά-  
σεις, εφόσον το ζητήσει το 1/3 των μελών ή το Συμβούλιο.

Οι αποφάσεις της δεν είναι δεσμευτικές, αλλά συχνά ενσωματώνονται στην εσωτερική νομοθεσία  
ενός κράτους-μέλους ή στις διεθνείς συμβάσεις σε μετέπειτα στάδιο.

Η Συνέλευση είναι υπεύθυνη για την εκλογή των μελών του Συμβουλίου, τον διορισμό του Γε-  
νικού Γραμματέα του ΙΜΟ, τη μελέτη του προϋπολογισμού, καθώς και την εξέταση εκθέσεων και  
τροποποιήσεων των συμβάσεων. Κάθε μέλος διαθέτει μία ψήφο και οι αποφάσεις λαμβάνονται με  
σχετική πλειοψηφία.

##### 30.1.2 Το Συμβούλιο.

Το **Συμβούλιο** (Council) έχει σημαντική ανεξαρτησία έναντι της Συνελεύσεως και συνέρχεται  
δύο φορές τον χρόνο.

Είναι υπεύθυνο για την εξέταση και διατύπωση σχολίων στις διάφορες εκθέσεις των Επιτροπών,  
πριν την παρουσίασή τους ενώπιον της Συνελεύσεως.

Έχει εκτεταμένες διοικητικές αρμοδιότητες όσον αφορά στο προσωπικό του Οργανισμού. Στις  
συνεδριάσεις του Συμβουλίου συμμετέχουν και αντιπρόσωποι των εθνικών υπουργείων των κρα-  
τών-μελών, καθώς και εμπειρογνώμονες, που ανήκουν κυρίως σε τμήματα μεταφορών.

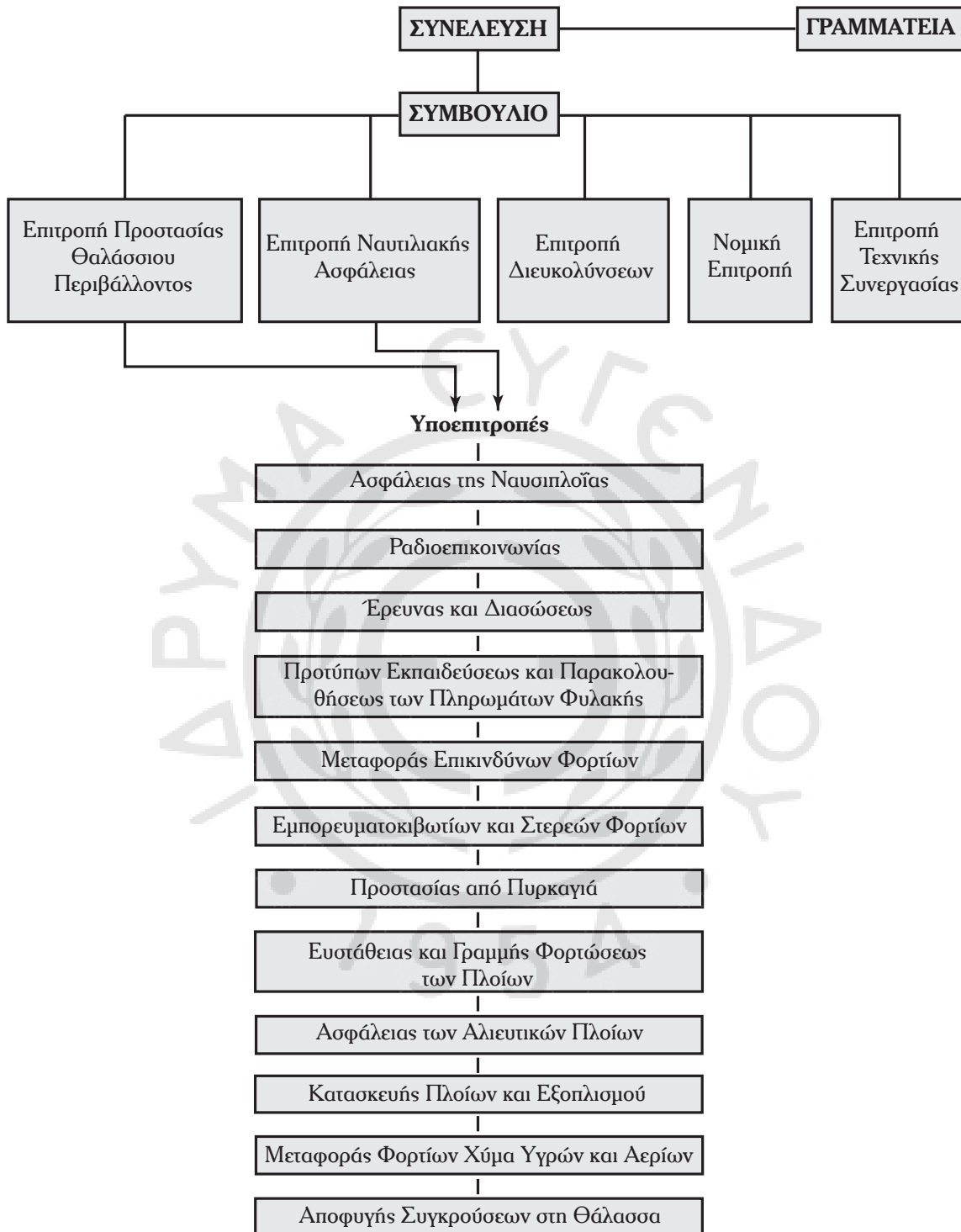
Για τη διετία 2014-2015 τα κράτη-μέλη του Συμβουλίου κατηγοριοποιούνται ως εξής:

α) **Κατηγορία Α:** 10 κράτη με το μεγαλύτερο συμφέρον στην προσφορά ναυτιλιακών υπηρεσι-  
ών, ήτοι: Κίνα, Ελλάδα, Ιταλία, Ιαπωνία, Νορβηγία, Παναμάς, Νότια Κορέα, Ρωσσία, Βρετανία και  
Ηνωμένες Πολιτείες

β) **Κατηγορία Β:** 10 κράτη με μεγάλο ενδιαφέρον στη διακίνηση των αγαθών μέσω θάλασσας:  
Αργεντινή, Μπαγκλαντές, Βραζιλία, Καναδάς, Γαλλία, Γερμανία, Ινδία, Ολλανδία, Ισπανία και Σου-  
ηδία.

γ) **Κατηγορία Γ:** 20 κράτη που δεν ψηφίστηκαν στις παραπάνω 2 κατηγορίες, αλλά διατηρούν  
ειδικά συμφέροντα στη θαλάσσια μεταφορά φορτίων ή στη ναυσιπλοΐα και των οποίων η εκλογή στο  
Συμβούλιο έχει ως στόχο την αντιπροσώπευση όλων των σημαντικών γεωγραφικών περιοχών: Αυσ-  
τραλία, Μπαχάμες, Βέλγιο, Χιλή, Κύπρος, Δανία, Ινδονησία, Τζαμάικα, Κένυα, Λιβερία, Μαλαισία,  
Μάλτα, Μεξικό, Μαρόκο, Περού, Φιλιππίνες, Σιγκαπούρη, Νότια Αφρική, Ταϊλάνδη και Τουρκία.

\* Συγγραφέας του παρόντος Κεφαλαίου είναι ο κ. **Αριστοτέλης Αλεξόπουλος**, δρ. Ναυτιλιακών Σπουδών.



**Σχ. 30.1**  
*Η δομή του IMO.*

Στην πράξη, οι υποψήφιοι των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών (π.χ. Ελλάδα, Βρετανία, ΗΠΑ, Ιαπωνία κ.λπ.), των κρατών που έχουν μεγάλη συμμετοχή στο διεθνές εμπόριο (π.χ. Βέλγιο, Αυστραλία, Καναδάς κ.λπ.) και των υπολοίπων ευρωπαϊκών κρατών, εκλέγονται συνεχώς από το Συμβούλιο. Αντίθετα, τα αναπτυσσόμενα κράτη δεν έτυχαν της ίδιας υποδοχής μέχρι και το 1978 (την περίοδο 1969-1977 κατείχαν ποσοστό 31% στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου). Ταυτόχρονα με την έναρξη ισχύος των τροποποιήσεων της ιδρυτικής Συμβάσεως του ΙΜΟ (1978), το ποσοστό των αναπτυσσομένων κρατών που εξελέγησαν ανήλθε στο 58%, με αποτέλεσμα να έχουν πλέον την πλειοψηφία στο Συμβούλιο.

### **30.1.3 Η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας.**

Μέχρι το 1978 τα κράτη-μέλη της **Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας** (Maritime Safety Committee – MSC) ήταν 14, από τα οποία 8 έπρεπε να διαθέτουν μεγάλους εμπορικούς στόλους. Σήμερα δέχεται όλα τα κράτη ως μέλη της σύμφωνα με το άρθρο 28 της Συμβάσεως του ΙΜΟ. Συνέρχεται δύο φορές τον χρόνο. Αποτελεί το κατεξοχήν τεχνικό όργανο του ΙΜΟ και συχνά στις Συνδιασκέψεις της μετέχουν εμπειρογνώμονες από τα υπουργεία μεταφορών των κρατών-μελών.

Τα βασικά κριτήρια που έθεσε η Συνέλευση για την εκλογή των μελών της MSC δεν λειτούργησαν σε διαρκή βάση. Το 1961 ο Παναμάς ως σημαία ευκαιρίας έπεσε κάτω από την όγδοη θέση στη λίστα των κρατών-μελών με τη μεγαλύτερη χωρητικότητα. Επόμενο ήταν να μην διατηρήσει τη θέση του στην MSC μέχρι το 1978. Το κριτήριο για την αντιπροσώπευση ήταν αρκετά ασαφές. Η σύμβαση του ΙΜΟ αναφέρει τα «έξι μεγαλύτερα κράτη που έχουν συμφέρον να παρέχουν ναυτιλιακές υπηρεσίες» και όχι τους «μεγαλύτερους πλοιοκτήτες». Παράλληλα, η Λιβερία έστειλε αντιπροσώπους στην MSC μέχρι το 1977 αλλά ποτέ στο Συμβούλιο. Εκείνη την εποχή η δομή του ΙΜΟ ήταν τέτοιας μορφής, που οι αποφάσεις του ελέγχονταν αποκλειστικά από τα βιομηχανικά κράτη, αρκεί τα τελευταία να αποτελούσαν έναν στενό συνεκτικό συνασπισμό. Ορισμένα αναπτυσσόμενα κράτη με ναυτιλιακά συμφέροντα (π.χ. Αργεντινή, Βραζιλία, Ινδία) έπαιρναν μέρος τακτικά στις Συνδιασκέψεις του Συμβουλίου και της MSC, αλλά σε τέτοιο βαθμό που να μην είναι απειλητικά για τις τελικές αποφάσεις.

### **30.1.4 Η Νομική Επιτροπή.**

Η **Νομική Επιτροπή** (Legal Committee) αρχικά δημιουργήθηκε από το Συμβούλιο ως ad hoc επιτροπή με σκοπό να εξετάσει τις πιθανές επιπτώσεις στο ναυτικό δίκαιο μετά το ναυάγιο του Δ/Ξ Torrey Canyon (1967). Με την ισχύ των τροποποιήσεων της συμβάσεως του ΙΜΟ (1975) είναι πλέον ένα από τα κύρια όργανα του οργανισμού. Οι εργασίες της επιτροπής αφορούν στη μελέτη νομικών θεμάτων στους εξής τομείς:

- α) Ευθύνη και αποζημίωση για περιπτώσεις θαλάσσιας ρυπάνσεως από πετρέλαιο και άλλες ουσίες.
- β) Ζητήματα εξαλείψεως ναυαγίων και επιθαλάσσιας αρωγής.
- γ) Εμπορικά πλοία σε αλλοδαπά λιμάνια.
- δ) Επιβάτες και αποσκευές.
- ε) Εφαρμογή των κανονισμών του ΙΜΟ.

### **30.1.5 Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.**

Η **Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος** (Marine Environment Protection Committee – MEPC) ιδρύθηκε από τη Συνέλευση, με σκοπό να αντικαταστήσει την Υποεπιτροπή για τη θαλάσσια ρύπανση, που ήταν υπεύθυνη για την προετοιμασία της Συμβάσεως για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από τα Πλοία (MARPOL 1973/78). Η αρχική πρόταση για τη δημιουργία της MEPC έγινε με πρωτοβουλία των ΗΠΑ. Ο κύριος λόγος ήταν ότι με τον ερχομό της νέας Συμβάσεως για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982), οι ΗΠΑ θεώρησαν ότι η αναβάθμιση και διεθνοποίηση ενός εσωτερικού οργάνου του ΙΜΟ με κύριες λειτουργίες τον έλεγχο και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρυπάνσεως, θα αποτελούσε τη βάση για τη δικαιοδοσία των παρακτίων κρατών στις

θαλάσσιες ζώνες (π.χ. εσωτερικά ύδατα, αιγιαλίτιδα ζώνη, υφαλοκρηπίδα, συνορεύουσα ζώνη, αποκλειστική οικονομική ζώνη και ανοιχτή θάλασσα) όταν επρόκειτο για τέτοιου είδους περιστατικά.

Με την καθιέρωση της ΜΕΡC ως κύριου οργάνου του ΙΜΟ δόθηκε εξίσου μεγάλη σημασία στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος με αυτόν της ναυτικής ασφάλειας. Η ΜΕΡC επικεντρώνει το ενδιαφέρον της σε ζητήματα θαλάσσιας ρυπάνσεως και έχει τον πρώτο λόγο σε ενδεχόμενες τροποποιήσεις της ΜΑΡΡΟL 1973/78.

Η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας (ΜSC) και η Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (ΜΕΡC) συνεπικουρούνται από διάφορες υποεπιτροπές, που είναι ανοιχτές για όλα τα κράτη-μέλη, με σκοπό τα καλύτερα αποτελέσματα στο έργο τους. Οι υποεπιτροπές αυτές είναι:

- α) Υποεπιτροπή για τον ανθρώπινο παράγοντα, την εκπαίδευση και τήρηση φυλακών (ΗΤW).
- β) Υποεπιτροπή για την εφαρμογή των οργάνων του ΙΜΟ (ΙΙ).
- γ) Υποεπιτροπή για τη ναυσιπλοΐα, τις επικοινωνίες και την έρευνα και διάσωση (ΝCΣR).
- δ) Υποεπιτροπή για την πρόληψη και αντιμετώπιση της ρυπάνσεως (ΡΡR).
- ε) Υποεπιτροπή για τον σχεδιασμό και την κατασκευή των πλοίων (SDC).
- στ) Υποεπιτροπή για τα συστήματα και τον εξοπλισμό των πλοίων (SSE).
- ζ) Υποεπιτροπή για τη μεταφορά φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων (CCC).

Μέχρι το 2013 υπήρχε ένας πρόσθετος αριθμός υποεπιτροπών που είχαν ως αντικείμενο:

- α) Χύδην υγρά και αέρια.
- β) Μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, στερεών φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων.
- γ) Προστασία από πυρκαγιά.
- δ) Ραδιοεπικοινωνίες και έρευνα και διάσωση.
- ε) Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.
- στ) Ευστάθεια και γραμμές φορτώσεως και ασφάλεια αλιευτικών πλοίων.
- ζ) Έλεγχος και εφαρμογή κανόνων του κράτους της σημαίας.

### **30.1.6 Η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας.**

Στην 28η σύνοδο του Συμβουλίου το 1969 ιδρύθηκε η **Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας** (Technical Cooperation Committee), για να ανταποκριθεί στη βαθμιαία επιθυμία των αναπτυσσομένων κρατών, προς αναζήτηση τεχνικής βοήθειας στις υπό ανάπτυξη βιομηχανίες τους. Από το 1977 αποτελεί κύριο όργανο του ΙΜΟ και αναφέρεται στη Συνέλευση διά μέσου του Συμβουλίου. Εποπτεύει τη χρηματοδότηση των κρατών, η οποία προέρχεται από το Πρόγραμμα Αναπτύξεως (UNDP) και το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος (UNEP) των Ηνωμένων Εθνών.

### **30.1.7 Η Επιτροπή Διευκολύνσεων.**

Η **Επιτροπή Διευκολύνσεων** (Facilitation Committee) αποτελεί επικουρικό όργανο, που ιδρύθηκε από το Συμβούλιο και είναι υπεύθυνο για τις δραστηριότητες του ΙΜΟ σχετικά με τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κυκλοφορίας των πλοίων. Το κύριο έργο της συνίσταται στην απλοποίηση των μεθόδων της γραφειοκρατικής διαδικασίας, την τεκμηρίωση και την τήρηση των τύπων που απαιτούνται στη διεθνή ναυτιλία, όταν ένα πλοίο εισέρχεται ή φεύγει από λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς. Σήμερα όλες οι επιτροπές του ΙΜΟ, ανεξάρτητα από το αντικείμενό τους, δέχονται στις συνόδους τους όλα τα κράτη-μέλη χωρίς διακρίσεις.

### **30.1.8 Η Γραμματεία.**

Η αντίδραση των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών στην καθιέρωση του ΙΜΟ επεκτάθηκε και στα εσωτερικά του όργανα. Η Βρετανία πρότεινε να μην υφίσταται η Γραμματεία (Secretariat) ως ανεξάρτητο όργανο, αλλά οι εργασίες της να αναπληρώνονται από μεμονωμένα πρόσωπα που θα προτείνονται από τα κράτη-μέλη σε εθελοντική βάση.

Το όργανο αυτό έχει 300, περίπου, ειδικούς επιστήμονες και διοικητικούς υπαλλήλους ως προσωπικό και εξακολουθεί να είναι μία από τις μικρότερες υπηρεσίες στο σύστημα του ΟΗΕ. Επικεφαλής

είναι ο Γενικός Γραμματέας, που εκλέγεται από το Συμβούλιο με την έγκριση της Συνελεύσεως. Το έργο της συνίσταται στην προπαρασκευή των διεθνών συμβάσεων και στην υποβολή εκθέσεων για θέματα προς συζήτηση. Η Γραμματεία δεν μπορεί να πάρει πολιτικές πρωτοβουλίες, παρά μόνο να εκπροσωπεί τον ΙΜΟ με την παρουσία του Γενικού Γραμματέα στις συζητήσεις για διεθνή ζητήματα. Από την επίσημη ίδρυση του ΙΜΟ (1958), υπηρέτησαν ως Γενικοί Γραμματείς, ο Ove Nielsen (Δανία) 1959-1961, ο William Graham (Βρετανία) 1961-1963, ο Jean Roullier (Γαλλία) 1964-1967, ο Colin Goad (Βρετανία) 1968-1973, ο Chandrika Prasad Srivastava (Ινδία) 1974-1989, ο William O' Neil (Καναδάς) 1990-2003, ο Ευθύμιος Μητρόπουλος (Ελλάδα) 2004-2011 και από την 1η Ιανουαρίου 2012 Γενικός Γραμματέας του ΙΜΟ είναι ο Ιάπωνας Koji Sekimizu.

### **30.1.9 Οι Συνδιασκέψεις του ΙΜΟ.**

Οι **Συνδιασκέψεις του Οργανισμού** (Conferences Sponsored by IMO) συγκαλούνται από τον Γενικό Γραμματέα μετά από σύμφωνη γνώμη της Συνελεύσεως, μολονότι η αρχική προετοιμασία γίνεται από κάποια Επιτροπή. Υποβάλλεται ένα πρόχειρο σχέδιο (draft instrument) και στη συζήτηση που ακολουθεί προσκαλούνται οι αντιπρόσωποι των κρατών-μελών καθώς και κράτη που είναι μέλη του ΟΗΕ αλλά όχι του ΙΜΟ. Για κάθε άρθρο του σχεδίου προς έγκριση, απαιτείται η σύμφωνη γνώμη των 2/3 των συμμετεχόντων. Οι Συνδιασκέψεις του Οργανισμού υιοθετούν ένα τελικό σχέδιο που υποβάλλεται στις κυβερνήσεις των κρατών-μελών για επικύρωση. Η σύμβαση ή το πρωτόκολλο καθίσταται αυτόματα διεθνές δίκαιο μόνο όταν ένας συγκεκριμένος αριθμός κρατών-μελών υπογράψει και επικυρώσει την τελική πρόταση.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΠΡΩΤΟ\*

### ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΙΜΟ

#### 31.1 Οι δραστηριότητες του ΙΜΟ.

Ο ΙΜΟ επικεντρώνει τις λειτουργίες του κυρίως στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας, ναυσιπλοΐας, φορτίων, τεχνολογίας, διευκολύνσεως των μεταφορών, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και στα θέματα νομικής φύσεως.

Η συνήθης διαδικασία που ακολουθείται κατά τη διάρκεια των διαφόρων Συνόδων της Συνελεύσεως του ΙΜΟ είναι η απόφαση για τη σύγκληση Διεθνών Συνδιασκέψεων (Conferences), που έχουν ως αποτέλεσμα την ίδρυση Διεθνών Συμβάσεων (Conventions), Πρωτοκόλλων (Protocols) Κωδίκων (Codes), Συστάσεων (Resolutions) και Οδηγιών (Guidelines), τις οποίες αφού υπογράψουν και επικυρώσουν τα κράτη-μέλη, τις ενσωματώνουν στην εθνική τους νομοθεσία (όσο πιο σημαντική είναι μία σύμβαση, τόσο πιο επιτακτική είναι η ανάγκη για επικύρωση και εφαρμογή).

#### 31.1.1 Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας.

##### – Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα.

Η σύμβαση αυτή, γνωστή διεθνώς ως SOLAS (Safety of Life at Sea) καταρτίστηκε το 1974 και τέθηκε σε ισχύ το 1980. Η SOLAS εξετάζει ζητήματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και περιλαμβάνει ευρύτατο αριθμό κανονισμών. Συμπληρώνει τη MARPOL, διότι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας συμβαδίζει με την πρόληψη και καταπολέμηση της θαλάσσιας ρυπάνσεως.

#### 31.1.2 Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυσιπλοΐας.

##### 1) Σύμβαση για τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα.

Το θέμα της συγκρούσεως των πλοίων ενδιαφέρει άμεσα τη διεθνή κοινωνία λόγω των σοβαρών επιπτώσεων που μπορεί να έχει για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για την αντιμετώπιση των σχετικών κινδύνων και τη ρύθμιση των πολλαπλών ζητημάτων που ανακύπτουν από τη σύγκρουση των πλοίων έχουν καταρτισθεί κατά το παρελθόν αρκετές συμβάσεις, οι οποίες ίσχυαν σε διεθνές επίπεδο, π.χ. στη Διεθνή Σύμβαση του Άμστερνταμ (1949) περιλαμβάνεται ο Κανονισμός προς Αποφυγή Συγκρούσεων Πλοίων που ίσχυε στη χώρα μας από το 1954, στη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών περί Ενοποιήσεως Κανόνων Τινών επί Συγκρούσεως Πλοίων, της οποίας τις διατάξεις συμπεριέλαβε ο ΚΙΝΔ. Επίσης, γίνεται πρώτη αναφορά στα μέτρα για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα στο Παράρτημα και την τελική πράξη της SOLAS (1960), όμως οι κανονισμοί αυτοί δεν ενσωματώθηκαν στη Σύμβαση και επομένως δεν τέθηκαν ποτέ σε ισχύ.

Κατά τη διάρκεια της Συνδιασκέψεως του Λονδίνου καταρτίστηκε η Σύμβαση για τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea), γνωστή ως COLREG (ΔΚΑΣ) το 1972, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1977 και τροποποιήθηκε το 1983. Στην Ελλάδα κυρώθηκε το 1974 με τον ΝΔ 93/1974 και το ΠΔ 94/1977. Η COLREG αφορά στη συμπεριφορά και τις κινήσεις ενός πλοίου σε σχέση με άλλα πλοία, ειδικά

\* Συγγραφέας του παρόντος Κεφαλαίου είναι ο κ. **Αριστοτέλης Αλεξόπουλος**, δρ. Ναυπλιακών Σπουδών.

όταν η ορατότητα είναι μικρή, με σκοπό την αποφυγή των συγκρούσεων σε συνδυασμό με την καθιέρωση ηχητικών και φωτεινών σημάτων. Οι βασικοί κανονισμοί της COLREG καθιερώνουν τα εξής:

α) Τις **Υποχρεωτικές Πορείες των Πλοίων** (Traffic Separation Schemes-TSS), ειδικά σε θαλάσσιες οδούς, κανάλια και διώρυγες όπου υπάρχει πυκνή κυκλοφορία. Οι πρώτες προσπάθειες για την καθιέρωση θαλασσιών οδών χρονολογούνται τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, στην Κινεζική Θάλασσα διά μέσου των εθελοντικών συμφωνιών ανάμεσα σε ανεξάρτητους πλοιοκτήτες, που πραγματοποιούσαν εμπόριο στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή. Σύμφωνα με επίσημες στατιστικές του ΙΜΟ, με την καθιέρωση των ΤSS ο αριθμός των συγκρούσεων στη θάλασσα έπεσε κατακόρυφα, π.χ. κατά την περίοδο 1956-61 είχαν ανακοινωθεί 156 συγκρούσεις πλοίων, ενώ αντίστοιχα την περίοδο 1976-81 μόνο 45.

β) Πρόσθετα μέτρα που καθιερώθηκαν αρχικά στα στενά της Βαλτικής είναι: οι περιορισμοί στην ταχύτητα των πλοίων, οι υποχρεωτικές αναφορές των πλοίων για τη θέση τους στις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές, η χρήση πιλότων και τέλος το σύστημα ραντάρ ARPA.

Στην 59η Σύνοδο της MSC καθιερώθηκαν οι τροποποιήσεις του 1991 που αφορούν: πρώτον στις πορείες πλοίων σε βαθιά ύδατα, π.χ. Βαλτική, Δυτικοευρωπαϊκά ύδατα, Νοτιοανατολική Ασία και τη θαλάσσια περιοχή του Δυτικού Ατλαντικού, και δεύτερον στις θαλάσσιες περιοχές, που πρέπει να αποφεύγουν τα εμπορικά πλοία, π.χ. Βορειοδυτικά Ευρωπαϊκά ύδατα και τις θάλασσες της Νότιας και Κεντρικής Αμερικής. Ο πιθανότερος λόγος είναι η ύπαρξη εγκαταστάσεων (π.χ. εξέδρες, γεωτρύπανα) και άλλων πλωτών ναυπηγημάτων για την εκμετάλλευση και εξόρυξη υποθαλάσσιου πετρελαίου (Βόρειος θάλασσα, Κόλποι Βενεζουέλας και Μεξικού).

Η σύγκρουση μεταξύ πλοίων, λόγω της συνεχώς αυξανόμενης ναυτιλιακής κινήσεως σε παγκόσμιο επίπεδο και ειδικότερα σε συγκεκριμένες θαλάσσιες οδούς, π.χ. πλοίων ή εντός λιμένων, αποτελεί έναν από τους συνθητέστερους κινδύνους της ναυσιπλοΐας. Σύγκρουση (collision) είναι η πρόσκρουση ενός πλοίου με ένα άλλο, με συνέπεια την πρόκληση υλικών ζημιών στα κύπη ή στον εξοπλισμό τους ή στο φορτίο τους ή σωματικές βλάβες στα πρόσωπα που επιβαίνουν στα πλοία. Σύγκρουση μπορεί να συμβεί μεταξύ πλοίων που ταξιδεύουν ή ακόμα και μεταξύ αγκυροβολημένων πλοίων. Η σύγκρουση προϋποθέτει δύο ή περισσότερα πλοία ή πλοίο και πλωτό ναυπήγημα ή δύο πλωτά ναυπηγήματα και συνεπώς δεν υφίσταται εάν ένα πλοίο προσκρούσει σε προκυμαία ή γέφυρα κ.λπ., διότι πρόκειται για επαφή (contact) του πλοίου με κάποιο μόνιμο εμπόδιο, οπότε δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για τη σύγκρουση πλοίων.

Οι κανονισμοί σχετικά με τη σύγκρουση πλοίων δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση συγκρούσεως πλοίου που ρυμουλκεί και ρυμουλκούμενου πλοίου, διότι υπάρχουν ειδικοί κανονισμοί που ρυθμίζουν τις σχέσεις τους. Το ίδιο ισχύει και σε περίπτωση συγκρούσεως πλοηγούμενου πλοίου και πλοηγίδας. Μια σύγκρουση είναι δυνατόν να οφείλεται είτε σε τυχαίο περιστατικό ή ανώτερη βία (τυχαία σύγκρουση) είτε σε υπαιτιότητα του ενός ή και των δύο πλοίων που συγκρούστηκαν (υπαίτια σύγκρουση) ή τέλος σε αίτια που δεν είναι δυνατόν να καθορισθούν (δυσδιάγνωστη σύγκρουση).

Εκτός των διεθνών κανονισμών, η ελληνική νομοθεσία περιλαμβάνει σημαντικές διατάξεις που αποσκοπούν στη συμμόρφωση των πλοίαρχων και των πληρωμάτων με τους ΔΚΑΣ και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Ο Πλοίαρχος ή ο αξιωματικός φυλακής που παραβαίνει από αμέλεια τις διατάξεις των ΔΚΑΣ ή ο πλοηγός που παρέχει συμβουλές, αντίθετες με τις ισχύουσες διατάξεις, τιμωρούνται με φυλάκιση μέχρι 8 μήνες και χρηματική ποινή. Αν από τις παραπάνω παραβάσεις ή από αμέλεια άλλου μέλους πληρώματος, κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του, προκλήθηκε σύγκρουση με άλλο πλοίο ή προσάραξη (σε αβαθή) ή πρόσκρουση του πλοίου σε εμπόδιο, καταφανές ή γνωστό (π.χ. σε προβλήματα) ή επήλθε σοβαρή βλάβη του πλοίου ή του φορτίου, τότε επιβάλλεται αυστηρότερη ποινή φυλακίσεως (μέχρι 3 έτη) και χρηματική ποινή. Εάν από τις παραβάσεις επήλθε απώλεια του πλοίου ή απόλυτη ανικανότητα αυτού ή ολική απώλεια του φορτίου ή θάνατος προσώπου ή βαρύς τραυματισμός, ο υπαίτιος τιμωρείται με βαρύτερη ποινή, η οποία δεν μπορεί να είναι κατώτερη των 3 μηνών, και με χρηματική ποινή.

Ο Πλοίαρχος έχει τη γενική ευθύνη για την τήρηση των νόμων, διαταγμάτων, κανονισμών και για την εκτέλεση των διαταγών των αρμοδίων ημεδαπών και αλλοδαπών αρχών. Κατά τη διάρκεια του πλου ορίζει την πλεύση που πρέπει να τηρηθεί και ευθύνεται για αυτήν, καθώς και για την ασφαλή



διεξαγωγή του πλου. Τηρεί βιβλίο διαταγών γέφυρας, στο οποίο καταχωρεί την πορεία που διέταξε και κάθε άλλη διαταγή, οδηγία ή παρατήρηση που είναι αναγκαία για τον αξιωματικό φυλακής. Οι αξιωματικοί φυλακής, σε κάθε αλλαγή φυλακής, πρέπει να λαμβάνουν γνώση αυτών των διαταγών και να υπογράφουν στο βιβλίο διαταγών γέφυρας. Ο Πλοίαρχος κυβερνά αυτοπροσώπως το πλοίο κατά τον είσπλου και έκπλου σε λιμάνια, όρμους, διώρυγες, διαύλους και άλλες επικίνδυνες περιοχές διόδου και αγκυροβολίου των πλοίων, σε κρίσιμες καταστάσεις και γενικά εάν κρίνει αυτό αναγκαίο. Η παρουσία πλοηγού στο πλοίο δεν απαλλάσσει τον Πλοίαρχο από την προσωπική του ευθύνη.

Μετά από μία σύγκρουση ο Πλοίαρχος κάθε πλοίου υποχρεούται να παράσχει βοήθεια στο άλλο πλοίο καθώς και στο πλήρωμα και στους επιβάτες, εφόσον είναι δυνατό να το κάνει, χωρίς σοβαρό κίνδυνο του πλοίου, του πληρώματος και των επιβατών του. Υποχρεούται επίσης να γνωστοποιήσει, κατά το δυνατόν, στο άλλο πλοίο, το όνομα και το λιμάνι νηολογήσεως του πλοίου του καθώς και τον τόπο απόπλου και κατάπλου. Εάν η σύγκρουση οφείλεται σε υπαιτιότητα του ενός πλοίου, τότε οι ζημιές που προκλήθηκαν βαρύνουν το υπαίτιο πλοίο, ενώ εάν η σύγκρουση οφείλεται σε κοινή υπαιτιότητα των συγκρουομένων πλοίων, τότε οι ζημιές που προκλήθηκαν βαρύνουν τα πλοία, κατά την αναλογία του βαθμού υπαιτιότητας του καθενός. Τέλος, εάν δεν είναι δυνατό να καθορισθεί η αναλογία υπαιτιότητας, οι ζημιές βαρύνουν κατά ίσα μέρη τα πλοία που συγκρούστηκαν (αμφιμερής σύγκρουση).

Η ίδια ευθύνη υπάρχει και στην περίπτωση που η σύγκρουση προκλήθηκε από υπαιτιότητα του πλοηγού, γιατί ο πλοιοκτήτης ευθύνεται για τις αδικοπραξίες του πλοηγού, που διέπραξε κατά την πλοήγηση του πλοίου και την εκτέλεση των καθηκόντων του, έστω και αν τον προσέλαβε υποχρεωτικά (άρθρ. 238 ΚΙΝΔ). Αντίθετα, σύμφωνα με το άρθρο 239 ΚΙΝΔ ορίζεται ότι εκτός από την ευθύνη των πλοίων υπάρχει ευθύνη και των υπαιτίων προσώπων, π.χ. ο πλοηγός για τις συμβουλές που έδωσε και είχε ως αποτέλεσμα τη σύγκρουση. Τέλος, εάν η σύγκρουση συνέβη από τυχαίο συμβάν ή από ανώτερη βία ή αν υφίσταται αμφιβολία για τα αίτια της, οι ζημιές βαρύνουν αυτούς που τις προξένησαν. Οι παραπάνω διατάξεις εφαρμόζονται σχετικά με την ευθύνη για τις ζημιές που προκλήθηκαν σε άλλο πλοίο από αντικανονικούς χειρισμούς, ακόμη και αν δεν προκλήθηκε σύγκρουση.

Ωστόσο, σε διεθνές επίπεδο η προσάραξη του Δ/Ξ Sea Empress (1996) στο λιμάνι Milford Haven, που είχε ως αποτέλεσμα τη διαρροή 72.000 τόνων πετρελαίου λόγω κακής επικοινωνίας και ελλιπίσεως πληροφοριών μεταξύ πλοίου και Λιμενικών Αρχών, καθιέρωσε για πρώτη φορά μέσω της σχετικής δικαστικής αποφάσεως (1998) την αποκλειστική ευθύνη του πλοηγού, δηλαδή των Λιμενικών Αρχών.

### **2) Σύμβαση για την ίδρυση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού.**

Ο IMO αναγνωρίζοντας τη δυναμική των δορυφορικών επικοινωνιών στις περιπτώσεις αντιμετώπισης κινδύνων στη θάλασσα από την πρώτη τοποθέτηση σε τροχιά τηλεπικοινωνιακού δορυφόρου (TELSTAR 1962) άρχισε να διερευνά τις δυνατότητες καθιέρωσης ενός ανεξάρτητου συστήματος για τη ναυτιλία. Με σχετική απόφασή του καταρτίστηκε το 1976 η Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού (Convention on the Establishment of an International Maritime Satellite System), γνωστή ως INMARSAT, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1979. Αποτέλεσμα της Συμβάσεως αυτής ήταν να ιδρυθεί ο Διεθνής Ναυτιλιακός Δορυφορικός Οργανισμός (INMARSAT), που λειτουργήσει από το 1981, αποτελεί σήμερα ανεξάρτητο όργανο του ΟΗΕ και εδρεύει στο Λονδίνο μαζί με τον IMO. Οι τροποποιήσεις των ετών 1985, 1989 και 1994 συμπεριέλαβαν την παροχή δορυφορικών υπηρεσιών εκτός των πλοίων, στα αεροσκάφη και στα οχήματα ξηράς.

Σήμερα ο INMARSAT έχει αλλάξει το όνομά του σε International Mobile Satellite Organisation και μολονότι έχει αποκτήσει ιδιωτικό χαρακτήρα, διατηρεί ένα διακυβερνητικό σώμα, ώστε να εξασφαλισθεί η παροχή υπηρεσιών δημόσιου χαρακτήρα σε σχέση με το Παγκόσμιο Σύστημα Ναυτιλιακού Κινδύνου και Ασφάλειας (Global Maritime Distress and Safety System-GMDSS). Το GMDSS αφορά στην ενίσχυση της ναυτιλιακής ασφάλειας όταν ένα πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο.

### **3) Σύμβαση για τη Ναυτιλιακή Έρευνα και Διάσωση.**

Στη 10η Σύνοδο της Συνελεύσεως αποφασίστηκε η σύγκλιση Συνδιασκέψεως στο Αμβούργο

με σκοπό την καθιέρωση της Συμβάσεως Ναυτιλιακής Έρευνας και Διασώσεως (Convention on Maritime Search and Rescue) το 1979, που τέθηκε σε ισχύ το 1985 και είναι γνωστή ως SAR. Η εν λόγω Σύμβαση έχει σκοπό να εξυπηρετήσει τη συνεργασία μεταξύ των κρατών-μελών και αυτών που συμμετέχουν στις επιχειρήσεις έρευνας και διασώσεως στη θάλασσα εφαρμόζοντας ένα διεθνώς αποδεκτό σχέδιο. Αυτή η συνεργασία ενθαρρύνεται από τη SOLAS, στην οποία τονίζεται ότι τα κράτη θα πρέπει να διασφαλίζουν τις απαραίτητες ρυθμίσεις για τον έλεγχο και παρακολούθηση των ακτών τους, όπως επίσης για τη διάσωση προσώπων που βρίσκονται σε κίνδυνο κοντά στις ακτές.

Η SAR σχεδιάστηκε για να βελτιώσει το υπάρχον δίκτυο έρευνας και διασώσεως μετά από κάποιο ναυτικό ατύχημα και τούτο επειδή κρίθηκε αναγκαίο να εγκατασταθεί ένα αξιόλογο δίκτυο ραδιοεπικοινωνιών, με σκοπό την ταχεία μετάδοση σημάτων για πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο. Οι περιοχές με οργανωμένο σχέδιο δράσεως είναι η Βόρεια θάλασσα και η Βαλτική. Αντίθετα, υπάρχει έλλειψη συντονισμού στις προσπάθειες για την εφαρμογή των κανονισμών της SAR στη Μεσόγειο, πιθανόν διότι ήδη υπάρχουν και αναπτύσσονται εθνικά σχέδια δράσεως για επείγοντα θαλάσσια περιστατικά.

Η SAR ενθαρρύνει τα παράκτια κράτη που γειτνιάζουν να αναπτύξουν συμφωνίες μεταξύ τους για την καθιέρωση περιοχών έρευνας και διασώσεως αλλά και συνεργασίες για κοινές διαδικασίες και συντονισμό των επιχειρήσεων. Επίσης, η καθιέρωση κέντρων και υποσταθμών συντονισμού επιχειρήσεων για τη λήψη σημάτων κινδύνου και αντιμετώπισης επικινδύνων καταστάσεων προϋποθέτει κατάλληλη υποδομή και καθορισμό καθηκόντων, ώστε ο σχεδιασμός και η ανταπόκριση σε επείγοντα γεγονότα να αποτελεί βασικό κριτήριο επιτυχίας. Επιπλέον, σύμφωνα με τη SAR διαχωρίστηκαν οι ωκεανοί σε ειδικές περιοχές έρευνας και διασώσεως, ώστε συγκεκριμένα κράτη να έχουν την αρμοδιότητα συντονισμού των επιχειρήσεων στην περιοχή που τους αντιστοιχεί.

Με τις τροποποιήσεις του 1998, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ το 2000, εκσυγχρονίστηκε η Σύμβαση SAR και δόθηκαν περισσότερες διευκρινίσεις για το παράρτημά της και τα περιεχόμενα των πέντε κεφαλαίων του, τα οποία συμπεριλαμβάνουν τους ορισμούς, τα θέματα συντονισμού, τα θέματα συνεργασίας μεταξύ των κρατών, τις λειτουργικές διαδικασίες, τα προπαρασκευαστικά μέτρα και τα συστήματα αναφοράς των πλοίων. Στην πλέον σύγχρονη έκδοση της SAR καθορίζεται ότι το Διεθνές Αεροναυτικό και Ναυτιλιακό Εγχειρίδιο Έρευνας και Διασώσεως (IAMSAR), το οποίο συντάχθηκε σε συνεργασία του IMO με τον ICAO, αντικαθιστά τα προγενέστερα εγχειρίδια MERSAR (1971) και IMOSAR (1978).

#### **4) Σύμβαση για τα Πρότυπα Πιστοποιητικών Εκπαιδεύσεως και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών.**

Στη συνέχεια, ο IMO στράφηκε προς τα θέματα εκπαίδευσης των ναυτικών και στη Συνδιάσκεψη του Λονδίνου υιοθετήθηκε το 1978 η Σύμβαση περί Προτύπων Πιστοποιητικών Εκπαιδεύσεως και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών (Convention on Standards, Training and Certification and Watchkeeping of Seafarers), η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1984 και είναι γνωστή ως STCW. Βασικός σκοπός της εν λόγω Συμβάσεως είναι η καθιέρωση υποχρεωτικών ελαχίστων ορίων κανονισμών για τα πληρώματα. Η STCW έχει αναθεωρηθεί με τη νέα σύμβαση STCW 1995.

### **31.1.3 Διεθνείς κανονισμοί για τους διάφορους τύπους των φορτίων.**

#### **1) Σύμβαση για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων.**

Οι ενέργειες του IMO επικεντρώθηκαν στην υιοθέτηση της Συμβάσεως για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων (Convention for Safe Containers) το 1972, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1977 και είναι γνωστή ως CSC. Με την ταχύρρυθμη ανάπτυξη αυτού του είδους φορτίων (κυρίως λόγω εξοικονομώσεως σημαντικού χρόνου κατά τη διάρκεια παραμονής των πλοίων στα λιμάνια), ο IMO κατάρτισε διεθνείς κανονισμούς που διευκολύνουν τις διαδικασίες φορτώσεως και εκφορτώσεως αλλά και υψηλό επίπεδο ασφάλειας στη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων. Ακολούθησαν οι τροποποιήσεις το 1991 με τις πρωτοβουλίες της MSC για πρόσθετους κανονισμούς στο Παράρτημα Ι σχετικά με τις ενδείξεις του μέγιστου βάρους των εμπορευματοκιβωτίων, ώστε να μην υπάρξει παραπληροφόρηση.

## **2) Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικινδύνων Φορτίων.**

Ιστορικά οι πρώτες απόπειρες καθιερώσεως διεθνών κανόνων για την ασφαλή μεταφορά επικινδύνων φορτίων έγιναν στη Συνδιάσκεψη για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (1929). Στη συνέχεια, στη SOLAS (1948) έγινε η κατηγοριοποίηση των φορτίων που χαρακτηρίζονταν επικίνδυνα και συζητήθηκαν ορισμένες τεχνικές για τη θαλάσσια μεταφορά τους. Σημαντική βελτίωση των κανονισμών έγινε στη SOLAS (1960), στο Κεφάλαιο VII, όπου αναφέρονται οι διάφορες ουσίες που θεωρούνται επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον, αλλά και οι μέθοδοι φορτώσεως, στοιβαξίας και μεταφοράς των ουσιών αυτών.

Στην 4η Σύνοδο της Συνελεύσεως προτάθηκε από την ομάδα εργασίας εμπειρογνομόνων της MSC η καθιέρωση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικινδύνων Φορτίων (International Maritime Dangerous Goods Code), γνωστού ως IMDG Code, ο οποίος έχει γίνει αποδεκτός ως το βασικό εγχειρίδιο για τη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων φορτίων και προτείνεται να υιοθετηθεί από τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών. Ο IMDG Κώδικας περιλαμβάνει γενικές οδηγίες και προτάσεις για τη συσκευασία των επικινδύνων φορτίων, καθώς και γενικό πίνακα επικινδύνων φορτίων.

### **31.1.4 Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας.**

#### **1) Σύμβαση για τις Γραμμές Φορτώσεως.**

Η πρώτη προσπάθεια υιοθετήσεως μιας συμβάσεως που θα καθόριζε την εφεδρική πλευστότητα του πλοίου σε σχέση με το ύψος των εξάλων του, ώστε να εξασφαλίζει επαρκή ευστάθεια, να ορίζει το περιθώριο αντοχής λόγω των εξωτερικών πιέσεων στη γάστρα του πλοίου και να καθορίζει το μέγιστο επίπεδο φορτώσεως για την αποφυγή υπερφορτώσεως και ανατροπής του πλοίου χρονολογείται από το 1930. Αυτή η σύμβαση υπογράφηκε από 30 κράτη και ίσχυσε για 36 έτη, αλλά προέκυψαν σημαντικές αλλαγές στην κατασκευή και στην τεχνολογία των εμπορικών πλοίων, με αποτέλεσμα να ενσωματωθεί, με τις ανάλογες βελτιώσεις, στη σημερινή σύμβαση.

Κατά τη διάρκεια της 3ης Συνόδου της Συνελεύσεως τονίστηκε η αναγκαιότητα μίας νέας συμβάσεως για τις Γραμμές Φορτώσεως (Convention on Load Lines), γνωστή διεθνώς ως LL, το 1966, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1968, και θέτει ορισμένους περιορισμούς σχετικά με το μέγιστο βύθισμα, που πρέπει να έχει ένα εμπορικό πλοίο με σκοπό τη φόρτωση μέχρι τα έξαλά του. Στην Ελλάδα η LL κυρώθηκε με τον ΥΝ 391/1968, ενώ σήμερα ισχύουν και οι τροποποιήσεις των ετών 1971, 1975, 1979, 1983 και τέλος το πρωτόκολλο του 1988 (που τέθηκε σε ισχύ το 2000). Από την εν λόγω σύμβαση εξαιρούνται τα πολεμικά πλοία, τα πλοία αναψυχής και τα αλιευτικά πλοία. Η γραμμή φορτώσεως ονομάζεται και Plimsoll Line και προτάθηκε για πρώτη φορά το 1876, πρέπει δε να χαράσσεται στις πλευρές του πλοίου και να είναι ευδιάκριτη, ώστε να είναι εύκολος ο έλεγχός της.

Η δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους είναι σχεδόν παρόμοια με αυτήν της SOLAS (1974), π.χ. οι Λιμενικές Αρχές του παράκτιου κράτους έχουν το δικαίωμα να κρατήσουν ένα πλοίο στο λιμάνι, επειδή δεν διαθέτει τα απαραίτητα πιστοποιητικά. Η τελική πράξη περιέχει τρία παραρτήματα. Το πρώτο Παράρτημα περιέχει τέσσερα κεφάλαια, στα οποία δίδονται οι γενικοί ορισμοί και οι εξαιρέσεις εφαρμογής της, ο τρόπος εκτιμήσεως ή/και μετρήσεως των εξάλων, ο καθορισμός των τεχνικών προδιαγραφών και οι ειδικές απαιτήσεις ανάλογα με τον τύπο των πλοίων και το φορτίο. Το δεύτερο Παράρτημα καθορίζει τις ζώνες, τις περιοχές και τις εποχικές περιόδους ανά την υφήλιο. Τέλος, στο τρίτο Παράρτημα καθορίζεται ο τύπος και η διάρκεια των αντιστοίχων πιστοποιητικών.

Σύμφωνα με τη LL κάθε πλοίο, το οποίο εκτελεί διεθνείς πλόες και υπάγεται στις διατάξεις της, πρέπει να φέρει το Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως (ΠΓΦ), με το οποίο βεβαιώνεται ότι πληροί τους όρους της. Το έγγραφο αυτό εκδίδεται μετά από επιθεώρηση του πλοίου και ισχύει για πέντε (5) χρόνια, ενώ πρέπει να θεωρείται σε ετήσια βάση. Μετά την πάροδο των πέντε ετών διενεργείται νέα επιθεώρηση λαμβάνοντας υπόψη όλα τα στοιχεία και τις απαιτήσεις της αρχικής επιθεωρήσεως. Το ΠΓΦ μπορεί να παραταθεί για πέντε (5) μήνες από τη λήξη του, εφόσον δεν μπορεί να εκδοθεί νέο μετά την περιοδική επιθεώρηση. Όταν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι, όπου δεν είναι δυνατή η επιθεώρησή του, η έκδοση του ΠΓΦ μπορεί να παραταθεί μέχρι το πλοίο να φθάσει σε λι-

μάνι όπου είναι δυνατή η επιθεώρησή του. Σε αυτήν την περίπτωση δίνεται παράταση έως τρεις (3) μήνες, ενώ χάνεται το δικαίωμα περαιτέρω παρατάσεως.

Τα ελληνικά πλοία, τα οποία εκτελούν αποκλειστικά εσωτερικούς πλόες, μπορούν να εφοδιάζονται με το Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως Εσωτερικών Πλόων, του οποίου η ισχύς είναι πενταετής με ετήσια θεώρηση. Για πλοία με μικρή χωρητικότητα και ανεξάρτητα από τον γεωγραφικό χώρο των πλόων τους εκδίδεται το Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως Πλοίων Μικρής Χωρητικότητας (ΠΓΦΠΜΧ) με ισχύ 25 ετών από την ημερομηνία ναυπηγήσεως του πλοίου και μέσω επιθεωρήσεως από τη Διεύθυνση Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων (ΔΕΕΠ). Με την πάροδο των 25 ετών και τη λήξη του ΠΓΦΠΜΧ διενεργείται νέα επιθεώρηση και έλεγχος του πλοίου. Συγκεκριμένα το ΠΓΦΠΜΧ μπορούν να έχουν στην κατοχή τους τα υπάρχοντα Φ/Γ πλοία 15-150 κοx, τα υπάρχοντα Ε/Γ πλοία 5-150 κοx και τα νέα πλοία Φ/Γ και Ε/Γ μήκους από 6 έως 24 μέτρα.

## **2) Σύμβαση για τη Μέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων.**

Στη Συνδιάσκεψη του 1969 με την παρουσία 51 αντιπροσώπων των κρατών-μελών εγκρίθηκε και προχώρησε σε υπογραφή και επικύρωση η Σύμβαση για τη Μέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων (Convention on Tonnage Measurement of Ships) το 1969, που τέθηκε σε ισχύ το 1982 και είναι γνωστή ως TONNAGE. Η TONNAGE εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά πλοία που χρησιμοποιούν διεθνείς οδούς ναυσιπλοΐας, εκτός των πολεμικών πλοίων και αυτών που η χωρητικότητά τους δεν ξεπερνά τους 24 τόνους. Επίσης, η TONNAGE δεν περιλαμβάνει τον πλου στα εσωτερικά ύδατα των κρατών-μελών και σε ημίκλειστες θάλασσες, π.χ. Μαύρη θάλασσα, Κασπία θάλασσα, Μεγάλες Λίμνες.

Η μέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων υπήρξε ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα στον χώρο της διεθνούς ναυτιλίας. Το tonnage χρησιμοποιείται για την αποτίμηση των εξόδων και των φόρων και εξαιτίας της μεθόδου αυτής ο σχεδιασμός των πλοίων επηρεάζεται άμεσα σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα, μολονότι τις περισσότερες φορές είναι θέμα ευστάθειας και ασφάλειας του πλοίου. Επίσης, η απαραίτητη υψηλή προϋπόθεση που έθετε η TONNAGE, δηλαδή 25 υπογραφές κρατών που πρέπει να διαθέτουν το 65% της παγκόσμιας χωρητικότητας, είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση του σταδίου επικυρώσεώς της μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 1980. Με την εφαρμογή της, καθιερώθηκε ο νέος τρόπος υπολογισμού της χωρητικότητας των πλοίων (GT και NT).

Συγκεκριμένα, η ολική χωρητικότητα (GRT ή GT) είναι το άθροισμα όλων των μονίμων χώρων που είναι στεγασμένοι κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα. Η καθαρή χωρητικότητα (NRT ή NT) προκύπτει εάν από την ολική χωρητικότητα αφαιρεθούν όλοι οι χώροι του πλοίου που δεν προορίζονται για εμπορική εκμετάλλευση (π.χ. χώροι ενδειατήσεως αξιωματικών και πληρώματος, αποθήκες, δεξαμενές έρματος, δεξαμενές καυσίμων). Η έκδοση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Καταμετρήσεως (ΠΚ) είναι αρμοδιότητα της Αρχής, του προσώπου ή του οργανισμού που έχει εξουσιοδοτηθεί από αυτήν. Στην Ελλάδα η TONNAGE έχει κυρωθεί με τον Ν.1373/83 (ΦΕΚ 92 Α/83).

Το ΠΚ αποδεικνύει τις διαστάσεις (μήκος, πλάτος, ύψος) και τη χωρητικότητα (ολική, καθαρή) του πλοίου, καθώς και την ισχύ των μηχανών του. Η σπουδαιότητα της ορθής καταμετρήσεως και καταχωρίσεως των στοιχείων του πλοίου στο ΠΚ συνεπάγεται (σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς μέχρι σήμερα):

α) Την οργανική σύνθεση του πληρώματος, καθώς και των πιστοποιητικών ικανότητας που πρέπει να διαθέτει αυτό.

β) Τη δυνατότητα απόπλου, πλου και κατάπλου σε λιμάνια, στενά, ημίκλειστες θάλασσες εξαιτίας του μήκους ή του βυθίσματος ή ακόμη λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, και

γ) τις οικονομικές υποχρεώσεις και τα τέλη του (λιμενικά, φαρικά, διελεύσεως καναλιών κ.λπ.).

Η έκδοσή του ΠΚ είναι απαραίτητη και προηγείται της νπολογήσεως και της εκδόσεως Πιστοποιητικού Εθνικότητας του πλοίου. Το ΠΚ εκδίδεται από την Αρχή Νπολογήσεως του πλοίου και είναι οριστικό, εκτός και αν αναφέρεται ρητά σε αυτό η προσωρινή του ισχύς, οπότε πρέπει να ορίζεται η χρονική διάρκεια της ισχύος του. Το προσωρινό ΠΚ εκδίδεται εφόσον είναι αδύνατη η έκδοση του οριστικού για οποιονδήποτε λόγο, με αποτέλεσμα να καθυστερεί η νπολόγηση του πλοίου. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η χωρητικότητα του πλοίου έχει υποστεί μεταβολή εξαιτίας μεγάλων επι-

σκευών ή και μετασκευών, ο πλοιοκτήτης ή ο Πλοίαρχος πρέπει να ζητήσουν νέα καταμέτρηση και έκδοση νέου ΠΚ από την αρμόδια Αρχή.

### **3) Συμφωνία για τα Επιβατηγά Πλοία που Εμπλέκονται σε Ειδικά Ταξίδια.**

Οι δραστηριότητες του IMO σχετικά με τη μεταφορά των επιβατών είναι διττής μορφής, δηλαδή διευκόλυνση της μεταφοράς των επιβατών και των τουριστών και παροχή όσο το δυνατό καλύτερης ασφάλειας των επιβατών και των αποσκευών τους. Στην 6η Σύνοδο της Συνελεύσεως (1969) αποφασίστηκε η διενέργεια Συνδιασκέψεως με σκοπό την κατάρτιση συμφωνίας για τα Επιβατηγά Πλοία που Εμπλέκονται σε Ειδικά Ταξίδια (Special Trade Passenger Ships Agreement) (1971), π.χ. κρουαζιέρες, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1974 και σήμερα έχει υπογραφεί από 17 κράτη-μέλη. Η συμφωνία αυτή, γνωστή ως STP, αναφέρεται στην ασφάλεια των πλοίων που μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών σε ταξίδια αναψυχής και υπερπόντια ταξίδια.

Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της STP, ο IMO υιοθέτησε επιπλέον δύο αποφάσεις (1973): πρώτον τα συμβαλλόμενα μέρη να προχωρήσουν σε προτάσεις σχετικά με την ευστάθεια των Ε/Γ και Φ/Γ πλοίων που έχουν μήκος μικρότερο των 100 μέτρων με την προϋπόθεση ότι δεν έχουν υποστεί προηγούμενες ζημιές και δεύτερον την αναγκαιότητα για καθιέρωση γενικών κανονισμών σχετικά με τους διαθέσιμους χώρους κατακλίσεως των επιβατών (καμπίνες κ.λπ.).

### **4) Σύμβαση για τη Μεταφορά των Επιβατών και των Αποσκευών τους.**

Τα προβλήματα που αντιμετώπιζαν τα Ε/Γ πλοία εξακολουθούσαν να υφίστανται. Στη Συνδιάσκεψη της Αθήνας, με την παρουσία 35 αντιπροσώπων των κρατών-μελών και 5 διεθνών οργανισμών, ετοιμάστηκε από τη Νομική Επιτροπή ένα προσχέδιο συμβάσεως σχετικά με τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους. Συγκεκριμένα καταρτίστηκε η Σύμβαση για τη Θαλάσσια Μεταφορά των Επιβατών και των Αποσκευών τους (Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea) το 1974, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1987 και είναι γνωστή ως PAL.

Σύμφωνα με την PAL, ο μεταφορέας θεωρείται υπεύθυνος σε περίπτωση που υποστεί ζημιά ή απώλεια ο επιβάτης, εφόσον το γεγονός είναι απόρροια λάθους ή αμέλειας του κοινού μεταφορέα. Το όριο της ευθύνης καθορίζεται σε 55.000 δολ. για κάθε μεταφορά. Το πρωτόκολλο αύξησε τα όρια σε ειδικές περιπτώσεις κατά 300%. Υπάρχουν δύο κατηγορίες αγωγών, αυτές που αφορούν απώλεια ζωής ή τραυματισμού και αυτές που αφορούν φθορά περιουσίας, ζημιές του πλοίου ή των λιμενικών εγκαταστάσεων. Με την επικύρωση της PAL προέκυψε νέα αύξηση των ορίων της ευθύνης σε 80.000 λίρες Αγγλίας, μετά το ατύχημα του πλοίου Herald of Free Enterprise (1987) στο λιμάνι Zeebrugge του Βελγίου.

### **5) Σύμβαση για την Ασφάλεια των Αλιευτικών Πλοίων.**

Το πρόβλημα της ασφάλειας των αλιευτικών πλοίων απασχόλησε τον IMO από τις αρχές της δεκαετίας του 1960 και ειδικότερα κατά τη διάρκεια της Συμβάσεως SOLAS του 1960, η οποία όμως δεν έτυχε ευνοϊκής αποδοχής. Όμως, το 1966 ο IMO προχώρησε σε συμφωνία με τον FAO και τον ILO με σκοπό τη συνεργασία και την αποφυγή ενδεχομένων περιπλοκών στους τομείς ενασχολήσεως του κάθε οργανισμού, π.χ. ο FAO ασχολείται αποκλειστικά με θέματα αλιείας, ο ILO με τα προβλήματα απασχολήσεως του εργατικού δυναμικού στη βιομηχανική αλιεία, ενώ ο IMO με την ασφάλεια των αλιείων και των αλιευτικών πλοίων στη θάλασσα.

Η συνεργασία των παραπάνω οργανισμών, διά μέσου της MSC κατά τη διάρκεια της 7ης και 8ης Συνόδου της Συνελεύσεως (1971) κατέληξε: πρώτον στην έκδοση του κώδικα για την ασφάλεια και την υγιεινή των αλιείων και δεύτερον στην υιοθέτηση εθελοντικών οδηγιών για τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τον εξοπλισμό των μικρών αλιευτικών σκαφών. Η Συνδιάσκεψη για τα προβλήματα των αλιευτικών πλοίων πραγματοποιήθηκε στην Ισπανία με σκοπό την κατάρτιση της Συμβάσεως για την Ασφάλεια των Αλιευτικών Πλοίων (Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels) το 1977, η οποία εφαρμόστηκε το 1984, αφορά στα αλιευτικά σκάφη με μήκος άνω των 24 μέτρων και είναι γνωστή ως SFV.

Ο λόγος υιοθέτησεως μιας εξειδικευμένης συμβάσεως για αυτόν τον τύπο πλοίων αφορούσε στη

δυσκολία να συμπεριληφθούν τα αλιευτικά στις γενικές διατάξεις των Συμβάσεων SOLAS και LL, λόγω της κατασκευαστικής και λειτουργικής ιδιομορφίας τους. Επίσης, λόγω προσθέτων προβλημάτων κατά το στάδιο της εφαρμογής της από αρκετά κράτη-μέλη η υιοθέτηση του πρωτοκόλλου της SFV (1993) επεδίωξε την επίτευξη των διαδικασιών, αλλά παρόλα αυτά δεν έχει τεθεί σε εφαρμογή σε διεθνές επίπεδο.

Η SFV περιλαμβάνει θέματα κατασκευαστικής ασφάλειας, προδιαγραφών του εξοπλισμού αλιεύσεως, απαιτήσεων για τις μηχανικές και τις ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, προστασίας, ανιχνεύσεως και καταπολεμήσεως πυρκαγιάς, σωστικών μέσων, ραδιοτηλεγραφίας και ραδιοτηλεφωνίας και ναυτιλιακών βοηθημάτων. Επίσης, ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στον εξοπλισμό εντοπισμού αλιεύματος, σε μεθόδους αλιεύσεως φιλικής προς το περιβάλλον και τον βυθό και σε θέματα διαβιώσεως των πληρωμάτων στα πλοία. Πολλά θέματα που προέρχονται από τις τροποποιήσεις της SOLAS συμπληρώνουν τις διατάξεις της SFV, ώστε τα αλιευτικά πλοία να εκσυγχρονίσουν την υποδομή ασφάλειας, αλλά και την παραγωγικότητά τους με εξελιγμένα ναυτιλιακά βοηθήματα.

Αντιθέτως, τα κράτη-μέλη της ΕΕ ακολουθούν την Κοινή Πολιτική Αλιείας μετά τη Συμφωνία της 25ης Ιανουαρίου 1983, που προβλέπει, μεταξύ άλλων, μέτρα που αποσκοπούν στον περιορισμό της αλιευτικής δραστηριότητας, κανόνες για τη χρησιμοποίηση των θαλασσίων πόρων, ειδικές διατάξεις για την παράκτια αλιεία και μέτρα ελέγχου. Συγκεκριμένα:

- α) Ορισμός της αλιείας μικρής κλίμακας.
- β) Ζώνες επεμβάσεως.
- γ) Τα αλιευτικά σκάφη να έχουν μήκος μεταξύ καθέτων κατώτερο των 9 μέτρων, ενώ το όριο αυξάνεται στα 12 μέτρα για τα σκάφη που μπορούν να αλιεύουν με τράτες.
- δ) Τα αλιευτικά σκάφη να ασκούν αλιευτική δραστηριότητα τουλάχιστον επί 120 ημέρες τον χρόνο.
- ε) Πιστώσεις για την ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του αλιευτικού στόλου.
- στ) Την προώθηση της υδατοκαλλιέργειας.
- ζ) Τη διευθέτηση της παράκτιας ζώνης με την εγκατάσταση τεχνητών φραγμών.
- η) Τον εξοπλισμό των λιμένων και
- θ) την αναζήτηση νέων αγορών.

#### **6) Σύμβαση για το Προσωπικό των Αλιευτικών Πλοίων.**

Η πρώτη προσπάθεια καθορισμού προτύπων εκπαίδευσης για τους πλοιάρχους και τους αξιωματικούς των αλιευτικών σκαφών είχε γίνει με το Έντυπο Καθοδηγήσεως για την Εκπαίδευση και Πιστοποίηση Αλιέων, το οποίο είχε συντάξει ο ΙΜΟ σε συνεργασία με τον FAO και τον ILO. Στη συνέχεια η πιθανότητα υιοθέτησε ενός εξειδικευμένου πρωτοκόλλου στη Σύμβαση STCW απορρίφθηκε και τελικά αποφασίσθηκε η υιοθέτηση μιας ανεξάρτητης συμβάσεως.

Η διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποιήσεως και Φυλακής για το Προσωπικό των Αλιευτικών Πλοίων, γνωστή ως STCW-F/95 περιέχει 15 άρθρα και ένα Παράρτημα με εξειδικευμένες ελάχιστες απαιτήσεις γνώσεων για την απόκτηση πιστοποιητικών για το προσωπικό των αλιευτικών σκαφών. Η STCW-F/95 θα τεθεί σε ισχύ δώδεκα μήνες μετά την υπογραφή της από δεκαπέντε (15) κράτη [μέχρι σήμερα μόνο οκτώ (8) κράτη την έχουν υπογράψει].

### **31.1.5 Διεθνείς κανονισμοί για τη διευκόλυνση των θαλασσίων μεταφορών.**

#### **– Σύμβαση για τη Διευκόλυνση της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κυκλοφορίας.**

Το πρόβλημα της κινήσεως των εμπορικών πλοίων στα διάφορα λιμάνια έχει απασχολήσει αρκετούς οργανισμούς στο παρελθόν, όπως το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS) και την Επιτροπή Θαλασσίων Μεταφορών και Επικοινωνιών (MTC). Με τη σειρά του ο ΙΜΟ στη 2η Σύνοδο της Συνελεύσεως υιοθέτησε την Πρόταση Α.29 II (1961) σχετικά με τη διευκόλυνση του τουρισμού και των μεταφορών. Στη συνέχεια η ομάδα εμπειρογνομόνων παρουσίασε έκθεση σχετικά με την προώθηση και ανάπτυξη του τουρισμού και η Συνέλευση του ΙΜΟ προχώρησε στη σύγκλιση διπλωματικής Συνδιασκέψεως στο Λονδίνο (1963) για τη διευκόλυνση της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και φορτίων.

Η Συνδιάσκεψη αυτή ενέκρινε τη Σύμβαση για τη Διευκόλυνση της Ναυτιλιακής Κυκλοφορίας (Convention on Facilitation of Maritime Traffic) το 1965, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1967 και είναι γνωστή διεθνώς ως FAL. Η FAL εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά πλοία εκτός των πολεμικών και των σκαφών αναψυχής. Οι άμεσοι στόχοι της FAL είναι:

- α) Η αποφυγή των ασκόπων καθυστερήσεων στις κινήσεις των πλοίων στα διάφορα λιμάνια (κατάπλους, παραμονή, απόπλους), όταν το εμπορικό πλοίο είναι έτοιμο προς φόρτωση ή εκφόρτωση και
- β) η απλούστευση των διαδικασιών εγκρίσεως των αντιστοίχων εγγράφων όταν το εμπορικό πλοίο περιμένει οδηγίες ή πρόκειται να αγκυροβολήσει ή είναι εγκαταλειμμένο σε ένα αλλοδαπό λιμάνι και αυτό διότι τις τελευταίες δεκαετίες η έλλειψη οργάνωσης στις συνήθεις μεθόδους γραφειοκρατίας δημιούργησε χρονικά κενά στις επικοινωνίες του πλοίου με την ακτή.

### **31.1.6 Διεθνείς κανονισμοί για την επίλυση θεμάτων νομικής φύσεως.**

Σε αυτόν τον τομέα ανήκουν ζητήματα που επιδέχονταν επίλυση κατά το παρελθόν όπως το ζήτημα της επεμβάσεως του παράκτιου κράτους στην ανοιχτή θάλασσα για περιστατικά θαλάσσιας ρυπάνσεως, το ζήτημα της ευθύνης εξαιτίας της θαλάσσιας ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή και από πυρηνικές ουσίες, το ζήτημα της εκτελέσεως παρανόμων πράξεων ενάντια στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και το ζήτημα της επιθαλάσσιας αρωγής.

#### **1) Σύμβαση για την Επέμβαση στην Ανοιχτή Θάλασσα σε Περιπτώσεις Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο.**

Η Σύμβαση για την Επέμβαση στην Ανοιχτή Θάλασσα σε Περιπτώσεις Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο (Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties) καταρτίστηκε το 1969, τέθηκε σε ισχύ το 1975 και είναι γνωστή ως INTERVENTION. Σύμφωνα με αυτήν, κάθε κράτος μπορεί να λάβει μέτρα στην ανοιχτή θάλασσα (παρόλο που ισχύει το δόγμα της ελευθερίας των θαλασσών σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο) ως αναγκαία για την πρόληψη, μείωση και καταπολέμηση κάθε επικείμενου κινδύνου που απειλεί τις ακτές του με ρύπανση ή απειλή ρυπάνσεως από πετρέλαιο. Τα μέτρα δεν εφαρμόζονται σε πολεμικά ή κυβερνητικά πλοία που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς.

Το 1973 υιοθετήθηκε το Πρωτόκολλο της INTERVENTION (τέθηκε σε ισχύ στις 30.03.1983), το οποίο αυξάνει τη δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους και σε άλλα ρυπογόνα στοιχεία εκτός του πετρελαίου. Η εν λόγω Σύμβαση επικρίθηκε κυρίως επειδή αφενός παρέχει μεγάλη διακριτική ευχέρεια στο παράκτιο κράτος (άποψη των περικλείστων κρατών) και αφετέρου φαίνεται να περιορίζει το δικαίωμα άμυνας και καταστάσεως ανάγκης για τα παράκτια κράτη (άποψη των παρακτίων κρατών).

#### **2) Σύμβαση Αστικής Ευθύνης Συνεπεία Ζημιών από Πετρελαϊκή Ρύπανση.**

Στη Συνδιάσκεψη των Βρυξελλών ο IMO προχώρησε στην καθιέρωση το 1969 της Συμβάσεως Αστικής Ευθύνης Συνεπεία Ζημιών από Πετρελαϊκή Ρύπανση (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage), που τέθηκε σε ισχύ από το 1975 και είναι γνωστή ως CLC. Η εν λόγω Σύμβαση έχει εφαρμογή σε περιπτώσεις ζημιών ρυπάνσεως, που προκαλούνται από τη διαρροή πετρελαιοειδών από έμπορα Δ/Ξ στο έδαφος και στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός συμβαλλόμενου κράτους. Το κριτήριο λοιπόν είναι ο τόπος και όχι η σημαία του πλοίου ή η εθνικότητα του πλοιοκτίτη. Η CLC εφαρμόζεται μόνο στις περιπτώσεις εκείνες όπου τα πλοία μεταφέρουν πετρέλαιο ως φορτίο και όχι όταν η απόρριψη πετρελαίου προέρχεται από καύσιμα σε ταξίδι υπό έρμα.

Σύμφωνα με τη CLC, ο πλοιοκτίτης είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για οποιαδήποτε ζημιά που προκαλείται από ρύπανση πετρελαίου και είναι υπόχρεος αποζημιώσεως εκτός εάν η ζημιά προέρχεται από:

- α) Πολεμικές ενέργειες.
- β) Πράξη ή παράλειψη τρίτου, που είχε την πρόθεση να προξενήσει ζημιά και
- γ) από αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη κυβερνήσεως ή άλλης Αρχής υπεύθυνης για τη συντήρηση των φάρων και άλλων βοηθημάτων της ναυσιπλοΐας.

Η CLC όμως αναγνωρίζοντας τα απρόβλεπτα συμβάντα που μπορεί να αντιμετωπίσει ο πλοιοκτήτης κατά τη μεταφορά του φορτίου, προβλέπει πως ο τελευταίος δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του στο ποσό των 133 Special Drawing Rights (SDR) για κάθε τόνο και το συνολικό ποσό μπορεί να φθάσει τα 14 εκατομμύρια SDR ανάλογα ποιο ποσό είναι το μικρότερο [με βάση την ισοτιμία του 2007, 1 SDR = 1,586 USD (δολ.)], εκτός εάν το θύμα αποδείξει ότι το περιστατικό ρυπάνσεως προκλήθηκε από κάποιο προσωπικό σφάλμα του πλοιοκτήτη.

### **3) Σύμβαση για την Ίδρυση Διεθνούς Ταμείου με Σκοπό την Αποζημίωση σε Περιπτώσεις Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο.**

Το καθεστώς της Συμβάσεως CLC επικρίθηκε ως ανεπαρκές, εφόσον δεν μπορούσε να παρέχει πλήρη αποζημίωση στα θύματα της ρυπάνσεως. Επομένως ήταν αναγκαίο να καθιερωθεί ένα σύστημα συμπληρωματικής αποζημιώσεως και ο IMO προχώρησε το 1971 στην υιοθέτηση της Συμβάσεως για την Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου με Σκοπό την Αποζημίωση σε Περιπτώσεις Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο (Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage), η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1978, είναι γνωστή ως FUND και συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να είναι μόνο τα κράτη-μέλη της CLC. Οι κύριοι σκοποί της FUND είναι η παροχή μίας συμπληρωματικής αποζημιώσεως στα θύματα της ρυπάνσεως που δεν εξασφάλισαν επαρκή αποζημίωση σύμφωνα με τη CLC και η παροχή αποζημιώσεως στον πλοιοκτήτη για ποσοστό της ευθύνης που υπέχει σύμφωνα με τη CLC, εκτός εάν η ρύπανση προκαλείται από εκ προθέσεως παράβαση του πλοιοκτήτη. Οι λόγοι που η FUND παρέχει αποζημιώσεις είναι οι εξής:

- α) Ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται της ευθύνης για αποζημίωση σύμφωνα με τις διατάξεις της CLC.
- β) Ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να εκπληρώσει τις οικονομικές του υποχρεώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις της CLC και
- γ) η ζημιά που προκλήθηκε υπερβαίνει την ευθύνη του πλοιοκτήτη σύμφωνα με τη CLC.

Η FUND δεν υποβάλλεται σε αποζημιώσεις εάν η ρύπανση είναι αποτέλεσμα πολεμικής ενέργειας ή εκθροπραξιών, εάν η απόρριψη πετρελαίου προήλθε από πολεμικό πλοίο ή κυβερνητικό πλοίο που δεν χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς, εάν ο μνυτής δεν μπορεί να αποδείξει ότι η πηγή της ρυπάνσεως ήταν από πλοίο ή πλοία και εάν η ζημιά είναι ολικώς ή μερικώς αποτέλεσμα της εσκεμμένης ή παράνομης πράξεως του μνυτή. Η FUND καταβάλλει αποζημίωση μέχρι το ποσό των 60 εκ. SDR, στο οποίο περιλαμβάνεται και το ποσό που καταβλήθηκε από τον πλοιοκτήτη ή τον ασφαλιστή του σύμφωνα με τη CLC.

### **4) Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη Συνεπεία Ζημιάς που Προέρχεται από τη Μεταφορά Πυρηνικών Ουσιών.**

Σε συνεργασία με την ΙΑΕΑ και την Επιτροπή Ευρωπαϊκής Πυρηνικής Ενέργειας του ΟΟΣΑ, ο IMO συγκάλεσε στις Βρυξέλλες τη Συνδιάσκεψη που υιοθέτησε τη Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη Συνεπεία Ζημιάς που Προέρχεται από τη Μεταφορά Πυρηνικών Ουσιών (Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material) το 1971, η οποία τέθηκε σε ισχύ το έτος 1975 και είναι γνωστή ως NUCLEAR.

Σύμφωνα με τη NUCLEAR καθιερώνεται η αποκλειστική ευθύνη του φυσικού προσώπου, που χειρίζεται μία πυρηνική εγκατάσταση και απαλλάσσει τον πλοιοκτήτη από πιθανή ζημιά λόγω θαλάσσιας μεταφοράς πυρηνικών ουσιών, εκτός εάν είχε την πρόθεση να προκαλέσει ζημιά. Η εν λόγω Σύμβαση αντικατέστησε τις Συμβάσεις του Παρισιού για την Ευθύνη Τρίτου Προσώπου στον Τομέα της Πυρηνικής Ενέργειας (1960) και της Βιέννης για την Αστική Ευθύνη Συνεπεία Πυρηνικής Ζημιάς (1963).

### **5) Σύμβαση σχετικά με τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Αγωγές.**

Η πρώτη φορά που εξετάστηκε το ζήτημα της ευθύνης του πλοιοκτήτη ήταν στη Σύμβαση των Βρυξελλών (1957) για τον Περιορισμό της Ευθύνης των Ιδιοκτητών Ποντοπόρων Πλοίων, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1968. Η Σύμβαση αυτή είχε ως στόχο τον καθορισμό ανωτάτων ορίων της ευθύνης του πλοιοκτήτη σε περιπτώσεις ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή εξαιτίας ατυχημάτων. Προς το τέλος της δεκαετίας του 1960 είχε γίνει αντιληπτό ότι τα όρια που καθορίστηκαν από αυτήν τη Σύμβαση ήταν



αρκετά χαμηλά, το οποίο σήμαινε ότι οι ενάγοντες θα είχαν ελάχιστες πιθανότητες να αποζημιωθούν. Επόμενο ήταν η Σύμβαση των Βρυξελλών να έχει περιορισμένο εύρος εφαρμογής και να μην υιοθετηθεί από πολλά κράτη.

Στη Συνδιάσκεψη του Λονδίνου ο ΙΜΟ προχώρησε στην αντικατάσταση της Συμβάσεως των Βρυξελλών και υιοθέτησε το 1976 μία νέα Σύμβαση σχετικά με τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Αγωγές (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims), η οποία επικυρώθηκε αρχικά μόνο από 5 κράτη, τέθηκε σε ισχύ το 1986 και είναι γνωστή ως LLMC (σήμερα 51 κράτη την έχουν υπογράψει). Η LLMC είχε άμεσο στόχο την αύξηση των ορίων της ευθύνης των πλοιοκτητών, σε ορισμένες μάλιστα περιπτώσεις έως και 300%, και έθεσε τις προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες, όταν συμβεί κάποιο ατύχημα ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή, ο πλοιοκτήτης να μην έχει το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του.

#### **6) Σύμβαση για την Καταστολή των Παρανόμων Πράξεων Ενάντια στην Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας.**

Η ανάγκη για βελτίωση των μεθόδων ασφάλειας στη θάλασσα οδήγησε το 1988 τον ΙΜΟ στην κατάργηση της Συμβάσεως για την Καταστολή των Παρανόμων Πράξεων Ενάντια στην Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation), με την παρουσία 15 κρατών-μελών, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1992 και είναι γνωστή ως SUA (σήμερα 147 κράτη την έχουν υπογράψει). Η εν λόγω Σύμβαση έχει ως άμεσο στόχο τον έλεγχο και την καταστολή συμβάντων όπως οι τρομοκρατικές επιθέσεις ενάντια στα εμπορικά πλοία. Τη SUA συνοδεύει το Πρωτόκολλο (το έχουν υπογράψει 136 κράτη), το οποίο αναφέρεται στην ασφάλεια των εξεδρών εξορύξεως πετρελαίου και άλλων τεχνητών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στη ζώνη της υφαλοκρηπίδας.

#### **7) Σύμβαση για την Επιθαλάσσια Αρωγή.**

Μέχρι το 1980 οι περιπτώσεις διασώσεως και περιουλλογής περιουσιακών στοιχείων στη θάλασσα διέπονταν από το καθεστώς του no cure no pay, δηλαδή ο ναυαγιαρέτης που συμμετείχε με επιτυχία στον περιορισμό μίας σοβαρής ρυπάνσεως, αλλά δεν κατάφερε να σώσει το πλοίο και το φορτίο, δεν μπορούσε να περιμένει χρηματική αποζημίωση. Η εμφάνιση του εγγράφου Lloyds Open Form (LOF) το 1980, που έγινε το πιο διαδεδομένο συμβόλαιο για θέματα επιθαλάσσιας αρωγής, ήρθε να αλλάξει την υφιστάμενη κατάσταση.

Με τις πρωτοβουλίες του ΙΜΟ προετοιμάστηκε το 1989 η ΔΣ για την Επιθαλάσσια Αρωγή (International Convention on Salvage), η οποία δανείστηκε αρκετά στοιχεία από το LOF 1980 και είχε ως στόχο την καθιέρωση γενικών κανόνων για τις περιπτώσεις διασώσεως, ιδιαίτερα όταν αντιμετωπίζονται περιστατικά ατυχημάτων Δ/Ξ. Τέθηκε σε ισχύ το 1996 και είναι γνωστή ως SALVAGE. Η εν λόγω Σύμβαση υιοθέτησε την ιδέα μίας αυξημένης αμοιβής, που πληρώνεται από τους ασφαλιστές πλοίων και φορτίων, και ένα είδος χρηματικής εξασφαλίσεως, το οποίο πληρώνεται αποκλειστικά από τους πλοιοκτήτες. Εφόσον επικυρωθεί η Σύμβαση, απαιτείται να ενσωματωθούν και οι κανόνες *York-Antwerp* (1974), που αφορούν σε θέματα γενικής αβαρίας.

Το 1892 οι Lloyd's προχώρησαν στην έκδοση του πρώτου συμφώνου για την επιθαλάσσια αρωγή, το οποίο αναθεωρήθηκε με την πάροδο του χρόνου (τα έτη 1980 και 1990) και πήρε επίσημα την ονομασία LOF. Στη συνέχεια έγινε μία νέα τροποποίηση (1995) εξαιτίας της συγκρούσεως στα στενά Μαλάκκα (1992) μεταξύ του πλοίου-container *Ocean Blessing* και του Δ/Ξ *Nagasaki Spirit*, που είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο 50 ναυτικών και την διαρροή 40.000 τόνων αργού πετρελαίου στη θάλασσα.

Οι νέες τροποποιήσεις ενσωμάτωσαν μία διάταξη (άρθ. 14) της SALVAGE, στην οποία στηρίζεται και το LOF 1995, όπου ο ναυαγιαρέτης, δεδομένου ότι έχει δώσει την πρόβλεψη σημασία στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ακόμη και εάν δεν κατάφερε να φέρει σε πέρας την αποστολή διασώσεως και κατά συνέπεια να εισπράξει την αμοιβή του σύμφωνα με το άρθρο 13, δικαιούται κάποιας ειδικής αμοιβής από τον πλοιοκτήτη ίσης προς τα έξοδά του. Επίσης, έγινε και μία αναθεώρηση των κανόνων *York-Antwerp* (1994) στη Συνδιάσκεψη του Σίδνεϋ, δίνοντας έμφαση στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος κατά τη διεξαγωγή της επιχειρήσεως γενικής αβαρίας, με άμεσο στόχο την ενσωμάτωσή της στα σημερινά ναυλοσύμφωνα.

### **31.1.7 Διεθνείς κανονισμοί για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.**

#### **1) Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Πετρέλαιο.**

Στο διάστημα που μεσολάβησε (10 έτη) μέχρι την επίσημη αναγνώριση του ΙΜΟ, ανατέθηκε στη Βρετανία, ως παραδοσιακή ναυτική δύναμη, η άσκηση των αρμοδιοτήτων του οργανισμού (ο ΙΜΟ ανέλαβε δράση επίσημα το 1959). Με την πρωτοβουλία της αγγλικής κυβερνήσεως έλαβε χώρα η διεθνής Συνδιάσκεψη του Λονδίνου (1954), η οποία κατάρτισε την πρώτη Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Πετρέλαιο, γνωστή ως OILPOL.

Στην αρχική της μορφή η OILPOL απαγορεύει την απόρριψη πετρελαίου ή πετρελαιοειδών μειγμάτων, που περιέχει πάνω από 100 μέρη ανά εκατομμύριο (parts per million-PPM) σε απόσταση μικρότερη 50 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή και σε ορισμένες ειδικές περιοχές, π.χ. Βόρεια θάλασσα, Βαλτική και Μαύρη θάλασσα (άρθ. 3). Οι τροποποιήσεις του 1962 περιείχαν αυστηρότερα μέτρα για τις απορρίψεις πετρελαίου στη θάλασσα, π.χ. η καθιέρωση της ζώνης των 100 αντί των 50 ν.μ. Έναν χρόνο αργότερα (1963), με τη συμμετοχή ιδιωτικών επιχειρήσεων στις Συνδιασκέψεις του ΙΜΟ κατέληξαν σε μία φθηνότερη και πρακτικότερη εναλλακτική λύση, στην υιοθέτηση του συστήματος LOT, το οποίο παραχωρούσε τη δυνατότητα στις διάφορες κυβερνήσεις και εταιρείες πετρελαιοειδών να αποφύγουν τα οικονομικά βάρη της κατασκευής Ευκολιών Υποδοχής Καταλοίπων (ΕΥΚ) και ταυτόχρονα να συμβάλουν στην καταπολέμηση της λειτουργικής ρυπάνσεως από τα εμπορικά πλοία.

Ακολούθησαν οι τροποποιήσεις του 1969, σύμφωνα με τις οποίες τα Δ/Ξ υποχρεούνται να απορρίψουν πετρέλαιο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού στη θάλασσα μόνο με τη μέθοδο του LOT, το ποσοστό απορρίψεως να μην υπερβαίνει τα 60 λίτρα για κάθε μίλι και η συνολική ποσότητα απορρίψεως να μην υπερβαίνει το 1/15.000 της συνολικής χωρητικότητας του Δ/Ξ. Τέλος, οι τροποποιήσεις του 1971 (οι οποίες δεν τέθηκαν ποτέ σε ισχύ) αναφέρονται στη ρύπανση που προκαλείται από ατυχήματα, π.χ. προσάραξη ή σύγκρουση μεταξύ Δ/Ξ, θεσπίζοντας όρια στις διαστάσεις των δεξαμενών φορτίου. Με την πάροδο όμως του χρόνου η σύμβαση OILPOL αντικαταστάθηκε από τη σύμβαση MARPOL 1973/1978.

#### **2) Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από την Απόρριψη Καταλοίπων και Άλλων Ουσιών.**

Ο ΙΜΟ ασχολήθηκε με το πρόβλημα της ρυπάνσεως από απορρίψεις καταρτίζοντας τη Σύμβαση περί Προλήψεως της Ρυπάνσεως από την Απόρριψη Καταλοίπων και Άλλων Ουσιών (London Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter) το 1972, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1975 και είναι γνωστή ως LDC. Η εν λόγω Σύμβαση ορίζει ως dumping την нθελπημένη απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα από πλοία και αεροπλάνα, αλλά διαχωρίζει την απόρριψη αποβλήτων που είναι σχετική με τις λειτουργικές διαδικασίες των πλοίων και αεροσκαφών. Η LDC περιλαμβάνει τρεις λίστες:

α) Η πρώτη λίστα (*μαύρη*) περιέχει τα χημικά στοιχεία και τις ενώσεις αυτών, π.χ. υδράργυρος, κάδμιο, ορυκτέλαια, υδρογονάνθρακες, πλαστικά καθώς και τα υψηλού κινδύνου ραδιενεργά κατάλοιπα. Η απόρριψη των παραπάνω ουσιών, που περιέχονται στη μαύρη λίστα, απαγορεύεται.

β) Η δεύτερη λίστα (*γκρίζα*) περιλαμβάνει τις ουσίες που θεωρούνται λιγότερο επιβλαβείς, π.χ. αρσενικό, μόλυβδος, χαλκός, ψευδάργυρος, φυτοφάρμακα και τις λιγότερο τοξικές ραδιενεργές ενώσεις. Η απόρριψη αυτών των ουσιών επιτρέπεται μόνο στην περίπτωση που έχει εκδοθεί ειδική άδεια (special permit) από τις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές ή κάποιο συμβαλλόμενο κράτος.

γ) Η τρίτη λίστα περιλαμβάνει όλες τις ουσίες, που δεν περιέχονται στη μαύρη και γκριζα λίστα. Η απόρριψη αυτών των αποβλήτων επιτρέπεται κατόπιν εκδόσεως γενικής άδειας (general permit).

#### **3) Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από τα Πλοία.**

Κυρίαρχη θέση στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος κατέχει η ΔΣ για την Πρόληψη της Ρυπάνσεως της Θάλασσας από τα Πλοία (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) το 1973 μαζί με το Πρωτόκολλο του 1978, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1983 και είναι γνωστή ως MARPOL. Η εν λόγω Σύμβαση περιλαμβάνει σήμερα έξι παραρτήματα και δύο πρωτόκολλα.

#### 4) Σύμβαση για την Προετοιμασία, Ανταπόκριση και Συνεργασία σε Περιπτώσεις Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο.

Άμεσα μετά τα ατυχήματα των Δ/Ξ Exxon Valdez (1989) στις ακτές της Αλάσκας και του Khark-5 (1989) κοντά στις ακτές του Μαρόκου, στη Συνδιάσκεψη του Λονδίνου όπου μετείχαν 90 κράτη, από τα οποία 15 υπέγραψαν το τελικό κείμενο, ο IMO ετοίμασε τη Σύμβαση για την Προετοιμασία, Ανταπόκριση και Συνεργασία σε περιπτώσεις Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο (Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation) το 1990, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1995 και είναι γνωστή ως OPRC.

Η εν λόγω Σύμβαση αποσκοπεί στη συνεργασία ανάμεσα στα κράτη-μέλη για την αντιμετώπιση περιστατικών εκτάκτου ανάγκης, όπως ένα ατύχημα Δ/Ξ, και επισημαίνει την αναγκαιότητα υπάρξεως σχεδίων άμεσης δράσεως για κάθε πλοίο σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο (προληπτικά μέτρα) για την προετοιμασία και αντιμετώπιση πετρελαϊκής ρυπάνσεως που προκαλείται από εμπορικά πλοία αλλά και από τις εγκαταστάσεις ανοικτής θάλασσας και τις ΕΥΚ στα λιμάνια.

Η OPRC έχει ως αρχή ότι αυτός που ρυπαίνει αναλαμβάνει την ευθύνη να αποζημιώσει τα θύματα της ρυπάνσεως αναγνωρίζοντας τη σημασία των άλλων ΔΣ του IMO, π.χ. SOLAS, MARPOL, CLC και FUND, ενώ γίνεται ιδιαίτερη μνεία στις ανάγκες των αναπτυσσομένων και των μικρών νησιωτικών (αρχιπελαγικών) κρατών. Στη σημερινή της μορφή η OPRC αφορά μόνο στη ρύπανση από πετρέλαιο, αλλά προβλέπεται να επεκταθεί και σε περιστατικά ρυπάνσεως από άλλες βλαβερές (ίδιες ή μεγαλύτερης τοξικότητας) ουσίες.

Στη συνέχεια παρατίθεται ο Πίνακας 31.1, ο οποίος περιλαμβάνει όλες τις Διεθνείς Συμβάσεις που κατάρτισε ο IMO με τις ημερομηνίες ισχύος τους, τον αριθμό των κρατών-μελών που τις έχουν υπογράψει και επικυρώσει και το αντίστοιχο ποσοστό (%) της παγκόσμιας χωρτικότητας.

**Πίνακας 31.1**  
**Συνοπτική Παρουσίαση των Συμβάσεων του IMO (έως 25 Ιουνίου 2014).**

Σύμβαση	Ημερομηνία ισχύος	Αριθμός κρατών-μελών	Παγκόσμια χωρτικότητα
IMO Convention	17/3/58	170	97.16
SOLAS 1974	25/5/80	162	98.77
SOLAS Protocol 1978	1/5/81	119	96.86
SOLAS Protocol 1988	3/2/00	105	95.03
Stockholm Agreement 1996	1/4/97	11	8.59
LL 1966	21/7/68	161	99.19
LL Protocol 1988	3/2/00	98	95.96
TONNAGE 1969	18/7/82	152	99.06
COLREG 1972	15/7/77	156	98.76
CSC 1972	6/9/77	82	63.08
1993 amendments	Δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ	9	6.18
SFV Protocol 1993	Δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ	17	19.78
Cape Town Agreement 2012	Δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ	3	NA
STCW 1978	28/4/84	158	98.80
STCW-F 1995	29/9/12	17	4.12
SAR 1979	22/6/85	105	82.58
STP 1971	2/1/74	17	23.98
SPACE STP 1973	2/6/77	16	23.33
IMSO 1976 Convention	16/7/79	98	95.1
1998 amendments	31/7/01	40	26.91
2008 amendments	Δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ	12	4.07

<i>Σύμβαση</i>	<i>Ημερομηνία ισχύος</i>	<i>Αριθμός κρατών-μελών</i>	<i>Παγκόσμια χωρητικότητα</i>
FAL 1965	05/3/67	115	90.77
MARPOL 73/78 (Annex I/II)	2/10/83	152	99.20
MARPOL 73/78 (Annex III)	1/7/92	138	97.59
MARPOL 73/78 (Annex IV)	27/9/03	131	89.65
MARPOL 73/78 (Annex V)	31/12/88	144	98.47
MARPOL Protocol 1997 (Annex VI)	19/5/05	75	94.77
LC 1972	30/8/75	87	67.17
1978 amendments	Δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ	20	17.49
LC Protocol 1996	24/3/06	45	36.6
INTERVENTION 1969	6/5/75	88	74.38
INTERVENTION Protocol 1973	30/3/83	56	51.48
CLC 1969	19/6/75	35	2.70
CLC Protocol 1976	8/4/81	53	56.41
CLC Protocol 1992	30/5/96	133	96.7
FUND Protocol 1976	22/11/94	31	47.33
FUND Protocol 1992	30/5/96	114	94.16
FUND Protocol 2000	27/6/01	–	–
FUND Protocol 2003	3/3/05	31	18.26
NUCLEAR 1971	15/7/75	17	20.38
PAL 1974	28/4/87	28	40.83
PAL Protocol 1976	30/4/89	20	40.54
PAL Protocol 1990	Δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ	4	0.65
PAL Protocol 2002	23/4/14	17	33.23
LLMC 1976	1/12/86	54	54.55
LLMC Protocol 1996	13/5/04	49	45.30
SUA 1988	1/3/92	164	94.52
SUA Protocol 1988	1/3/92	151	88.52
SUA 2005	28/7/10	31	35.76
SUA Protocol 2005	28/7/10	27	35.03
SALVAGE 1989	14/7/96	64	50.63
OPRC 1990	13/5/95	107	71.46
HNS Convention 1996	Δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ	14	13.61
HNS PROT 2010	Δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ	–	–
OPRC/HNS 2000	14/6/07	33	47.97
BUNKERS Convention 2001	21/11/08	77	90.52
AFS Convention 2001	17/9/08	68	83.28
BWM Convention 2004	Δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ	40	30.25
NAIROBI WRC 2007	14/4/15	11	5.38
HONG KONG Convention	Δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ	2	1.46

**Πηγή:** IHS-Fairplay - World Fleet Statistics 31 December 2013.

### **31.1.8 Άλλες Συμβάσεις του IMO.**

#### **1) Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο των Επιζημιών Αντισκωριακών Ουσιών στα Πλοία, 2001 (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships-AFS).**

Η Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ, μετά την πάροδο 12 μηνών από τη στιγμή που 25 κράτη-μέλη, αντιπροσωπεύοντας το 25% της παγκόσμιας χωρτικότητας, την έχουν επικυρώσει.

Σύμφωνα με αυτή, αρχικά απαγορεύεται η χρήση επιζημιών οργανικών ουσιών (organotins) στις αντισκωριακές βαφές που χρησιμοποιούνται στα πλοία. Η Σύμβαση αυτή πρόκειται να καθιερώσει κατάλληλους μηχανισμούς, προκειμένου να εμποδίσει τη μελλοντική χρήση άλλων βλαβερών ουσιών στα αντισκωριακά συστήματα.

Τα κράτη-μέλη πρέπει να εφαρμόζουν τους κανονισμούς της συμβάσεως στα πλοία που υψώνουν τη σημαία τους, αλλά και σε πλοία αλλοδαπά που λειτουργούν για τα δικά τους συμφέροντα (operate under their authority) και τέλος σε όλα τα πλοία που επισκέπτονται ένα δικό τους λιμάνι ή επισκευαστική μονάδα ή τερματικό σταθμό.

Τα πλοία άνω των 400 κοκ που ασκούν διεθνή ταξίδια οφείλουν να περάσουν μία αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο αναλάβει δραστηριότητες ή πριν του εκδοθεί για πρώτη φορά το ειδικό πιστοποιητικό για τις αντισκωριακές ουσίες (International Anti-Fouling System Certificate), αλλά και μία ακόμη επιθεώρηση όταν τα συστήματα αυτά αλλάζουν ή αντικαθίστανται.

Αντιθέτως, τα πλοία που έχουν μήκος 24 μέτρα ή παραπάνω, αλλά η χωρτικότητά τους δεν υπερβαίνει τους 400 κοκ και εκτελούν διεθνή ταξίδια (εξαιρούνται οι μόνιμες και επιπλέουσες πλατφορμες) πρέπει να διαθέτουν μία δήλωση (declaration) για τα αντισκωριακά συστήματα, η οποία να συνοδεύεται από τα κατάλληλα έντυπα, π.χ. αποδείξεις για τις βαφές ή τα τιμολόγια των προμηθευτών.

Οι διάφορες αντισκωριακές ουσίες που απαγορεύονται ή πρέπει να ελέγχονται, θα βρίσκονται σε ειδικό κατάλογο στο Παράρτημα I της Συμβάσεως, το οποίο θα αναβαθμίζεται όποτε είναι αναγκαίο. Ωστόσο, το άρθρο 12 της Συμβάσεως αναφέρει ότι ένα πλοίο δικαιούται αποζημιώσεως εάν αδικαιολόγητα καθυστερείται ή κρατείται κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεως με σκοπό την ανακάλυψη πιθανών παραβάσεων σύμφωνα με τις διατάξεις της Συμβάσεως.

#### **2) Διεθνής Σύμβαση για τα Καύσιμα των Πλοίων, 2001 (Bunkers Convention).**

Η Σύμβαση αυτή υιοθετήθηκε με σκοπό να εξασφαλίσει ότι επαρκής, άμεση και αποτελεσματική αποζημίωση δίδεται στα πρόσωπα που υπέστησαν ζημιές από περιστατικά θαλάσσιας ρυπάνσεως από πετρέλαιο, όταν αυτό είναι μαζούτι (fuel) και μεταφέρεται στις δεξαμενές καυσίμων των πλοίων. Η Σύμβαση εφαρμόζεται όταν προκαλείται ζημιά στο έδαφος, περιλαμβάνοντας και την αιγιαλίτιδα ζώνη, καθώς και στην αποκλειστική οικονομική ζώνη των κρατών-μελών. Για τη Σύμβαση, ζημιά από ρύπανση σημαίνει τα εξής:

α) Απώλεια ή ζημιά που προκαλείται, όχι πάνω στο πλοίο, από ρύπανση/μόλυνση λόγω της διαρροής ή απορρίψεως καυσίμων από το πλοίο, όποτε και αν συμβεί, με την προϋπόθεση ότι η μείωση της ρυπάνσεως του περιβάλλοντος, εκτός από την απώλεια κέρδους λόγω της μείωσης, θα περιοριστεί στα κόστη που απορρέουν από τα «λογικά» μέτρα για την επαναφορά της περιοχής στην αρχική της κατάσταση.

β) Τα κόστη των προληπτικών μέτρων και οι πρόσθετες απώλειες ή ζημιές που προκαλούνται από αυτά τα μέτρα.

Η Σύμβαση βασίζεται στο πλαίσιο που θέτει η Σύμβαση CLC (1969). Όπως και με την τελευταία Σύμβαση, η απαίτηση-κλειδί στη Σύμβαση Bunkers είναι η αναγκαιότητα του πλοιοκτήτη να διαθέτει υποχρεωτικά ασφαλιστική κάλυψη (insurance cover). Μία ακόμη σημαντική παράμετρος θεωρείται η απαίτηση για άμεσες ενέργειες, που επιτρέπει την αγωγή για αποζημίωση λόγω προκλήσεως ζημιάς απευθείας στον ασφαλιστή.

Η Σύμβαση απαιτεί τα πλοία άνω των 1.000 κοκ να διαθέτουν ασφαλιστική κάλυψη ή άλλη οικο-

νομική ασφάλιση, π.χ. εγγυητική τράπεζας, με σκοπό να αντιμετωπίσουν την ευθύνη του πλοιοκτήτη (registered owner) μέχρι ένα ποσό ίσο με τα όρια της ευθύνης σύμφωνα με το εφαρμόσιμο εθνικό ή διεθνές θεσμικό πλαίσιο, αλλά για όλες τις περιπτώσεις, να μην ξεπερνά τα όρια που θέτει η Σύμβαση LLMC (1976), όπως αυτή τροποποιήθηκε.

Σύμφωνα με το πρωτόκολλο (1996) της τελευταίας Συμβάσεως, που τέθηκε σε ισχύ το 2004, ο περιορισμός της ευθύνης για απώλεια ανθρώπινης ζωής ή προσωπικού τραυματισμού για πλοία κάτω από 2.000 κοκ είναι 2 εκατομμύρια SDR (ως ειδική μονάδα μετρήσεως), δηλαδή 3,17 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Για τα μεγαλύτερα πλοία ισχύουν τα εξής:

- α) Για κάθε τόνο από 2.001 έως 30.000, 800 SDR (\$ΗΠΑ 1,269).
- β) Για κάθε τόνο από 30.001 έως 70.000, 600 SDR (\$ΗΠΑ 952).
- γ) Για κάθε τόνο άνω των 70.000, 400 SDR (\$ΗΠΑ 634).

Επίσης, ο περιορισμός της ευθύνης για αγωγές περιουσιακών στοιχείων για τα πλοία κάτω από 2.000 κοκ είναι 1 εκατομμύριο SDR (\$ΗΠΑ 1,586). Για τα μεγαλύτερα πλοία αντίστοιχα τα ποσά είναι:

- α) Για κάθε τόνο από 2.001 έως 30.000, 400 SDR (\$ΗΠΑ 634).
- β) Για κάθε τόνο από 30.001 έως 70.000, 300 SDR (\$ΗΠΑ 476).
- γ) Για κάθε τόνο άνω των 70.000, 200 SDR (\$ΗΠΑ 317).

### **3) Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων των Πλοίων, 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments – BWM).**

Η Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ 12 μήνες από τη στιγμή της επικυρώσεώς της από 30 κράτη-μέλη που αντιπροσωπεύουν το 35% της παγκόσμιας χωρητικότητας (άρθ. 18). Σύμφωνα με το άρθρο 2 της Συμβάσεως στη γενική υποχρέωση των κρατών περιλαμβάνονται μέτρα όπως η πρόληψη, η μείωση ή και η εξαφάνιση των βλαβερών θαλασσιών και άλλων παθογόνων οργανισμών διά μέσου του ελέγχου και της διαχειρίσεως του θαλασσέρματος και των ιζημάτων των πλοίων.

Το άρθρο 5 της Συμβάσεως αναφέρεται στη δυνατότητα των λιμένων και των τερματικών σταθμών να παρέχουν ευκολίες υποδοχής των ιζημάτων όποτε πραγματοποιείται καθαρισμός ή επισκευές των δεξαμενών έρματος. Παράλληλα το άρθρο 6 προτρέπει τα κράτη-μέλη, είτε μεμονωμένα, είτε σε συνεργασία, να διεξάγουν επιστημονική και τεχνική έρευνα στη διαχείριση του θαλασσέρματος, καθώς και στις επιπτώσεις αυτού στα ύδατα της δικαιοδοσίας τους.

Τα πλοία απαιτείται να περνούν από επιθεώρηση και πιστοποίηση (άρθ. 7), αλλά είναι πιθανόν να επιθεωρηθούν από τους υπεύθυνους των λιμενικών ελέγχων (port state control officers – άρθ. 9), οι οποίοι επαληθεύουν το έγκυρο πιστοποιητικό του πλοίου (πρόσθετα ελέγχουν το βιβλίο αναφορών για το θαλάσσιο έρμα ή και αντιπροσωπευτικό δείγμα από το τελευταίο).

Το άρθρο 12 επαναλαμβάνει διάταξη της Συμβάσεως AFS σχετικά με την αδικαιολόγητη καθυστέρηση ή κράτηση του πλοίου, αναφέροντας ότι όλες οι προσπάθειες για τη διαχείριση του θαλασσέρματος συντονίζονται με σκοπό την αποφυγή της καθυστέρησης.

Στο Παράρτημα της Συμβάσεως και συγκεκριμένα στο δεύτερο μέρος, προβλέπεται ότι τα πλοία πρέπει να διαθέτουν και να εφαρμόζουν σχέδιο διαχείρισεως του θαλασσέρματος (ballast water management plan), το οποίο εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή (κανονισμός B-1). Το σχέδιο αυτό είναι μοναδικό για κάθε πλοίο και περιλαμβάνει αναλυτική περιγραφή όλων των ενεργειών προς εφαρμογή απαιτήσεων διαχείρισεως του θαλασσέρματος, αλλά και συμπληρωματικών πρακτικών.

Ο κανονισμός B-2 αναφέρεται στην τήρηση του βιβλίου θαλασσέρματος, το οποίο αναγράφει πληροφορίες κάθε φορά που το πλοίο παίρνει έρμα, όταν γίνεται χρήση αυτού και όταν απορρίπτεται στη θάλασσα. Ο κανονισμός B-3 περιλαμβάνει αναλυτικά όλες τις απαιτήσεις διαχείρισεως του θαλασσέρματος:

- α) Πλοία που κατασκευάστηκαν πριν το 2009, με χωρητικότητα έρματος μεταξύ 1.500 και 5.000 κυβικών μέτρων, πρέπει να εφαρμόζουν το σύστημα διαχείρισεως του θαλασσέρματος μέχρι αυτό να

φθάσει στα επίπεδα αλλαγής του έρματος (ballast water exchange) ή να έχει ικανοποιητική απόδοση μέχρι το 2014.

β) Πλοία που κατασκευάστηκαν πριν το 2009, με χωρητικότητα έρματος μικρότερη από 1.500 ή μεγαλύτερη από 5.000 κυβικά μέτρα, πρέπει να εφαρμόζουν το σύστημα διαχείρισης του θαλασσέρματος μέχρι αυτό να φθάσει στα επίπεδα αλλαγής του έρματος ή να έχει ικανοποιητική απόδοση μέχρι το 2016.

γ) Πλοία που κατασκευάστηκαν από το 2009 έως το 2012, με χωρητικότητα έρματος μεγαλύτερη από 5.000 κυβικά μέτρα πρέπει να εφαρμόζουν το σύστημα διαχείρισης του θαλασσέρματος μέχρι αυτό να φθάσει στα επίπεδα αλλαγής του έρματος σύμφωνα με τους κανονισμούς D-1 ή D-2 ως το 2016 και να έχει ικανοποιητική απόδοση μέχρι το 2016.

δ) Πλοία που κατασκευάστηκαν πριν το 2009, με χωρητικότητα έρματος μικρότερη από 5.000 κυβικά μέτρα, πρέπει να εφαρμόζουν το σύστημα διαχείρισης του θαλασσέρματος, ώστε αυτό να έχει ικανοποιητική απόδοση.

#### **4) Διεθνής Σύμβαση για την Απομάκρυνση των Ναυαγίων, 2007 (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks – WR).**

Η Σύμβαση υιοθετήθηκε στις 18 Μαΐου 2007 και θα τεθεί σε ισχύ 12 μήνες μετά την υπογραφή 12 κρατών-μελών, δίχως να υπάρχει δέσμευση για την επικύρωση ή αποδοχή της. Βασική προϋπόθεση της Συμβάσεως είναι να θέσει το νομικό πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο τα κράτη-μέλη να απομακρύνουν ή να έχουν ήδη απομακρύνει ναυαγία πλοίων που πιθανόν να προκαλέσουν απειλή για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, αγαθών ή περιουσίας στη θάλασσα, καθώς και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η Σύμβαση σκοπεύει να καλύψει το κενό στην υπάρχουσα διεθνή νομοθεσία, με τη θέσπιση κοινών διεθνών κανόνων για την αποτελεσματική μετακίνηση των ναυαγίων που βρίσκονται πέρα από τα όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης (beyond the territorial sea). Επίσης, η Σύμβαση περιλαμβάνει μία εναλλακτική διάταξη, που δίνει τη δυνατότητα στα κράτη-μέλη να εφαρμόζουν ειδικούς κανόνες στο έδαφος ή στην αιγιαλίτιδα ζώνη τους.

Σύμφωνα με τα δεδομένα του IMO τα εγκαταλειμμένα ναυαγία ξεπερνούν τα 1.300 και πιθανόν να αυξηθούν στο μέλλον, αποτελώντας εμπόδιο για τη ναυσιπλοΐα και τα παράκτια κράτη. Τα προβλήματα που προκύπτουν είναι 3 ειδών:

α) Ανάλογα με τη θέση του ναυαγίου, αυτό μπορεί να αποτελέσει κίνδυνο για την ασφάλεια των άλλων πλοίων και των πληρωμάτων.

β) Ανάλογα με το είδος του φορτίου, το ναυαγίο μπορεί να προκαλέσει ζημιές στο θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον.

γ) Ανάλογα με την υψηλή αξία κάποιων φορτίων, υπάρχει το κόστος του εντοπισμού και της απομακρύνσεως του ναυαγίου.

Η Σύμβαση καθιστά οικονομικά υπεύθυνους τους πλοιοκτήτες και απαιτεί από αυτούς να έχουν ασφαλιστική ή άλλη οικονομική εγγύηση, ώστε να καλύψουν τα κόστη απομακρύνσεως του ναυαγίου. Επίσης, παρέχει τη δυνατότητα στα κράτη-μέλη να προβούν σε νόμιμες ενέργειες ενάντια στους ασφαλιστές.

#### **5) Διεθνής Σύμβαση για την Ανακύκλωση των Πλοίων, 2009 (Recycling of Ships).**

Αρχικά ο IMO υιοθέτησε οδηγίες για την ανακύκλωση των πλοίων το 2003 και συνεργάζεται με τον ILO (Διεθνή Οργανισμός Εργασίας) και την ειδική επιτροπή της Συμβάσεως της Βασιλείας (1989) για τα θέματα υγιεινής και ασφάλειας του προσωπικού στις μονάδες διαλύσεως πλοίων και την περιβαλλοντική πολιτική που απαιτείται κατά τη λειτουργία των μονάδων αυτών. Η πρώτη κοινή ομάδα εργασίας (ILO/IMO/BC Working Group on Ship Scrapping) ξεκίνησε το έργο της το 2005.

Το δόγμα του πράσινου διαβατηρίου (green passport) για τα πλοία, περιλαμβάνεται στις οδηγίες. Το έγγραφο αυτό αφορά σε μία πλήρη απογραφή (inventory) όλων των υλικών που είναι επιζήμια για την

ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον και χρησιμοποιούνται κατά την κατασκευή του πλοίου· πρόκειται δε να το συντροφεύει σε όλη τη διάρκεια της επιχειρηματικής του ζωής.

Το 2004 η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) του IMO ενέκρινε τις οδηγίες για την ανάπτυξη κατάλληλου σχεδίου ανακύκλωσης (Ship Recycling Plan – SRP) με σκοπό την παροχή τεχνικών πληροφοριών για τη δημιουργία ενός τέτοιου σχεδίου.

Το 2006 βελτίωσε ακόμη περισσότερο το σχέδιο συμβάσεως (draft convention) σκοπεύοντας σε διεθνή αποδοχή των κανονισμών για την ανακύκλωση/διάλυση των πλοίων και πραγματοποίησε μία διεθνή συνδιάσκεψη το 2008-2009 με σκοπό την υιοθέτηση της συμβάσεως. Η σύμβαση υιοθετήθηκε το 2009 ως Σύμβαση του Hong Kong για την Ασφάλεια και την Περιβαλλοντική Προστασία από την Ανακύκλωση των Πλοίων· η σύμβαση δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ.





# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

### ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

#### 1.1 Γενικά.

Συνταγματικό δίκαιο είναι ο θεμελιώδης κλάδος του δημοσίου δικαίου ο οποίος περιλαμβάνει τους κανόνες που καθορίζουν τη μορφή του πολιτεύματος, τις γενικές αρχές οργάνωσης και ασκήσεως της κρατικής εξουσίας και τα όρια αυτής απέναντι στα διάφορα άτομα.

**Η μορφή του πολιτεύματος** καθορίζεται από το σύνταγμα. Στο άρθρο 1 του ισχύοντος συντάγματος ορίζεται ότι: «Το πολίτευμα της Ελλάδος είναι Προεδρευομένη Κοινοβουλευτική Δημοκρατία».

**Βάσεις του ελληνικού πολιτεύματος** είναι η **λαϊκή κυριαρχία** (όλες οι εξουσίες πηγάζουν από το λαό και υπάρχουν υπέρ αυτού και του έθνους), **το αιρετό του ανώτατου άρχοντα** (προέδρου της δημοκρατίας), **το κοινοβουλευτικό σύστημα** (άσκηση της νομοθετικής λειτουργίας από τη βουλή), **το αντιπροσωπευτικό σύστημα** (ο λαός εκπροσωπείται από τους βουλευτές) και η **δικαιοκρατία** (κράτος δικαίου).

**Η οργάνωση και άσκηση της κρατικής εξουσίας** ρυθμίζεται από το ισχύον σύνταγμα το οποίο αναγνωρίζει την αρχή της διακρίσεως των λειτουργιών (εξουσιών), δηλαδή της νομοθετικής, της εκτελεστικής και της δικαστικής.

Η νομοθετική λειτουργία ασκείται από τη βουλή και τον πρόεδρο της δημοκρατίας. Η βουλή ψηφίζει τους νόμους και ο πρόεδρος της δημοκρατίας τους εκδίδει και τους δημοσιεύει, κατά τη διαδικασία που προβλέπει το σύνταγμα.

Η εκτελεστική λειτουργία ασκείται από τον πρόεδρο της δημοκρατίας και την κυβέρνηση.

Η δικαστική λειτουργία ασκείται από τα δικαστήρια, των οποίων οι αποφάσεις εκτελούνται «εν ονόματι του ελληνικού λαού».

**Τα όρια ασκήσεως της κρατικής εξουσίας απέναντι στα άτομα** ορίζονται από το σύνταγμα, το οποίο κατοχυρώνει τα **ατομικά δικαιώματα**, ώστε να μην υπάρχει δυνατότητα παραβιάσεώς τους από τα κρατικά όργανα.

#### 1.2 Πηγές του συνταγματικού δικαίου.

Εκτός από το κείμενο του ισχύοντος συντάγματος, πηγές του συνταγματικού δικαίου είναι επίσης τα **ψηφίσματα**, οι **συντακτικές πράξεις**, οι **νόμοι αυξημένης τυπικής ισχύος**, το **έθιμο**, το **διεθνές δίκαιο**, οι **εκτελεστικοί του συντάγματος νόμοι** και ορισμένες **νομοθετικές πράξεις της διοικήσεως**.

**Τα ψηφίσματα** είναι πράξεις των συντακτικών συνελεύσεων ή των αναθεωρητικών βουλών με τις οποίες ρυθμίζονται θέματα συνταγματικού ή νομοθετικού περιεχομένου. Τα ψηφίσματα έχουν αυξημένη τυπική ισχύ και είναι ισοδύναμα με το σύνταγμα.

**Οι συντακτικές πράξεις** είναι πράξεις των επαναστατικών ή DE FACTO κυβερνήσεων που ρυθμίζουν θέματα συνταγματικού ή νομοθετικού περιεχομένου και έχουν αυξημένη τυπική ισχύ, όπως και το σύνταγμα.

Διαφέρουν από τα ψηφίσματα τα οποία εκδίδονται από νόμιμα όργανα της συντακτικής εξουσίας, ενώ οι συντακτικές πράξεις εκδίδονται από όργανα της εκτελεστικής εξουσίας και μάλιστα από μη νόμιμες κυβερνήσεις, σε περιόδους ανωμάλων πολιτικών καταστάσεων.

**Οι νόμοι αυξημένης τυπικής ισχύος**, αναγνωρίζονται από το ίδιο το σύνταγμα και έχουν συνταγματική κατοχύρωση. Εκδίδονται συνήθως για την παροχή εγγυήσεων σταθερότητας ως προς ορισμένες, οικονομικής κυρίως φύσεως δραστηριότητες (π.χ. το Ν.Δ. 2687/1953 για την προσέλκυση και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού, το άρθρο 13 του οποίου αφορά τα εμπορικά πλοία που γράφονται στα ελληνικά νηολόγια με όρους ευνοϊκότερους).

**Το έθιμο.** Αποτελεί πηγή του συνταγματικού δικαίου, αλλά μόνο για τη συμπλήρωση κενών που ο συ-

νταγματικός νομοθέτης δεν έχει προβλέψει. Αποκλείεται συνεπώς η δημιουργία εθίμου καταργητικού των συνταγματικών διατάξεων. Για τη δημιουργία εθίμου απαιτείται μακροχρόνια και ομοιόμορφη άσκηση και πεποίθηση δικαίου.

**Το διεθνές δίκαιο.** Σύμφωνα με το ισχύον σύνταγμα, οι κανόνες διεθνούς δικαίου και οι διεθνείς συμβάσεις που έχουν κυρωθεί από την Ελλάδα και ισχύουν διεθνώς, υπερισχύουν από κάθε άλλη αντίθετη διάταξη εσωτερικού νόμου. Έχουν δηλαδή αυξημένη τυπική ισχύ.

**Εκτελεστικοί του συντάγματος νόμοι.** Προβλέπεται ρητώς από το σύνταγμα η έκδοση νόμων που είναι απαραίτητοι για την εφαρμογή ορισμένων διατάξεων αυτού. Η νομοθετική εξουσία είναι υποχρεωμένη να εκδώσει αυτούς τους νόμους γιατί διαφορετικά δεν είναι δυνατή η εφαρμογή των σχετικών διατάξεων του συντάγματος. Τέτοιοι νόμοι είναι ο εκλογικός νόμος, ο νόμος περί υπουργικού συμβουλίου, περί ευθύνης υπουργών, περί διορισμού και προσόντων των δικαστών, περί του ανώτατου ειδικού δικαστηρίου κ.ά.).

**Νομοθετικές πράξεις της διοικήσεως.** Η εκτελεστική εξουσία ασκείται από την κυβέρνηση με προεδρικά διατάγματα που έχουν κατ' αρχήν διοικητικό και κατ' εξαίρεση νομοθετικό περιεχόμενο. Έτσι τα προεδρικά διατάγματα διακρίνονται σε **διοικητικά** και **νομοθετικά**.

Με τα νομοθετικά διατάγματα ασκείται νομοθετική εξουσία, κατά παρέκκλιση της συνταγματικής αρχής της διακρίσεως των λειτουργιών, σύμφωνα με την οποία η νομοθετική λειτουργία ασκείται από τη βουλή και τον πρόεδρο της δημοκρατίας. Η έκδοση συνεπώς νομοθετικών διαταγμάτων επιτρέπεται μόνο κατόπιν ρητής εξουσιοδότησεως του συντάγματος ή τυπικού νόμου (δηλαδή νόμου που ψήφισε η βουλή).

Το σύνταγμα παρέχει την εξουσιοδότηση εκδόσεως διαταγμάτων που είναι αναγκαία για την εκτέλεση των νόμων. Επίσης εκείνων που είναι αναγκαία για αντιμετώπιση εκτάκτων περιπτώσεων, εξαιρετικής επείγουσας και απρόβλεπτης ανάγκης, μετά από πρόταση του υπουργικού συμβουλίου. Τα διατάγματα αυτά υποβάλλονται στη βουλή προς κύρωση μέσα σε ορισμένη προθεσμία, διαφορετικά παύουν να ισχύουν.

Το σύνταγμα επιτρέπει επίσης την έκδοση κανονιστικών διαταγμάτων, κατόπιν ειδικής εξουσιοδότησεως «νόμου πλαισίου».



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

### ΤΟ ΣΥΝΤΑΓΜΑ

#### 2.1 Έννοια.

Σύνταγμα είναι ο θεμελιώδης νόμος της πολιτείας που έχει αυξημένη τυπική ισχύ και διακρίνεται σαφώς από τους άλλους κοινούς νόμους.

Το σύνταγμα διαφέρει από τους κοινούς νόμους και σε ότι αφορά στον τρόπο καταργήσεως ή τροποποιήσεως (αναθεωρήσεως) των διατάξεών του. Αυτή επιτρέπεται μόνο με **ειδική διαδικασία**, η οποία καθορίζεται από το ίδιο το σύνταγμα. Για ορισμένες μάλιστα διατάξεις δεν προβλέπεται κατάργηση ή αναθεώρηση. Τέτοιες διατάξεις είναι εκείνες που καθορίζουν τη βάση και τη μορφή του πολιτεύματος και την αναγνώριση και προστασία ορισμένων ατομικών δικαιωμάτων (ισότητα ενώπιον του νόμου, απαραβίαστο της προσωπικής ελευθερίας, ελευθερία της θρησκευτικής συνειδήσεως κ.λπ.).

Για την τροποποίηση των κοινών νόμων απαιτείται η διαδικασία ψηφίσεως από τη βουλή με σχετική πλειοψηφία.

Συνέπεια της τυπικής υπεροχής του συντάγματος απέναντι στους κοινούς νόμους είναι ότι όσοι νόμοι αντίκεινται στο σύνταγμα είναι άκυροι, τα δε δικαστήρια οφείλουν να μη τους εφαρμόζουν. Το ίδιο ισχύει και για τα διατάγματα, αποφάσεις και άλλες πράξεις της εκτελεστικής εξουσίας.

Η εξουσία ψηφίσεως του συντάγματος καλείται **συντακτική εξουσία** και εμφανίζεται κατά την κατάρτιση του πρώτου συντάγματος μιας χώρας ή κατά τη σύνταξη και ψήφιση νέου συντάγματος, σε περίπτωση βίαιης καταλύσεως αυτού που ίσχυε.

**Αναθεωρητική εξουσία**, είναι η εξουσία τροποποιήσεως ορισμένων, μη θεμελιωδών, διατάξεων του συντάγματος, με τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις που προβλέπει το ίδιο το σύνταγμα.

Βασική διαφορά μεταξύ συντακτικής και αναθεωρητικής εξουσίας είναι ότι η μεν πρώτη είναι νομικά απεριόριστη, η δε δεύτερη προϋποθέτει τη συνέχιση υπάρξεως συντάγματος και ασκείται σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού.

#### 2.2 Ιστορικά.

Το πρώτο ελληνικό σύνταγμα, γνωστό ως **σύνταγμα της Επιδαύρου**, ψηφίσθηκε από την Α' Εθνική Συνέλευση που συνήλθε στην Πιάδα (κοντά στην αρχαία Επίδαυρο) το έτος 1822.

Το δεύτερο σύνταγμα ψηφίσθηκε από τη συνελεύουσα στο Άστρος Β' Εθνική Συνέλευση το 1823 και είναι γνωστό ως **σύνταγμα του Άστρους**.

Το τρίτο σύνταγμα, που ονομάστηκε **Πολιτικό Σύνταγμα της Ελλάδος** ή **Σύνταγμα της Τροιζίνας**, ψηφίσθηκε από τη Γ' Εθνική Συνέλευση η οποία αρχικά συνήλθε στην Επίδαυρο (6 Απριλίου 1826) και μετέπειτα στην Τροιζίνα (27 Μαρτίου 1827).

Η Δ' Εθνική Συνέλευση που συνήλθε στο Άργος την 22 Ιουλίου 1829 ανέστειλε το Σύνταγμα της Τροιζίνας.

Όλα τα πιο πάνω συντάγματα καθιέρωναν το δημοκρατικό πολίτευμα στην Ελλάδα.

Στις 15 Μαρτίου 1832, η Ε' Εθνική Συνέλευση που συνήλθε στο Ναύπλιο, ψήφισε το **Ηγεμονικό Σύνταγμα**.

Στις 18 Μαρτίου 1844 ψηφίσθηκε «**υπό της Γ' Σεπτεμβρίου εν Αθήναις Εθνικής Συνελεύσεως**» το δεύτερο μετεπαναστατικό σύνταγμα.

Τα πιο πάνω δυο συντάγματα καθιέρωσαν το πολίτευμα της Συνταγματικής Μοναρχίας.

Η «Β' εν Αθήναις Εθνική Συνέλευσις» εψήφισε το Σύνταγμα του 1864 που καθιέρωσε το δημοκρατικό πολίτευμα και αναγνώρισε ως αποκλειστικό φορέα της συντακτικής εξουσίας το λαό. Την αρχή αυτή περιλαμβάνουν και όλα τα συντάγματα που ίσχυσαν μεταγενέστερα, δηλαδή του 1911, 1925, 1927, 1952 και 1974.

Από τη δικτατορία της 21ης Απριλίου 1967 εκδόθηκαν διάφορες πράξεις συνταγματικού περιεχομένου και την 15 Νοεμβρίου 1968 δημοσιεύθηκε κείμενο συντάγματος που ίσχυσε μέχρι της επαναφοράς της δημοκρατίας στην Ελλάδα (1974).

Την 1η Αυγούστου 1974 εκδόθηκε από την κυβέρνηση εθνικής ενότητας Συντακτική Πράξη με την οποία τέθηκε προσωρινά σε ισχύ το σύνταγμα του 1952 με εξαίρεση τις διατάξεις περί Βασιλείας.

Το σημερινό σύνταγμα που ισχύει από τις 11 Ιουνίου 1975, ψηφίσθηκε από την Ε' Αναθεωρητική Βουλή των Ελλήνων, όπως μεταφέρθηκε στη δημοική γλώσσα με το Β' Ψήφισμα της 6ης Μαρτίου 1986 της ΣΤ' Αναθεωρητικής Βουλής των Ελλήνων και όπως αναθεωρήθηκε με το Ψήφισμα της 6ης Απριλίου 2001 της Ζ' Αναθεωρητικής Βουλής των Ελλήνων και με το Ψήφισμα της 27ης Μαΐου 2008 της Η' Αναθεωρητικής Βουλής των Ελλήνων.

### 2.3 Περιεχόμενο του συντάγματος.

Το ισχύον σύνταγμα, στο **Πρώτο Μέρος** του καθορίζει τη **μορφή του πολιτεύματος** και τις **σχέσεις Εκκλησίας και Πολιτείας**.

Ως πολίτευμα της Ελλάδας ορίζεται η Προεδρευόμενη Κοινοβουλευτική Δημοκρατία. Καθιερώνεται η **αρχή της λαϊκής κυριαρχίας**, κατά την οποία ο λαός είναι το ανώτατο όργανο του κράτους, δηλαδή ο φορέας της κρατικής εξουσίας. Όλες οι εξουσίες πηγάζουν από το λαό και υπάρχουν υπέρ αυτού και του έθνους, ασκούνται δε όπως ορίζει το σύνταγμα.

Ο σεβασμός και η προστασία της αξίας του ανθρώπου αποτελούν την πρωταρχική υποχρέωση της πολιτείας.

Ως επικρατούσα θρησκεία στην Ελλάδα είναι «**η θρησκεία της Ανατολικής Ορθόδοξης Εκκλησίας του Χριστού**».

Η ορθόδοξη εκκλησία είναι αυτοκέφαλη και διοικείται από την Ιερά Σύνοδο, οποία συγκροτείται όπως ορίζει ο Καταστατικός Χάρτης της Εκκλησίας.

Στο **Δεύτερο Μέρος** καθορίζονται τα ατομικά και κοινωνικά δικαιώματα που αναγνωρίζονται και κατοχυρώνονται από το σύνταγμα. Τα δικαιώματα αυτά πρέπει να ασκούνται κατά νόμιμο και μη καταχρηστικό τρόπο. Δεν πρέπει δηλαδή η άσκηση δικαιώματος από ένα άτομο να αποβαίνει σε βάρος του κοινωνικού συνόλου ή των δικαιωμάτων άλλων ατόμων.

Στο **Τρίτο Μέρος** του συντάγματος καθορίζεται η οργάνωση και λειτουργία της πολιτείας και ρυθμίζεται η κατανομή των κρατικών λειτουργιών μεταξύ των διαφόρων οργάνων του κράτους, με βάση την αρχή της διακρίσεως των λειτουργιών.

Η **νομοθετική λειτουργία** ασκείται από τη βουλή που ψηφίζει τους νόμους του κράτους και από τον πρόεδρο της δημοκρατίας που τους εκδίδει και τους δημοσιεύει.

Η **εκτελεστική λειτουργία** ασκείται από τον πρόεδρο της δημοκρατίας και την κυβέρνηση και

Η **δικαστική λειτουργία** ασκείται από τα δικαστήρια, των οποίων οι αποφάσεις εκτελούνται εν ονόματι του ελληνικού λαού.

**Ανώτατο όργανο του κράτους** είναι ο λαός ως φορέας της κρατικής εξουσίας. Όλες οι εξουσίες πηγάζουν από το λαό και υπάρχουν υπέρ αυτού και του έθνους.

Κατ' εξοχήν εκφραστής της λαϊκής κυριαρχίας είναι το **εκλογικό σώμα**, το οποίο εκλέγει την εθνική αντιπροσωπεία (τους βουλευτές), αναδεικνύει τις αρχές των οργανισμών τοπικής αυτοδιοικήσεως και καλείται να παίρνει αποφάσεις για την αντιμετώπιση σπουδαίων θεμάτων με την εφαρμογή του θεσμού του **δημοψηφίσματος**.

Το εκλογικό σώμα εκλέγει επίσης τους αντιπροσώπους της χώρας στο Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο.

Ο **πρόεδρος της δημοκρατίας** είναι ο ρυθμιστής του πολιτεύματος και μετέχει στην άσκηση της εκτελεστικής και της νομοθετικής λειτουργίας.

Δεν εκλέγεται απευθείας από το λαό, όπως οι βουλευτές, αλλά από τη βουλή, με ειδική διαδικασία την οποία προβλέπει το σύνταγμα.

Πρόεδρος της δημοκρατίας μπορεί να εκλεγεί όποιος είναι έλληνας πολίτης πέντε τουλάχιστον χρόνια πριν από την εκλογή του, έχει ελληνική καταγωγή από πατέρα ή μητέρα, έχει συμπληρώσει το τεσσαρακοστό έτος της ηλικίας του και έχει τη νόμιμη ικανότητα του εκλέγειν.

Η **εκλογή** του προέδρου της δημοκρατίας γίνεται από τη βουλή με ονομαστική ψηφοφορία, σε ειδική συνεδρίαση. Πρόεδρος εκλέγεται αυτός που συγκεντρώνει την πλειοψηφία των δύο τρίτων του συνολικού αριθμού των βουλευτών. Αν δεν επιτευχθεί η πλειοψηφία αυτή, η ψηφοφορία επαναλαμβάνεται μετά από πέντε ημέρες και απαιτείται η ίδια πλειοψηφία. Αν και πάλι δεν επιτευχθεί η οριζόμενη πλειοψηφία, ενεργείται τρίτη ψηφοφορία μετά από πέντε ημέρες και τότε αρκεί πλειοψηφία των τριών πέμπτων, των βουλευτών. Αν και στην τρίτη ψηφοφορία δεν επιτευχθεί πλειοψηφία, τότε διαλύεται η βουλή και προκηρύσσονται εκλογές για ανάδειξη νέας βουλής, η οποία οφείλει να εκλέξει πρόεδρο, ευθύς μετά τη συγκρότησή της σε σώμα, με ονομαστική ψηφοφορία με την πλειοψηφία των τριών πέμπτων του όλου αριθμού των βουλευτών. Αν δεν επιτευχθεί η πλειοψηφία αυτή η ψηφοφορία επαναλαμβάνεται μέσα σε πέντε μέρες και εκλέγεται πρόεδρος της δημοκρατίας εκείνος που συμπληρώνει την απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των βουλευτών.

Η **θνητεία** του προέδρου της δημοκρατίας είναι πέντε χρόνια.

Όταν ο πρόεδρος απουσιάζει εκτός Ελλάδας για διάστημα μεγαλύτερο από 10 ημέρες ή αποβιώσει, παραι-

τηθεί, εκπέσει του αξιώματός του ή κωλύεται να ασκήσει τα καθήκοντά του, αναπληρώνεται προσωρινά από τον πρόεδρο της βουλής. Αν δεν υπάρχει βουλή τον αναπληρώνει ο πρόεδρος της τελευταίας βουλής και εάν αυτός αρνείται ή δεν υπάρχει, η κυβέρνηση συνολικά.

**Αρμοδιότητες** του προέδρου της δημοκρατίας επιγραμματικά αναφέρονται οι εξής:

α) Εκδίδει τα προεδρικά διατάγματα τα οποία προσυπογράφονται από τους υπουργούς εφόσον ανάγονται στην αρμοδιότητα της κυβέρνησης.

β) Εκδίδει και δημοσιεύει τους νόμους εντός ενός μηνός από την ψήφισή τους από τη βουλή. **Έκδοση** είναι η πράξη του προέδρου της δημοκρατίας με την οποία βεβαιώνεται η συνταγματικότητα του νόμου και **δημοσίευση** η διαταγή του προέδρου για την καταχώριση στην εφημερίδα της κυβέρνησης. Μόνο μετά τη δημοσίευση στην εφημερίδα της κυβέρνησης, ο νόμος αποκτά τυπική ισχύ, ενώ πριν από αυτή είναι νομικώς ανυπόστατος.

Ο πρόεδρος δικαιούται να αναπέμψει στη βουλή ψηφισθέν νομοσχέδιο, εκθέτοντας και τους λόγους της αναπομπής, οπότε ακολουθείται ειδική διαδικασία για την τελική επιψήφισή του.

γ) Συγκαλεί και διαλύει τη βουλή και κηρύσσει την έναρξη και τη λήξη κάθε βουλευτικής περιόδου κατά τα οριζόμενα από το σύνταγμα.

δ) Διορίζει και παύει την κυβέρνηση. Ο πρόεδρος της δημοκρατίας διορίζει τον πρωθυπουργό και μετά από πρόταση αυτού και τα λοιπά μέλη της κυβέρνησης. Πρωθυπουργός διορίζεται ο αρχηγός του κόμματος που διαθέτει στη βουλή την απόλυτη πλειοψηφία των εδρών (150 + 1). Εάν κανένα κόμμα δεν διαθέτει την απόλυτη πλειοψηφία, ακολουθείται η διαδικασία που ορίζει το σύνταγμα.

ε) Διορίζει και παύει τους δημοσίους υπαλλήλους. Κατά την άσκηση της αρμοδιότητας αυτής περιορίζεται από τις ισχύουσες διατάξεις που καθορίζουν τα προσόντα των δημοσίων υπαλλήλων καθώς και τους λόγους και τη διαδικασία παύσεώς τους. Απονέμει τα προβλεπόμενα παράσημα σύμφωνα με τις διατάξεις του σχετικού νόμου.

στ) Διορίζει τους δικαστές, με βάση τα προσόντα και τη διαδικασία επιλογής που προβλέπει ο νόμος.

ζ) Είναι ο αρχηγός των ενόπλων δυνάμεων, η διοίκηση των οποίων ασκείται από την κυβέρνηση, όπως ο νόμος ορίζει. Απονέμει τους βαθμούς σε όσους υπηρετούν σε αυτές.

η) Εκπροσωπεί διεθνώς το κράτος, κηρύσσει τον πόλεμο και συνομολογεί διεθνείς συνθήκες. Για όλες αυτές τις αρμοδιότητες απαιτείται προσυπογραφή του αρμόδιου υπουργού, χωρίς την οποία καμιά πράξη του προέδρου δεν ισχύει ούτε εφαρμόζεται.

θ) Μπορεί να διαλύσει τη βουλή, αν έχουν παραιτηθεί ή και καταψημισθεί από αυτή δύο Κυβερνήσεις και η σύνθεσή της δεν εξασφαλίζει κυβερνητική σταθερότητα.

ι) Σε έκτακτες περιπτώσεις εξαιρετικά επείγουσες και απρόβλεπτης ανάγκης ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας μπορεί ύστερα από πρόταση του υπουργικού συμβουλίου να εκδίδει πράξεις νομοθετικού περιεχομένου, οι οποίες υποβάλλονται στη βουλή για κύρωση σύμφωνα με τις διατάξεις του συντάγματος.

ια) Προκηρύσσει με διάταγμα δημοψήφισμα για κρίσιμα εθνικά θέματα, ύστερα από απόφαση της απόλυτης πλειοψηφίας του όλου αριθμού των βουλευτών, που λαμβάνεται με πρόταση του υπουργικού συμβουλίου.

ιβ) Έχει το δικαίωμα, ύστερα από πρόταση του Υπουργού Δικαιοσύνης και γνώμη συμβουλίου που συγκροτείται κατά πλειοψηφία από δικαστές, να χαρίζει, να μετατρέπει ή να μετριάξει τις ποινές που επιβάλλουν τα δικαστήρια καθώς και να αίρει τις κάθε είδους νόμιμες συνέπειες ποινών που έχουν επιβληθεί και εκτιθεί.

Ο πρόεδρος της δημοκρατίας **δεν έχει ευθύνη** για πράξεις που ενήργησε κατά την άσκηση των καθηκόντων του, παρά μόνο για εσχάτη προδοσία ή για παράβαση εκ προθέσεως του συντάγματος.

Η **βουλή** είναι το συλλογικό αντιπροσωπευτικό όργανο διά του οποίου ο λαός ασκεί τις αρμοδιότητές του.

Εκλέγεται από το εκλογικό σώμα για τέσσερα χρόνια με άμεση, καθολική, μυστική ψηφοφορία.

Το **εκλογικό σώμα** αποτελείται από όλους τους ενήλικες πολίτες (Έλληνες και Ελληνίδες που συμπλήρωσαν το 18ο έτος της ηλικίας τους), που δεν έχουν στερηθεί τα πολιτικά τους δικαιώματα ή την ελεύθερη διαχείριση της περιουσίας τους (εκτός αυτών που κηρύχθηκαν σε πτώχευση).

Ο αριθμός των βουλευτών ορίζεται με νόμο και δεν μπορεί να είναι μικρότερος από διακόσιους ούτε μεγαλύτερος από τριακόσιους.

Ο αριθμός των βουλευτών κάθε εκλογικής περιφέρειας ορίζεται με προεδρικό διάταγμα, βάσει του πληθυσμού της.

Η εκλογική διαδικασία καθορίζεται από τον εκλογικό νόμο και περιλαμβάνει την προδικασία (προκήρυξη εκλογών), τη διεξαγωγή της ψηφοφορίας και την ανακήρυξη των εκλεγέντων.

Η μέθοδος κατανομής των βουλευτικών εδρών μεταξύ των κομμάτων καλείται **εκλογικό σύστημα**.

Οι βουλευτές χαρακτηρίζονται από το σύνταγμα ως **αντιπρόσωποι του έθνους**.

Το σύνταγμα θεωρεί ορισμένα έργα και πράξεις ως ασυμβίβαστα προς το βουλευτικό αξίωμα (μέλος διοικητικού συμβουλίου κ.λπ. εμπορικής εταιρείας που απολαμβάνει ειδικά προνόμια ή επιχορηγήσεις του κρά-

τους, ανάληψη προμηθειών, μελετών κ.λπ. έργων του κράτους, μίσθωση ακινήτων του δημοσίου, κάτοχος ραδιοφωνικού ή τηλεοπτικού σταθμού κ.ά.).

Με ειδικό νόμο μπορεί να καθορίζονται επαγγελματικές δραστηριότητες πέραν αυτών που αναφέρονται ανωτέρω η άσκηση των οποίων δεν επιτρέπεται σε βουλευτές.

Το σύνταγμα κατοχυρώνει τη **βουλευτική ασυλία** που συνίσταται στο ανεύθυνο του βουλευτή για γνώμη ή ψήφο που δίνει κατά την άσκηση των καθηκόντων του και στην ειδική προστασία του προσώπου του βουλευτή ο οποίος δεν διώκεται, ούτε συλλαμβάνεται κλπ. χωρίς άδεια της βουλής.

Το σύνταγμα προβλέπει την παροχή στους βουλευτές οικονομικής ενισχύσεως για την άσκηση των καθηκόντων τους, που καλείται **βουλευτική αποζημίωση**, της οποίας το ύψος καθορίζεται με απόφαση της ολομέλειας της βουλής. Επίσης παρέχονται στους βουλευτές και ορισμένες **ατέλειες**, όπως συγκοινωνιακή, ταχυδρομική και τηλεφωνική, που η έκτασή τους καθορίζεται με απόφαση της ολομέλειας της βουλής.

Η οργάνωση της βουλής, δηλαδή η συγκρότηση σε σώμα, με την εκλογή προεδρείου και η εν γένει λειτουργία της, ρυθμίζονται από το σύνταγμα και τον **κανονισμό της βουλής**.

Η βουλή ασκεί το νομοθετικό της έργο σε ολομέλεια ή με τα τμήματά της. Συνιστώνται επίσης επιτροπές από βουλευτές (κοινοβουλευτικές, εξεταστικές, ειδικές).

Η βουλή λειτουργεί κατά ορισμένα χρονικά διαστήματα που καλούνται **βουλευτικές σύνοδοι**. Αυτές είναι **τακτικές** και συγκαλούνται μια φορά το χρόνο υποχρεωτικά, **έκτακτες**, που συγκαλούνται από τον πρόεδρο της δημοκρατίας, όταν αυτό κριθεί εύλογο και **ειδικές**, που ορίζονται από το σύνταγμα (εκλογή νέου προέδρου δημοκρατίας).

Η κύρια αποστολή της βουλής είναι η άσκηση του νομοθετικού έργου, δηλαδή η ψήφιση των τυπικών νόμων.

Η διαδικασία ψήφισεως των νόμων περιλαμβάνει τρία στάδια:

- α) Την υποβολή προτάσεως νόμου στη βουλή.
- β) Την παραπομπή της προτάσεως στην κοινοβουλευτική επιτροπή για επεξεργασία.
- γ) Τη συζήτηση και ψήφιση της προτάσεως από τη βουλή.

Η βουλή ασκεί εξάλλου διοικητικές αρμοδιότητες με την υποβολή προτάσεων τροποποίησης επι μέρους κονδυλίων, την ψήφιση και την παρακολούθηση της εκτέλεσης του δημοσίου προϋπολογισμού, της εκλογής προέδρου της δημοκρατίας κ.λπ..

Ασκεί επίσης **δικαστικές αρμοδιότητες**, όπως είναι η άσκηση ποινικής δίωξης κατά του προέδρου της δημοκρατίας και η παροχή άδειας για τη δίωξη βουλευτών.

Έχει τέλος αρμοδιότητα **κοινοβουλευτικού ελέγχου**, δηλαδή στην υποβολή ερωτήσεων και επερωτήσεων που αναφέρονται σε πράξεις και παραλήψεις των υπουργών και υφυπουργών, στη σύσταση εξεταστικών επιτροπών και έκφραση εμπιστοσύνης ή δυσπιστίας προς την κυβέρνηση.

### 1) Η κυβέρνηση.

Η κυβέρνηση αποτελείται από τον πρωθυπουργό και τους υπουργούς που αποτελούν το υπουργικό συμβούλιο. Οι υφυπουργοί δεν είναι κατά το σύνταγμα μέλη του υπουργικού συμβουλίου, εκτός αν προβλέπεται από το νόμο.

Τα Υπουργεία σήμερα κατά αλφαβητική σειρά είναι:

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, Δικαιοσύνης-Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Εθνικής Άμυνας, Εξωτερικών, Εργασίας-Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, Εσωτερικών, Οικονομικών, Μακεδονίας και Θράκης Ναυτιλίας και Αιγαίου, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Περιβάλλοντος- Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Τουρισμού, Υγείας, Υποδομών-Μεταφορών και Δικτύων.

Η κυβέρνηση διορίζεται από τον πρόεδρο της δημοκρατίας με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία που προβλέπει το σύνταγμα. Πρέπει δηλαδή να λάβει την ψήφο εμπιστοσύνης της βουλής.

Η κυβέρνηση καθορίζει και κατευθύνει τη γενική πολιτική της χώρας, σύμφωνα με τους ορισμούς του συντάγματος .

Ο πρωθυπουργός προτείνει το διορισμό και την παύση των υπουργών, προεδρεύει του υπουργικού συμβουλίου και εξασφαλίζει την ενότητα της κυβερνήσεως και κατευθύνει αυτήν προς εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής, μέσα στο πλαίσιο των νόμων.

Κάθε Υπουργός ασκεί τις αρμοδιότητες που ορίζει ο νόμος.

Τα μέλη του υπουργικού συμβουλίου, καθώς και οι υφυπουργοί είναι συλλογικώς υπεύθυνοι για τη γενική πολιτική της κυβερνήσεως και καθέναν από αυτούς για τις πράξεις ή παραλείψεις της αρμοδιότητάς του, σύμφωνα με τις διατάξεις των νόμων για την ευθύνη των υπουργών. Σε καμία περίπτωση η έγγραφη ή προφορική εντολή του προέδρου της δημοκρατίας δεν απαλλάσσει τους υπουργούς και τους υφυπουργούς από την ευθύνη τους.

## 2) Η διοίκηση.

Εκτός από τα κύρια όργανα της εκτελεστικής λειτουργίας, που είναι ο πρόεδρος της δημοκρατίας και η κυβέρνηση, όργανα αυτής είναι και οι δημόσιοι υπάλληλοι (πολιτικοί και στρατιωτικοί), που πλαισιώνουν τις διάφορες δημόσιες υπηρεσίες.

Οι δημόσιοι υπάλληλοι διορίζονται, σύμφωνα με το σύνταγμα, από τον πρόεδρο της δημοκρατίας, εφόσον συγκεντρώνουν ορισμένα προσόντα και υπάρχουν νομοθετημένες θέσεις.

Οι δημόσιοι υπάλληλοι είναι εκτελεστές της θελήσεως του κράτους και υπηρετούν το λαό, οφείλοντας πίστη στο σύνταγμα και αφοσίωση στην πατρίδα και στο δημοκρατικό πολίτευμα. Υπάγονται σε ορισμένους περιορισμούς που ανάγονται στο δικαίωμα του συνεταιρίζεσθαι, στο δικαίωμα της απεργίας και της εκλογιμότητάς τους ως βουλευτών.

Οι πολιτικοί διοικητικοί υπάλληλοι είναι **μόνιμοι**, διατηρούν δηλαδή τη θέση τους, εκτός αν αυτή καταργηθεί. Αποχωρούν μετά τη συμπλήρωση του **ορίου ηλικίας** που καθορίζει ο νόμος.

Αν καταδικασθούν με αμετάκλητη απόφαση σε ποινή πρόσκαιρης καθεύξεως τουλάχιστον, για ορισμένα πλημμελήματα κλπ., λύεται αυτοδικαίως η υπαλληλική σχέση. Απόλυση γίνεται μετά από απόφαση του υπηρεσιακού συμβουλίου που υπόκειται σε προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

## 3) Τα δικαστήρια.

Η δικαστική λειτουργία ασκείται κατ' αρχήν από ειδικά κρατικά όργανα τα οποία καλούνται δικαστήρια. Τα δικαστήρια συγκροτούνται από τακτικούς δικαστές που ασκούν κατ' επάγγελμα το δικαστικό λειτουργήμα και είναι ισόβιοι.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, που καθορίζονται από το σύνταγμα, τα δικαστήρια συγκροτούνται από τακτικούς δικαστές, αλλά και ένορκους (μικτά δικαστήρια).

Σε άλλες πάλι περιπτώσεις το σύνταγμα ορίζει την ανάθεση δικαστικής λειτουργίας σε όργανα της νομοθετικής ή της εκτελεστικής λειτουργίας. Τέτοιες περιπτώσεις είναι η άσκηση ποινικής δίωξης κατά του προέδρου της δημοκρατίας και των υπουργών - υφυπουργών, η εκδίκαση πταισμάτων από διοικητικά όργανα και η επιβολή προστίμων από αστυνομικές αρχές για παραβάσεις αστυνομικών διατάξεων.

Το σύνταγμα αναγνωρίζει και κατοχυρώνει τη δικαστική ανεξαρτησία που είναι η αυτοτέλεια και ελευθερία των δικαστών κατά την απονομή της δικαιοσύνης.

Οι δικαστές αποδίδουν τη δικαιοσύνη σύμφωνα με το νόμο και τη συνείδησή τους και δεν υπόκεινται σε διαταγές ή υποδείξεις άλλων κρατικών οργάνων (π.χ. υπουργών, βουλευτών κ.λπ.).

Οι δικαστές έχουν υπηρεσιακή κατοχύρωση απέναντι στη νομοθετική και ηγετική λειτουργία (διορισμός, υπηρεσιακές μεταβολές, ισοβιότητα, πειθαρχική εξουσία) και αυτό τους διευκολύνει στην εξασφάλιση αντικειμενικότητας και αμεροληψίας.

Η ανεξαρτησία της δικαστικής λειτουργίας προκύπτει και από τη θεμελιώδη αρχή της διακρίσεως των λειτουργιών.

Στους δικαστές απαγορεύεται από το σύνταγμα η συμμετοχή στην κυβέρνηση, η ανάθεση σε αυτούς διοικητικών καθηκόντων και η άσκηση οποιουδήποτε άλλου επαγγέλματος ή παροχής έμμισθης υπηρεσίας, πλην ρητών εξαιρέσεων (μέλη Ακαδημίας Αθηνών, εκπαιδευτικό προσωπικό σχολών ανωτάτων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, συμμετοχή σε διοικητικά δικαστήρια και σε συμβούλια πλην των διοικητικών συμβουλίων επιχειρήσεων και εμπορικών εταιρειών).

Στο **Τέταρτο Μέρος** του συντάγματος παρέχονται κατ' αρχήν οι κατευθύνσεις ως προς την αποστολή του κράτους για τον προγραμματισμό και συντονισμό της οικονομικής δραστηριότητας στη χώρα, την εξασφάλιση της οικονομικής αναπτύξεως όλων των τομέων της εθνικής οικονομίας και τη λήψη των επιβαλλομένων μέτρων για την αξιοποίηση των πηγών του εθνικού πλούτου, την προώθηση της περιφερειακής αναπτύξεως και ιδιαίτερα την προαγωγή της οικονομίας των ορεινών, νησιωτικών και παραμεθωρίων περιοχών.

Κατοχυρώνεται επίσης η αυξημένης τυπικής ισχύος νομοθεσία, που αφορά την προστασία των κεφαλαίων εξωτερικού και της εμπορικής ναυτιλίας.

Καθορίζονται οι προϋποθέσεις και η διαδικασία που απαιτούνται για την αναθεώρηση του συντάγματος.

Επιτρέπεται κατ' αρχήν η αναθεώρηση των διατάξεων του συντάγματος, πλην εκείνων που καθορίζουν τη βάση και τη μορφή του πολιτεύματος και την αναγνώριση και προστασία ορισμένων ατομικών δικαιωμάτων (σεβασμός και προστασία της αξίας του ανθρώπου, ισότητα ενώπιον του νόμου, απαραβίαστο της προσωπικής ελευθερίας, ελευθερία της θρησκευτικής συνειδήσεως σύνταξη της πολιτείας με τη διάκριση των εξουσιών της).

Με απόφαση της βουλής, που λαμβάνεται με αυξημένη πλειοψηφία, διαπιστώνεται η ανάγκη αναθεώρησης ορισμένων διατάξεων του συντάγματος που καθορίζονται επακριβώς. Η επόμενη βουλή, κατά την πρώτη σύνοδό της, αποφασίζει για τις αναθεωρητέες διατάξεις. Δεν επιτρέπεται αναθεώρηση του συντάγματος πριν από την πάροδο πενταετίας από την περάτωση της προηγούμενης αναθεωρήσεως.

Στις **μεταβατικές διατάξεις** του συντάγματος ρυθμίζονται θέματα καταργήσεως ή διατηρήσεως ισχύος

διαφόρων νόμων, διοικητικών πράξεων κανονιστικού χαρακτήρα, συντακτικών πράξεων, ψηφισμάτων κ.λπ. που ίσχυαν πριν από την έναρξη του συντάγματος, όπως επίσης και διάφορες διαδικασίες μεταβατικού κυρίως χαρακτήρα.

Στις **ακροτελεύτιες διατάξεις του** συντάγματος παρέχονται οι εξής παραινέσεις προς τον ελληνικό λαό προς υπενθύμιση θεμελιωδών υποχρεώσεων και δικαιωμάτων του:

α) Ο σεβασμός προς το σύνταγμα και τους νόμους που συνάδουν με αυτό και η αφοσίωση στην πατρίδα και τη δημοκρατία, που συνιστούν θεμελιώδη υποχρέωση όλων των Ελλήνων,

β) Ο σφετερισμός με οποιοδήποτε τρόπο της λαϊκής κυριαρχίας και των εξουσιών που απορρέουν από αυτή διώκεται μόλις αποκατασταθεί η έννομη εξουσία, οπότε και αρχίζει η παραγραφή του εγκλήματος,

γ) Η τήρηση του συντάγματος επαφίεται στον πατριωτισμό των Ελλήνων, οι οποίοι δικαιούνται και υποχρεούνται στην με κάθε μέσο αντίσταση κατά οποιουδήποτε επιχειρεί τη βίαιη κατάλυση αυτού.

Η ισχύς του συντάγματος, όπως έχει ήδη αναφερθεί, άρχισε στις 11 Ιουνίου 1975.





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

### ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΤΟ ΑΠΑΡΤΙΖΟΥΝ

#### 3.1 Έννοια του κράτους.

Κράτος καλείται λαός μόνιμα εγκατεστημένος σε ορισμένο έδαφος και οργανωμένος σε νομικό πρόσωπο που ασκεί πρωτογενή εξουσία.

Τα στοιχεία συνεπώς που απαρτίζουν ένα κράτος, σύμφωνα με τον παραπάνω ορισμό, είναι **λαός, έδαφος** (χώρα) και **πρωτογενής εξουσία**, που ασκείται από **νομικό πρόσωπο**.

**Λαός** είναι το σύνολο των φυσικών προσώπων (δηλ. ανθρώπων) ανεξαρτήτως φύλου, θρησκείας, γλώσσας και εθνικότητας που έχουν την ίδια **ιθαγένεια** και αποτελούν τους πολίτες (**υπηκόους**) ενός κράτους.

Η έννοια του λαού, ως στοιχείου του κράτους, διαφέρει από την έννοια του έθνους, αφού ο λαός μπορεί να αποτελείται από άτομα που ανήκουν σε διαφορετικές εθνικότητες. Πρόσωπα εξάλλου ελληνικής εθνικότητας έχουν αποκτήσει, ως μετανάστες, την ιθαγένεια άλλων κρατών και αποτελούν τμήμα των λαών αυτών (Η.Π.Α. - Αυστραλία κ.λπ.).

Πρόσωπα που είναι εγκατεστημένα ή διαμένουν προσωρινά στο έδαφος μιας χώρας και δεν έχουν αποκτήσει την ιθαγένειά της, θεωρούνται **αλλοδαποί** και δεν αποτελούν τμήμα του λαού αυτού του κράτους.

**Έδαφος.** Είναι ο χώρος στον οποίο το κράτος ασκεί τα κυριαρχικά του δικαιώματα. Στο έδαφος αυτό απαγορεύεται η άσκηση εξουσίας από άλλο κράτος, χωρίς τη ρητή άδεια του κυρίαρχου κράτους.

Τα ακριβή όρια του εδάφους κάθε κράτους καθορίζονται από το **διεθνές δίκαιο** και περιλαμβάνουν ένα τμήμα ξηράς, τα εντός αυτού ύδατα (ποταμούς, λίμνες, διώρυγες, κόλπους, λιμάνια), τα **χωρικά ύδατα** (αιγιαλίτιδα ζώνη) και το αντίστοιχο υπέδαφος και τον υπερκείμενο εναέριο χώρο.

Ως τμήμα του εδάφους θεωρείται και η **υφαλοκρηπίδα**, δηλαδή ο βυθός της θάλασσας και το υπέδαφος των υποθαλασσιών περιοχών που είναι παρακείμενες στις ακτές (και τα νησιά), αλλά βρίσκονται έξω από την αιγιαλίτιδα ζώνη, μέχρι βάθους 200 μέτρων ή και πέραν αυτού, μέχρι του σημείου που το βάθος των υδάτων επιτρέπει την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων των περιοχών αυτών.

**Κρατική εξουσία.** Είναι η ανώτατη δύναμη «του επιτάσσειν μετ' εξαναγκασμού». Η εξουσία αυτή είναι **πρωτογενής**, ανήκει δηλαδή στο κράτος χωρίς να παραχωρείται από κάποια άλλη δύναμη.

Ουσιώδη στοιχεία της κρατικής εξουσίας είναι η κυριαρχία προς τα έξω και η ανεξαρτησία προς τα έξω.

Κρατική συνεπώς εξουσία είναι η ανώτατη και ανεξάρτητη εξουσία, που καθορίζει ελεύθερα και ανεξάρτητα από κάθε άλλη θέληση τη δράση της μέσα στα εδαφικά της όρια, χωρίς να υπόκειται σε κανένα νομικό περιορισμό που δεν προέρχεται από αυτήν την ίδια.

**Νομική προσωπικότητα του κράτους.** Το κράτος είναι **νομικό πρόσωπο**, δηλαδή ένωση πολλών φυσικών προσώπων, που έχει δικαιώματα και υποχρεώσεις. Είναι δηλαδή φορέας του δικαίου και της έννομης τάξεως και συγχρόνως υπόκειται στους υποχρεωτικούς κανόνες που αυτό το ίδιο καθορίζει και αποδέχεται, αυτοδεσμευόμενο και αυτοπεριοριζόμενο, κατά την ελεύθερη βούλησή του. Τους κανόνες αυτούς μπορεί το ίδιο το κράτος να μεταβάλλει με τα αρμόδια όργανά του που ασκούν τη νομοθετική εξουσία.

Το νομικό πρόσωπο του κράτους ασκεί την κρατική εξουσία με τα όργανά του, τα οποία είναι φυσικά πρόσωπα, προερχόμενα μόνο από τους υπηκόους του (πολίτες).

#### 3.2 Τα κρατικά όργανα.

Δεν έχουν δικά τους δικαιώματα αλλά μόνο αρμοδιότητες, που τους παρέχει το κράτος και βάσει αυτών έχουν τη δυνατότητα και την υποχρέωση να διεκπεραιώνουν τις κρατικές υποθέσεις. Δεν μπορούν συνεπώς να μεταβάλλουν αυτοβούλως ή να μεταβιβάζουν τις αρμοδιότητές τους σε άλλα όργανα. Ανώτατο όργανο του κράτους, σύμφωνα με το σύνταγμα, είναι ο λαός, από τον οποίο πηγάζουν όλες οι εξουσίες και υπάρχουν υπέρ αυτού και του έθνους, ασκούνται δε κατά τον τρόπο που ορίζει το σύνταγμα.

Τα κρατικά όργανα διακρίνονται:

##### 1) Σε άμεσα και σε έμμεσα.

Τα άμεσα όργανα είναι νομικώς ισότιμα ενώ τα έμμεσα τελούν σε σχέση υπαγωγής προς άλλα ιεραρχικώς ανώτερα όργανα.

Άμεσα όργανα, σύμφωνα με το σύνταγμα, είναι το εκλογικό σώμα, δηλαδή ο λαός σε στενή έννοια (αυτοί που έχουν δικαίωμα ψήφου), ο πρόεδρος της δημοκρατίας, η βουλή και τα δικαστήρια κατά την απονομή της δικαιοσύνης.

Έμμεσα όργανα είναι οι υπουργοί και οι δημόσιοι υπάλληλοι.

### **2) Σε αυτοτελή και μη αυτοτελή.**

Τα αυτοτελή όργανα είναι εκείνα που εκφράζουν εγκύτως τη θέληση του κράτους, χωρίς την ισότιμη σύμπραξη άλλου οργάνου, ενώ μη αυτοτελή είναι εκείνα που δεν μπορούν να εκφράσουν εγκύτως την κρατική βούληση, χωρίς την ισότιμη σύμπραξη άλλου οργάνου.

Αυτοτελή όργανα είναι το εκλογικό σώμα, τα δικαστήρια κατά την απονομή της δικαιοσύνης και η βουλή, κατά την αναθέωση του συντάγματος και την ψήφιση του κανονισμού της.

Ο πρόεδρος της δημοκρατίας και η βουλή, κατά την άσκηση της νομοθετικής εξουσίας, είναι μη αυτοτελή όργανα γιατί, ο μὲν πρόεδρος της δημοκρατίας δεν μπορεί κατ' αρχήν να εκδίδει πράξεις χωρίς την προσυπογραφή των αρμοδίων υπουργών, για τη θέωση δε νόμων από τη βουλή, απαιτείται σύμπραξη του προέδρου της δημοκρατίας.

### **3) Σε ατομικά και συλλογικά όργανα.**

Ατομικά όργανα είναι αυτά που αποτελούνται από ένα μόνο φυσικό πρόσωπο (πρόεδρος της δημοκρατίας, υπουργός), ενώ συλλογικά όργανα είναι αυτά που απαρτίζονται από περισσότερα φυσικά πρόσωπα (βουλή, υπουργικό συμβούλιο, πολυμελή δικαστήρια).

### **4) Σε νομοθετικά, εκτελεστικά και δικαστικά όργανα.**

Η διαίρεση αυτή βασίζεται στην αρχή της διακρίσεως των λειτουργιών που καθιερώνεται από το σύνταγμα και αποτελεί θεμελιώδη αρχή των δημοκρατικών κρατών.

Νομοθετικά όργανα καλούνται αυτά που ασκούν τη νομοθετική λειτουργία και ψηφίζουν τους νόμους του κράτους.

Εκτελεστικά ή διοικητικά καλούνται τα όργανα που ασκούν την εκτελεστική εξουσία, αυτά δηλαδή που μεριμνούν για την εκτέλεση των νόμων.

Δικαστικά όργανα είναι αυτά που ασκούν τη δικαστική λειτουργία και απονέμουν τη δικαιοσύνη.

Η αρχή της διακρίσεως των λειτουργιών δεν εφαρμόζεται κατά απόλυτο τρόπο στα σύγχρονα δημοκρατικά πολιτεύματα, γιατί σε πολλές περιπτώσεις ισχύει η λεγόμενη διασταύρωση των λειτουργιών κατά την οποία ανατίθεται σε όργανα που ασκούν μια κυρίως λειτουργία και η ενέργεια πράξεων που ανάγονται κατά περιεχόμενο σε άλλες λειτουργίες. Έτσι η βουλή, που είναι το κυρίως νομοθετικό όργανο του κράτους, εκδίδει και διοικητικές στην ουσία πράξεις, όπως η άσκηση ποινικής δίωξης κατά του προέδρου της δημοκρατίας και των υπουργών.

Ο πρόεδρος της δημοκρατίας, που είναι ο αρχηγός της εκτελεστικής λειτουργίας, εκδίδει νομοθετικές πράξεις, όπως είναι τα διατάγματα νομοθετικού περιεχομένου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

### ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΟΛΙΤΕΥΜΑ

#### 4.1 Έννοια του πολιτεύματος.

Πολίτευμα είναι το σύστημα με το οποίο είναι οργανωμένη και ασκείται η κρατική εξουσία. Το πολίτευμα κάθε κράτους καθορίζεται από το σύνταγμα αυτού.

Τα πολιτεύματα διακρίνονται σε **Μοναρχίες**, **Ολιγαρχίες** (αριστοκρατίες) και **Δημοκρατίες** (Αριστοτέλης).

Στη **μοναρχία**, το ανώτατο όργανο του κράτους είναι ένα μόνο φυσικό πρόσωπο (μονάρχης, βασιλιάς, αυτοκράτορας) που αποτελεί το φορέα της κρατικής εξουσίας. Κληρονομική μοναρχία είναι αυτή στην οποία το μοναρχικό αξίωμα είναι ισόβιο και περιέρχεται μετά το θάνατο ή την παραίτηση του μονάρχη στα μέλη της οικογένειάς του, κατά την τάξη διαδοχής που καθορίζει το σύνταγμα της χώρας. Η κληρονομική μοναρχία είχε καθιερωθεί στη χώρα μας με τα συντάγματα του 1832 και του 1844.

Η μοναρχία διακρίνεται σε **απόλυτη** και σε **περιορισμένη μοναρχία**.

Στην **απόλυτη μοναρχία**, ο μονάρχης, κατά την άσκηση της κρατικής εξουσίας, είναι νομικώς απεριόριστος και αποτελεί το μόνο άμεσο όργανο του κράτους. Στο πολίτευμα αυτό δεν υφίσταται τυπική διάκριση των εξουσιών. Η απόλυτη μοναρχία ίσχυσε στην Ελλάδα κατά την πρώτη περίοδο της βασιλείας του Όθωνα (1833-1843).

Στην **περιορισμένη μοναρχία**, ο μονάρχης, κατά την άσκηση της κρατικής εξουσίας, υπόκειται σε νομικούς περιορισμούς που καθιερώνονται από το σύνταγμα. Για την άσκηση της κρατικής εξουσίας από το μονάρχη είναι νομικά απαραίτητη η σύμπραξη και άλλων οργάνων που προβλέπει το σύνταγμα.

Στην κατηγορία της περιορισμένης μοναρχίας υπάγεται και το πολίτευμα της συνταγματικής μοναρχίας που καθιερώθηκε στην Ελλάδα με το σύνταγμα του 1844 και ίσχυσε μέχρι το 1862.

Χαρακτηριστικό γνώρισμα της συνταγματικής μοναρχίας είναι η ύπαρξη συντάγματος που διέπει την άσκηση της κρατικής εξουσίας και περιορίζει το μονάρχη στην άσκηση τόσο της νομοθετικής εξουσίας (σύμπραξη κοινοβουλίου, δηλαδή αντιπροσώπων του λαού), όσο και της εκτελεστικής εξουσίας που λειτουργεί διά των υπουργών, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι απέναντι στο κοινοβούλιο. Οι δικαστές, διορίζονται από το μονάρχη, αλλά είναι τυπικά ανεξάρτητοι και υπόκεινται μόνο στο σύνταγμα και τους νόμους του κράτους.

Στη **δημοκρατία**, ανώτατο όργανο του κράτους είναι ο λαός και το πολίτευμα στηρίζεται στην καλούμενη **αρχή της λαϊκής κυριαρχίας**, κατά την οποία ο λαός είναι ο φορέας της κρατικής εξουσίας.

Κατά την άσκηση της εξουσίας, στα σύγχρονα δημοκρατικά πολιτεύματα, ο λαός αυτοπεριορίζεται διά του συντάγματος και δεν δύναται να καταργεί ορισμένες διατάξεις που αφορούν ιδίως τη βάση και τη μορφή του πολιτεύματος και ορισμένα θεμελιώδη ατομικά δικαιώματα.

#### 4.2 Το ισχύον ελληνικό πολίτευμα.

Με το ισχύον σύνταγμα καθορίζεται ως πολίτευμα της Ελλάδας η προεδρευόμενη κοινοβουλευτική δημοκρατία.

Την προεδρευόμενη δημοκρατία εψήφισε ο ελληνικός λαός κατά το δημοψήφισμα της 8ης Δεκεμβρίου 1974.

Το σύνταγμα παρέχει ιδιαίτερη προστασία στο πολίτευμα και απαγορεύει την τροποίηση (αναθεώρηση) των διατάξεων που καθορίζουν τη βάση και τη μορφή αυτού, δηλαδή την αρχή της λαϊκής κυριαρχίας, το αιρετό του ανώτατου άρχοντα, το κοινοβουλευτικό σύστημα, την αρχή διακρίσεως των λειτουργιών καθώς και ορισμένα θεμελιώδη ατομικά δικαιώματα.

Η λαϊκή κυριαρχία είναι το θεμέλιο του πολιτεύματος, κατά ρητή διάταξη του άρθρου 1 του συντάγματος.

Ο λαός αποτελείται καταρχήν από όλους τους ενήλικους πολίτες και εκλέγει τη βουλή με καθολική ψηφοφορία.

Ο λαός έχει επίσης την αποκλειστική αρμοδιότητα της αναθεώρησης του συντάγματος. Την αρμοδιότητα αυτή κατοχύρωσαν ρητώς όλα τα ελληνικά συντάγματα που ίσχυσαν από το έτος 1864 και μετά και απέκλεισαν οποιαδήποτε ανάμιξη του ανώτατου άρχοντα (βασιλιά-προέδρου της δημοκρατίας) κατά την αναθεώρηση του συντάγματος.

Η αρμοδιότητα της αναθεώρησης ασκείται διά της βουλής, η οποία αποφασίζει σχετικά με ειδική διαδικασία και αυξημένη πλειοψηφία.

Ο σφετερισμός της λαϊκής κυριαρχίας αποτελεί έγκλημα έσχατης προδοσίας.

Η προεδρευομένη δημοκρατία διαφέρει από την προεδρική δημοκρατία που συναντιέται σε άλλα κράτη (ΗΠΑ - Γαλλία).

Στην προεδρική δημοκρατία, ο πρόεδρος εκλέγεται απευθείας από το λαό, ενώ στην προεδρευομένη δημοκρατία, από τη βουλή, με ειδική διαδικασία.

Χαρακτηριστικό της προεδρευομένης δημοκρατίας είναι η ενισχυμένη μορφή του κοινοβουλευτικού συστήματος και η επικράτηση της αρχής ότι όλες οι πράξεις του προέδρου πρέπει να προσυπογράφονται από τους αρμόδιους υπουργούς, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων.

Το κοινοβουλευτικό σύστημα. Έχει ως κύριο χαρακτηριστικό το δικαίωμα της βουλής να ελέγχει τους υπουργούς και την υποχρέωση αυτών να λογοδοτούν ενώπιον αυτής.

Η βουλή μπορεί να αποσύρει την εμπιστοσύνη της από την κυβέρνηση ή από μέλος μόνο αυτής, κατόπιν υποβολής σχετικής προτάσεως δυσπιστίας.

Το ελληνικό πολίτευμα έχει επίσης το στοιχείο του αντιπροσωπευτικού συστήματος, κατά το οποίο ο λαός ασκεί όλες τις αρμοδιότητές του διά των εκλεγμένων από αυτόν βουλευτών.

Το σύνταγμα προβλέπει κατ' εξαίρεση τη διεξαγωγή δημοψηφίσματος, με το οποίο ο λαός αποφαινεται άμεσα για κρίσιμα εθνικά θέματα.

Άλλη οργανωτική βάση του ελληνικού πολιτεύματος είναι η δικαιοκρατία (κράτος δικαίου), που είναι αντίθετη προς το αστυνομικό κράτος.

Στο κράτος δικαίου, η εξουσία ασκείται σύμφωνα με τους κανόνες του δικαίου και όχι με αυθαίρετες ενέργειες της διοικήσεως.

Στο κράτος δικαίου κατοχυρώνονται τα ατομικά δικαιώματα και ισχύουν, η αρχή διακρίσεως των λειτουργιών, η αρχή της νομιμότητας της διοικήσεως και η ύπαρξη ανεξαρτήτων δικαστηρίων για την παροχή έννομης προστασίας σε όλους τους πολίτες.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

### ΕΚΛΟΓΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

#### 5.1 Έννοια – Είδη εκλογικών συστημάτων.

Εκλογικό σύστημα καλείται η μέθοδος κατανομής των βουλευτικών εδρών μεταξύ των κομμάτων και των υποψηφίων βουλευτών που μετέχουν στις εκλογές, με βάση τον αριθμό ψήφων που έλαβαν.

Υπάρχουν τριών ειδών εκλογικά συστήματα. Το πλειοψηφικό, το αναλογικό και τα μεικτά.

##### 1) Το πλειοψηφικό σύστημα.

Είναι εκείνο κατά το οποίο σε κάθε εκλογική περιφέρεια εκλέγεται ο συνδυασμός ή ο υποψήφιος που παίρνει την πλειοψηφία των ψήφων.

Αυτό μπορεί να εφαρμοσθεί, τόσο στη στενή εκλογική περιφέρεια, και μάλιστα σ' αυτή που εκλέγει ένα μόνο βουλευτή, όσο και στην ευρεία που εκλέγει περισσότερους βουλευτές.

Το πλειοψηφικό σύστημα διακρίνεται:

α) Στο σύστημα της **απόλυτης πλειοψηφίας**, κατά το οποίο η έδρα ή οι έδρες κάθε εκλογικής περιφέρειας παραχωρούνται στο συνδυασμό ή τον υποψήφιο που λαμβάνει την απόλυτη πλειοψηφία των εγκύρων ψήφων (τους μισούς συν ένα). Αν κανένας συνδυασμός ή υποψήφιος δεν λάβει την απόλυτη πλειοψηφία, διενεργείται μετά από μία εβδομάδα δεύτερη ψηφοφορία, στην οποία μετέχουν ή όλοι όσοι μετείχαν στην πρώτη ψηφοφορία ή μόνο οι δυο συνδυασμοί ή υποψήφιοι που έλαβαν τις περισσότερες ψήφους. Κατά τη δεύτερη αυτή ψηφοφορία εκλέγεται ο συνδυασμός ή ο υποψήφιος που λαμβάνει τη σχετική πλειοψηφία.

β) Στο **σύστημα της σχετικής πλειοψηφίας**, κατά το οποίο σε κάθε εκλογική περιφέρεια εκλέγεται ο συνδυασμός ή ο υποψήφιος που συγκεντρώνει τις περισσότερες ψήφους έναντι των άλλων.

Αν π.χ. σε μια εκλογική περιφέρεια που εκλέγει 3 βουλευτές συμμετέχουν τρεις συνδυασμοί και λάβουν 25.000, 20.000 και 10.000 ψήφους αντίστοιχα, κατά το σύστημα της απόλυτης πλειοψηφίας θα γίνει επαναληπτική ψηφοφορία, ενώ κατά το σύστημα της σχετικής πλειοψηφίας και τους τρεις βουλευτές θα εκλέξει ο συνδυασμός που συγκέντρωσε τη σχετική πλειοψηφία έναντι των άλλων, δηλαδή που έλαβε τις 25.000 ψήφους.

Το πλειοψηφικό σύστημα έχει το πλεονέκτημα ότι διευκολύνει τη δημιουργία ομοιογενούς πλειοψηφίας στο κοινοβούλιο και την ανάδειξη σταθερής κυβερνήσεως. Μειονέκτημα όμως αυτού του συστήματος είναι ότι αποκλείει σχεδόν την εκπροσώπηση των μειοψηφιών στο κοινοβούλιο.

##### 2) Το αναλογικό σύστημα.

Είναι το σύστημα εκείνο κατά το οποίο οι έδρες κάθε εκλογικής περιφέρειας κατανέμονται μεταξύ των συνδυασμών ή των υποψηφίων, ανάλογα με τις ψήφους που έλαβε ο καθένας. Μετέχουν δηλαδή στην κατανομή των εδρών όλοι οι συνδυασμοί και οι μεμονωμένοι υποψήφιοι που συγκεντρώνουν τον ελάχιστο αριθμό ψήφων που απαιτείται για την απόκτηση μιας έδρας (εκλογικό μέτρο).

Με το σύστημα αυτό εξασφαλίζεται η συμμετοχή των μειοψηφιών στο κοινοβούλιο.

Το αναλογικό σύστημα διαφοροποιείται, ανάλογα με τον τρόπο υπολογισμού του **εκλογικού μέτρου**, του ελάχιστου δηλαδή αριθμού ψήφων που απαιτούνται για την εκλογή ενός βουλευτή ως εξής:

α) **Κατά το σύστημα του Hare** (Αγγλου νομικού), το εκλογικό μέτρο βρίσκεται αν διαιρεθεί ο συνολικός αριθμός των ψήφων ολόκληρης της χώρας διά του συνολικού αριθμού των βουλευτικών εδρών. Το εκλογικό δηλαδή μέτρο είναι ενιαίο για όλη την επικράτεια. Κάθε κόμμα αποκτά τον αριθμό εδρών που προκύπτει από τη διαίρεση του συνολικού αριθμού ψήφων που πήρε σε όλη τη χώρα διά του αριθμού που συνάγεται ως εκλογικό μέτρο.

Αν π.χ. ένα κόμμα συγκέντρωσε συνολικά σε όλη τη χώρα 405.000 ψήφους και ως εκλογικό μέτρο έχει προκύψει ο αριθμός 10.000 ψήφων, τότε το κόμμα αυτό εκλέγει  $405.000 : 10.000 = 40$  βουλευτές και του περισσεύουν 5.000 ψήφοι.

Οι έδρες που μένουν τελικά αδιάθετες, λόγω των περισσευμάτων που θα υπάρχουν σε κάθε συνδυασμό, παραχωρούνται στους συνδυασμούς που έχουν το μεγαλύτερο αριθμό υπολοίπου ψήφων.

β) Κατά το **σύστημα του Hagenbach-Bischoff** (Ελβετού μαθηματικού) διαιρείται ο συνολικός αριθμός

ψήφων κάθε εκλογικής περιφέρειας διά του αριθμού εδρών αυτής συν 1 και ο αριθμός που προκύπτει (ππλίκον) είναι το εκλογικό μέτρο για κάθε περιφέρεια. Ο αριθμός ψήφων κάθε συνδυασμού διαιρείται με το πιο πάνω εκλογικό μέτρο και το ππλίκον αποτελεί τον αριθμό εδρών που θα λάβει κάθε συνδυασμός.

Για τις έδρες που δεν παραχωρούνται στην **πρώτη κατανομή**, λόγω περισσευμάτων ψήφων, γίνεται **δεύτερη κατανομή**, κατά ευρύτερες (μείζονες) περιφέρειες. Αν και πάλι περισσέψουν έδρες, γίνεται και **τρίτη κατανομή** για ολόκληρη τη χώρα σαν μια εκλογική περιφέρεια.

γ) **Κατά το σύστημα D' Hondt** (Βέλγου καθηγητή), οι ψήφοι των συνδυασμών κάθε εκλογικής περιφέρειας διαιρούνται με τους αριθμούς 1,2,3 κ.λπ. μέχρι να εξαντληθεί ο αριθμός των εδρών αυτής. Οι έδρες παραχωρούνται στους συνδυασμούς που έχουν κατά σειρά τα μεγαλύτερα ππλικά από τις πιο πάνω διαιρέσεις.

**Κατανομή των εδρών στους υποψήφιους** κάθε συνδυασμού.

Οι έδρες που κερδήθηκαν από κάθε συνδυασμό κατανέμονται στους υποψήφιους αυτών κατά δυο συστήματα:

α) **Το σύστημα των ελευθέρων συνδυασμών** (σταυρού προτιμήσεως). Βάσει αυτού εκλέγονται κατά σειρά οι υποψήφιοι που προτιμήθηκαν από τους εκλογείς και συγκέντρωσαν περισσότερους σταυρούς.

β) **Το σύστημα των δεσμευμένων συνδυασμών** (κατάλογος). Βάσει του συστήματος αυτού, εκλέγονται οι υποψήφιοι κατά τη σειρά που περιλαμβάνονται στο ψηφοδέλτιο του συνδυασμού και η οποία καθορίζεται από κάθε κόμμα. Έτσι οι εκλογείς δεν έχουν τη δυνατότητα να επηρεάζουν με οποιοδήποτε τρόπο την εκλογή των βουλευτών. Το σύστημα αυτό εφαρμόστηκε στην Ελλάδα και κατά την εκλογή των Ευρωβουλευτών το έτος 1981.

Το αναλογικό σύστημα είναι το δικαιότερο και δημοκρατικότερο σύστημα, γιατί όπως είπαμε, εξασφαλίζει τη δίκαιη εκπροσώπηση στο κοινοβούλιο όλων των πολιτικών τάσεων του λαού. Παρουσιάζει όμως το μεγάλο μειονέκτημα ότι διευκολύνει τη δημιουργία πολλών μικρών κομμάτων και εμποδίζει την πραγματοποίηση ομοιογενούς κοινοβουλευτικής πλειοψηφίας και το σχηματισμό σταθερής κυβερνήσεως.

### 3) Τα μικτά συστήματα.

Επειδή η εφαρμογή των αμιγών εκλογικών συστημάτων (πλειοψηφικού και αναλογικού) παρουσίασαν κατά την εφαρμογή τους σοβαρά μειονεκτήματα, επινοήθηκαν διάφορα μικτά συστήματα με τα οποία επιδιώκεται ο περιορισμός αυτών των μειονεκτημάτων. Τέτοια συστήματα είναι:

α) **Το σύστημα της ενισχυμένης αναλογικής**. Το σύστημα αυτό απαιτεί για τη συμμετοχή των κομμάτων ή συνδυασμών στη δεύτερη και τρίτη κατανομή τη συγκέντρωση ορισμένου αριθμού ψήφων, στη μείζονα εκλογική περιφέρεια ή σε ολόκληρη την επικράτεια, ή την κατάληψη μιας ή περισσότερων εδρών κατά την πρώτη κατανομή. Επιδιώκεται έτσι η καταπολέμηση της δημιουργίας πολλών μικρών κομμάτων σε βάρος της σταθερής διακυβερνήσεως της χώρας.

β) **Το βελτιωμένο πλειοψηφικό σύστημα**. Σύμφωνα με αυτό, οι περισσότερες έδρες κάθε εκλογικής περιφέρειας παραχωρούνται στο κόμμα που πλειοψήφισε μέσα στην περιφέρεια, οι δε λοιπές στο ισχυρότερο κόμμα της μειοψηφίας ή κατανέμονται μεταξύ των κομμάτων της μειοψηφίας, κατ' αναλογία της εκλογικής τους δυνάμεως. Το σύστημα αυτό εφαρμόστηκε στις εκλογές του 1956.

## 5.2 Το ισχύον εκλογικό σύστημα – Εκλογή βουλευτών.

Το εκλογικό σύστημα και οι εκλογικές περιφέρειες ορίζονται με νόμο που ισχύει από τις μεθεπόμενες εκλογές, εκτός και αν προβλέπεται η ισχύς του άμεσα, από τις επόμενες δηλαδή εκλογές, με ρητή διάταξη που ψηφίζεται με την πλειοψηφία των δύο τρίτων του όλου αριθμού των βουλευτών.

Η νομοθεσία για την εκλογή βουλευτών έχει κωδικοποιηθεί σε ενιαίο κείμενο και περιλαμβάνεται στο Προεδρικό Διάταγμα 96/2007.

Ο αριθμός των βουλευτών σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία ορίζεται για όλη την επικράτεια σε τριακόσιους. Από αυτούς οι διακόσιοι ογδόντα οκτώ εκλέγονται στις εκλογικές περιφέρειες στις οποίες κατανέμονται οι αντίστοιχες βουλευτικές έδρες και οι υπόλοιποι δώδεκα εκλέγονται ενιαίως σε όλη την επικράτεια. Ο αριθμός των βουλευτικών εδρών κάθε εκλογικής περιφέρειας ορίζεται κάθε φορά με βάση το νόμιμο πληθυσμό της, όπως αυτός προκύπτει από τα αποτελέσματα της τελευταίας απογραφής όπως δημοσιεύθηκαν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Μέτρο για τον υπολογισμό του αριθμού των βουλευτικών εδρών κάθε εκλογικής περιφέρειας είναι το ππλίκον της διαιρέσεως του συνολικού αριθμού των δημοτών της επικράτειας, που καθορίζεται στους πίνακες της τελευταίας απογραφής, διά του συνολικού αριθμού των βουλευτικών εδρών οι οποίες κατανέμονται σε εκλογικές περιφέρειες.

Από την επόμενη μέρα της ψηφοφορίας αρχίζει από το αρμόδιο πρωτοδικείο η συγκέντρωση και η κατάταξη των αποτελεσμάτων της εκλογής, σε κάθε εκλογική περιφέρεια.

Το πρωτοδικείο, μόλις συγκεντρωθούν τα αποτελέσματα όλων των εφορευτικών επιτροπών της εκλογικής

περιφέρειας, περιοριζόμενο στην αρίθμηση των ψήφων, συντάσσει πίνακα αποτελεσμάτων, για χρήση της Ανώτατης Εφορευτικής Επιτροπής.

Η Ανώτατη Εφορευτική Επιτροπή εδρεύει στο Υπουργείο Εσωτερικών και αποτελείται από τον Πρόεδρο του Αρείου Πάγου ως πρόεδρο, αναπληρούμενο από τον Α΄ Αντιπρόεδρο όταν κωλύεται, δύο Αρεοπαγίτες που ορίζονται από το Α΄ τμήμα του Αρείου Πάγου με τους αναπληρωματικούς τους, το Διευθυντή της Διευθύνσεως εκλογών του Υπουργείου Εσωτερικών και ένα Διευθυντή Κλάδου Π.Ε. της κεντρικής Υπηρεσίας του ίδιου Υπουργείου, η οποία ενεργεί όλες τις κατανομές εδρών.

Η κατανομή των εδρών μεταξύ των συνδυασμών και των μεμονωμένων υποψηφίων κάθε εκλογικής περιφέρειας γίνεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην ισχύουσα εκλογική νομοθεσία.

Η πρόταση υποψηφίων για τους δώδεκα βουλευτές που εκλέγονται ενιαία σε ολόκληρη την επικράτεια (Βουλευτές Επικρατείας), υποβάλλεται από κόμμα ή συνασπισμό κομμάτων που καταρτίζει δικούς του συνδυασμούς, στις μισές τουλάχιστον εκλογικές περιφέρειες της χώρας.

Δεν επιτρέπεται υποβολή υποψηφιότητας σε πρόσωπο, που είναι υποψήφιος στις ίδιες εκλογές, σ' οποιαδήποτε εκλογική περιφέρεια.

Η διαδικασία της εκλογής Βουλευτών Επικρατείας περιγράφεται στην ισχύουσα εκλογική νομοθεσία. Η ανακήρυξη των βουλευτών που εκλέγονται ως Επικρατείας γίνεται από το πρωτοδικείο Αθηνών στο οποίο διαβιβάζεται απόσπασμα της αποφάσεως της Ανώτατης Εφορευτικής Επιτροπής.

Όσοι εκ των υποψηφίων βουλευτών δεν εκλέγονται κατά τη διαδικασία που προβλέπεται, ως Βουλευτές Επικρατείας, ανακηρύσσονται ως αναπληρωματικοί των βουλευτών του ψηφοδελτίου υποψηφίων Επικρατείας κάθε κόμματος ή συνασπισμού κομμάτων που εκλέχθηκαν και ανακηρύχθηκαν.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

### ΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΚΟΜΜΑΤΑ

#### Γενικά.

Τα πολιτικά κόμματα αποτελούν το σπουδαιότερο παράγοντα της πολιτικής ζωής στα σύγχρονα δημοκρατικά κράτη. Από το ισχύον σύνταγμα της χώρας μας κατοχυρώνονται ως συνταγματικός θεσμός.

Όλοι οι Έλληνες πολίτες που έχουν το δικαίωμα να εκλέγουν, μπορούν ελεύθερα να ιδρύουν πολιτικά κόμματα και να μετέχουν σ' αυτά, αλλά και οι νέοι που δεν έχουν δικαίωμα ψήφου μπορούν να μετέχουν στα τμήματα νέων των διαφόρων κομμάτων. Η ελευθερία ιδρύσεως πολιτικών κομμάτων και συμμετοχής σ' αυτά, είναι συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα κάθε Έλληνα πολίτη.

Απαγορεύονται στους δικαστικούς λειτουργούς, τους στρατιωτικούς, τα όργανα των σωμάτων ασφαλείας και τους δημόσιους υπαλλήλους, οι εκδηλώσεις οποιασδήποτε μορφής υπέρ πολιτικών κομμάτων.

Απαγορεύεται επίσης η ενεργός δράση υπέρ των κομμάτων στους υπαλλήλους των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου, των δημοσίων επιχειρήσεων και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης.

Ο νόμος επιτρέπει την ελεύθερη σύσταση και λειτουργία των πολιτικών κομμάτων με τον όρο ότι, πριν από την έναρξη λειτουργίας τους, θα καταθέσουν δήλωση στον εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, με την οποία θα βεβαιώνουν ότι οι αρχές του κόμματος είναι αντίθετες προς κάθε ενέργεια που αποσκοπεί στη βίαιη κατάληψη της εξουσίας ή την ανατροπή του δημοκρατικού πολιτεύματος.

Η οργάνωση και δράση των πολιτικών κομμάτων οφείλει να υπηρετεί την ελεύθερη λειτουργία του δημοκρατικού πολιτεύματος.

Οι σκοποί των πολιτικών κομμάτων είναι **πολιτικοί**, αφού τα κόμματα συμπράττουν κατά το σχηματισμό πολιτικής βουλήσεως του λαού.

Το σύνταγμα κατοχυρώνει τη δυνατότητα υπάρξεως πολλών κομμάτων και αυτό είναι χαρακτηριστικό γνώρισμα των δημοκρατικών κρατών (**πολυκομματικά κράτη**). Αντίθετα, σε άλλα κράτη αναγνωρίζεται και' αρχή η ύπαρξη ενός μόνο κόμματος (**μονοκομματικά κράτη**).

Η διάλυση κάθε κόμματος γίνεται μόνο με τη θέλησή του και το σύνταγμα δεν προβλέπει διαδικασία αναγκαστικής διαλύσεως των κομμάτων.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

### ΑΤΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ

#### 7.1 Έννοια και διακρίσεις των δικαιωμάτων.

Δικαίωμα κατά τη γενικότερη έννοια είναι η εξουσία που παρέχεται στα άτομα από την έννομη τάξη για την επιδίωξη και ικανοποίηση βιοτικού συμφέροντος.

Το σύνταγμα αναγνωρίζει και κατοχυρώνει ορισμένα δικαιώματα, τα οποία χαρακτηρίζει ως **ατομικά και κοινωνικά δικαιώματα**.

Διακρίνομε τρεις κατηγορίες δικαιωμάτων: τα ατομικά, τα πολιτικά και τα κοινωνικά δικαιώματα.

##### 1) Τα ατομικά δικαιώματα (ατομικές ελευθερίες).

Τα δικαιώματα αυτά περιλήφθηκαν στις διακηρύξεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και στα συντάγματα της γαλλικής επανάστασης και εν συνεχεία στα συντάγματα όλων των φιλελευθέρων δημοκρατικών κρατών, από τον περασμένο αιώνα. Μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο έγιναν μεγάλες προσπάθειες για τη διεθνοποίηση των ατομικών δικαιωμάτων, τα οποία έλαβαν ουσιαστικότερη σημασία με τις διεθνείς διακηρύξεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, στα πλαίσια των Ηνωμένων Εθνών, μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Η συνταγματική κατοχύρωση των ατομικών δικαιωμάτων αποσκοπεί στην άμυνα των ατόμων κατά των κρατικών παρεμβάσεων σε ότι αφορά στην ελευθερία δράσεώς τους και γι' αυτό επικράτησε να καλούνται **ατομικές ελευθερίες**.

##### 2) Τα πολιτικά δικαιώματα.

Είναι τα δικαιώματα συμμετοχής των πολιτών στην άσκηση της κρατικής εξουσίας. Διακηρύχθηκαν και αυτά κατά τη γαλλική επανάσταση και περιλήφθηκαν στα συντάγματα των διαφόρων χωρών.

Πολιτικά δικαιώματα είναι τα δικαιώματα συμμετοχής στην πολιτική ζωή της χώρας, το δικαίωμα διορισμού στις δημόσιες υπηρεσίες, το εκλογικό δικαίωμα στις βουλευτικές και δημοτικές- περιφερειακές εκλογές και το δικαίωμα συμμετοχής στα ορκωτά δικαστήρια.

Η διαφορά από τα ατομικά δικαιώματα συνίσταται στο φορέα που για μεν τα ατομικά δικαιώματα είναι όλοι ανεξαρτήτως οι διαβιούντες στη χώρα, ενώ στα πολιτικά δικαιώματα είναι μόνο οι Έλληνες πολίτες.

##### 3) Τα κοινωνικά δικαιώματα.

Περιεχόμενο αυτών των δικαιωμάτων είναι η αξίωση των ατόμων έναντι της πολιτείας για ορισμένες παροχές, οικονομικής κυρίως φύσεως.

Τα κοινωνικά δικαιώματα είναι δημιουργήματα του σύγχρονου κοινωνικού κράτους και κατοχυρώνονται από το σύνταγμα, μαζί με τα ατομικά και τα πολιτικά δικαιώματα.

Το ισχύον σύνταγμα αναγνωρίζει και προστατεύει τα δικαιώματα για κοινωνική ασφάλιση, δωρεάν παιδεία, εργασία, κατοικία, προστασία της υγείας, του περιβάλλοντος, της μητρότητας, της ισότητας, της παιδικής ηλικίας και του γήρατος.

#### 7.2 Προστασία των δικαιωμάτων.

Η προστασία των δικαιωμάτων δεν είναι απεριόριστη, γιατί αν αυτό συνέβαινε δεν θα ήταν δυνατή η ύπαρξη κρατους, ούτε η άσκηση δικαιωμάτων από όλα τα άτομα που συμβιούν στην κοινωνία.

Η διακήρυξη των δικαιωμάτων της γαλλικής επανάστασης (1789) όριζε ότι «**η ελευθερία συνίσταται στην εξουσία να κάνει κανείς κάθε τι που δεν βλάπτει τον άλλον**». Έτσι η άσκηση των φυσικών δικαιωμάτων κάθε ανθρώπου, δεν έχει άλλα όρια από εκείνα που εξασφαλίζουν στα λοιπά μέλη της κοινωνίας την απόλαυση των ιδίων δικαιωμάτων.

Το ισχύον σύνταγμα καθιερώνει διάφορους περιορισμούς για ορισμένα δικαιώματα που αναφέρονται στον τρόπο ασκήσεώς τους (π.χ. δικαίωμα συναθροίσεως **πύχως** και **αόπλως**, δικαίωμα αναφοράς **εγγράφως** κλπ.).

Σημαντικότερη, λόγω της γενικότητάς της, είναι η απαγόρευση της **καταχρηστικής ασκήσεως** του δικαι-

ώματος. Καταχρηστική είναι η άσκηση του δικαιώματος όταν αυτή γίνεται για σκοπό άλλο από εκείνον για τον οποίον κατοχυρώνεται το δικαίωμα από το σύνταγμα (π.χ. προς το σκοπό βίαιης ανατροπής του δημοκρατικού πολιτεύματος ή της προσβολής των ατομικών δικαιωμάτων άλλων προσώπων).

Ο περιορισμός των ατομικών δικαιωμάτων μπορεί να γίνει και με νομοθετική ρύθμιση, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει σχετική εξουσιοδότηση του συντάγματος και αναλογία προς τον επιδιωκόμενο σκοπό και ότι δεν προσβάλλεται η ουσία του ατομικού δικαιώματος.

Αναλογία προς τον επιδιωκόμενο σκοπό υπάρχει όταν ο περιορισμός του ατομικού δικαιώματος είναι απολύτως αναγκαίος για την επίτευξη του σκοπού αυτού. Οι περιορισμοί που υπερβαίνουν την αναλογία αυτή είναι αυθαίρετοι και απαγορεύονται από το σύνταγμα, όπως και κάθε άλλη αυθαιρεσία των κρατικών οργάνων.

Προσβολή της ουσίας του δικαιώματος υπάρχει όταν καταργείται έμμεσα το ίδιο το δικαίωμα (π.χ. όταν θεσπίζονται γενικοί περιορισμοί ως προς την έκταση και το περιεχόμενο του δικαιώματος της ιδιοκτησίας που την εξαφανίζουν ή την καθιστούν αδρανή, σε σχέση με τον περιορισμό της).

### 7.3 Τα ατομικά δικαιώματα (ατομικές ελευθερίες).

Στο κείμενο του ισχύοντος συντάγματος κυριαρχούν δυο βασικές αρχές, η *λαϊκή κυριαρχία και η αξιοπρέπεια του ανθρώπου*.

Στο άρθρο 2 αναφέρεται ότι «ο σεβασμός και η προστασία της αξίας του ανθρώπου αποτελούν την πρωταρχική υποχρέωση της πολιτείας».

Η προσβολή της ανθρώπινης αξιοπρέπειας, κατά οποιοδήποτε τρόπο, απαγορεύεται και τιμωρείται από τον νόμο (άρθρο 7).

Η αξιοπρέπεια του ανθρώπου προσβάλλεται από πράξεις που τον υποβιβάζουν στο επίπεδο του πράγματος ή του ζώου. Τέτοιες πράξεις είναι τα βασανιστήρια, οποιαδήποτε σωματική κάκωση, βλάβη της υγείας και άσκηση ψυχολογικής βίας, καθώς και κάθε άλλη πράξη που υποβιβάζει την προσωπικότητα του ανθρώπου.

Η πολιτεία, σύμφωνα με τη συνταγματική επιταγή, οφείλει να προστατεύει την ανθρώπινη αξιοπρέπεια κατά προσβολών που προέρχονται από τα κρατικά όργανα ή από άλλους παράγοντες (ιδιώτες, κοινωνικές ομάδες, ξένα κράτη).

Στο δεύτερο μέρος του συντάγματος περιλαμβάνονται τα ατομικά δικαιώματα που αναγνωρίζονται και προστατεύονται από την πολιτεία και είναι τα εξής:

#### 1) *Ισότητα ενώπιον του νόμου.*

Η αρχή της ισότητας περιλαμβάνεται στις γαλλικές και αμερικανικές διακηρύξεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Την αρχή αυτή, που είναι έμφυτη στο χαρακτήρα των Ελλήνων, κατοχύρωσαν όλα τα ελληνικά συντάγματα που ίσχυαν μέχρι σήμερα. Το άρθρο 4 του ισχύοντος συντάγματος ορίζει ότι «οι Έλληνες είναι ίσοι ενώπιον του νόμου».

Βάσει της αρχής αυτής, ο νομοθέτης έχει υποχρέωση να μην νομοθετεί κατά διαφορετικό τρόπο, εισάγοντας εξαιρέσεις και κάνοντας διακρίσεις μεταξύ των πολιτών, εκτός αν αυτό επιβάλλεται για λόγους κοινωνικούς ή δημόσιου συμφέροντος που ελέγχονται από τα δικαστήρια.

Η αρχή της ισότητας δεσμεύει επίσης όλα τα όργανα της εκτελεστικής εξουσίας, τα οποία οφείλουν να μην κάνουν αυθαίρετη εφαρμογή των νόμων, αλλά και τη δικαστική εξουσία, ως προς την εφαρμογή ίσως μεταχειρίσεως των διαδικιών από τους δικαστές.

Όταν παραβιασθεί η αρχή της ισότητας από την εκτελεστική εξουσία, η σχετική πράξη προσβάλλεται και ακυρώνεται από το συμβούλιο της επικρατείας. Σε περίπτωση παραβίασεως από τη δικαστική αρχή, η σχετική δικαστική απόφαση εξαφανίζεται από ανώτερο δικαστήριο.

Προβληματική είναι η αποκατάσταση της αρχής της ισότητας σε περίπτωση παραβίασεως της από τη νομοθετική εξουσία. Τα δικαστήρια στην περίπτωση αυτή έχουν την υποχρέωση να μην εφαρμόσουν αντισυνταγματικό νόμο, αλλά για κάθε συγκεκριμένη περίπτωση μόνο, χωρίς να αποκαθίσταται γενικότερα η αρχή που παραβιάσθηκε.

#### 2) *Προσωπική ελευθερία και ασφάλεια.*

Σύμφωνα με το άρθρο 5 του συντάγματος, ο καθένας έχει το δικαίωμα να αναπτύσσει ελεύθερα την προσωπικότητά του και να συμμετέχει στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή της χώρας, εφόσον δεν προσβάλλει τα δικαιώματα των άλλων και δεν παραβιάζει το σύνταγμα ή τα χρηστά ήθη.

Όλα τα άτομα που βρίσκονται στην ελληνική επικράτεια απολαμβάνουν απόλυτη προστασία της ζωής, της τιμής και της ελευθερίας τους, αδιακρίτως εθνικότητας, φυλής ή γλώσσας και θρησκευτικών ή πολιτικών πεποιθήσεων.

Η προσωπική ελευθερία είναι απαραβίαστη και κανείς δεν καταδιώκεται, συλλαμβάνεται, φυλακίζεται ή κατά άλλο τρόπο περιορίζεται, παρά μόνο όταν και όπως ορίζει ο νόμος.

Κανείς δεν συλλαμβάνεται ούτε φυλακίζεται χωρίς αιτιολογημένο δικαστικό ένταλμα, το οποίο πρέπει να επιδοθεί κατά τη στιγμή της συλλήψεως ή προφυλακίσεως. Εξαιρούνται τα επ' αυτοφώρω εγκλήματα.

Για τη συνέχιση της προφυλακίσεως, απαιτείται ειδική διαδικασία την οποία προβλέπει το σύνταγμα (προσαγωγή εντός 24ωρου στον ανακριτή, απόλυση ή έκδοση εντάλματος φυλακίσεως εντός 3ημέρου κλπ.).

Δεν υπάρχει έγκλημα ούτε επιβάλλεται ποινή, χωρίς νόμο που ισχύει πριν από την τέλεση της πράξεως.

Τα βασανιστήρια, σωματικές κακώσεις, βλάβη της υγείας, άσκηση ψυχολογικής βίας, όπως και κάθε άλλη προσβολή της ανθρωπίνης αξιοπρέπειας, απαγορεύονται ρητώς και τιμωρούνται σύμφωνα με το νόμο.

Απαγορεύεται η γενική δήμευση της περιουσίας.

Δεν επιβάλλεται θανατική ποινή για πολιτικά εγκλήματα, εκτός από τα σύνθετα (πολιτικά και κοινά).

Δεν επιτρέπεται η σύσταση δικαστικών επιτροπών ή εκτάκτων δικαστηρίων με οποιοδήποτε όνομα.

Από κανένα δεν αφαιρείται, παρά τη θέλησή του, ο δικαστής που ορίζεται γι' αυτόν από το νόμο.

### **3) Άσυλο κατοικίας.**

Η κατοικία κάθε ανθρώπου αποτελεί άσυλο απαραβίαστο καθώς και η οικογενειακή και ιδιωτική ζωή του.

Κατ' οίκον έρευνα δεν επιτρέπεται να ενεργείται παρά μόνο όταν και όπως ορίζει ο νόμος, πάντοτε δε με την παρουσία εκπροσώπων της δικαστικής αρχής. Κάθε παραβίαση αυτής της διατάξεως του συντάγματος τιμωρείται και υποχρεώνεται σε πλήρη αποζημίωση του παθόντος, σύμφωνα με το νόμο.

### **4) Δικαίωμα εγγράφου αναφοράς στις αρχές.**

Κάθε άτομο έχει το δικαίωμα, μόνο του, ή μαζί με άλλους, να αναφέρεται **εγγράφως** προς τις αρχές, τηρώντας τους νόμους του κράτους. Οι αρχές υποχρεούνται να ενεργήσουν ταχέως, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις και να στείλουν στον αναφερόμενο έγγραφη αιτιολογημένη απάντηση.

### **5) Δικαίωμα συναθροίσεως.**

Οι Έλληνες έχουν δικαίωμα κατά το σύνταγμα να συνέρχονται **πούχως** και **αόπλως**. Οι συναθροίσεις σε κλειστούς χώρους είναι ελεύθερες, με τον περιορισμό όμως πάντοτε ότι δεν διαταράσσεται η τάξη και ασφάλεια και ότι δεν συμμετέχουν ένοπλα άτομα.

Στις δημόσιες συναθροίσεις σε υπαίθριους χώρους (πλατείες-γήπεδα) δύναται να παρίσταται η αστυνομία για την πρόληψη διαταράξεως της τάξεως.

Η αστυνομική αρχή μπορεί να απαγορεύσει υπαίθρια συνάθροιση, με αιτιολογημένη απόφαση, αν επίκειται γενικά σοβαρός κίνδυνος για τη δημόσια ασφάλεια. Επίσης αν σε ορισμένη περιοχή απειλείται σοβαρή διαταραχή της κοινωνικοοικονομικής ζωής, όπως ο νόμος ορίζει.

### **6) Δικαίωμα συνεταιρισμού.**

Οι Έλληνες έχουν δικαίωμα να συνιστούν ενώσεις και σωματεία, μη κερδοσκοπικού σκοπού, εφαρμόζοντας τις διατάξεις του νόμου. Δεν μπορεί όμως ο νόμος να επιβάλλει για το θέμα αυτό την έκδοση σχετικής άδειας.

Τα σωματεία αυτά μπορούν να διαλυθούν για παραβάσεις του νόμου ή ουσιώδους διατάξεως του καταστατικού τους, αλλά μόνο με δικαστική απόφαση. Περιορισμοί στο δικαίωμα αυτό μπορούν να επιβληθούν με νόμο, για τους δημόσιους υπαλλήλους, τους υπαλλήλους οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης ή άλλων νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου ή δημοσίων επιχειρήσεων.

### **7) Ελευθερία της θρησκευτικής συνείδησης.**

Είναι απαραβίαστη και δεν επιτρέπεται να εξαρτάται η απόλαυση ατομικών ή πολιτικών δικαιωμάτων από τις θρησκευτικές πεποιθήσεις του κάθε ατόμου.

Κάθε γνωστή θρησκεία είναι ελεύθερη και οι διάφορες πράξεις λατρείας τελούνται ελεύθερα και με την προστασία των νόμων. Η άσκηση όμως της λατρείας δεν επιτρέπεται να προσβάλλει τη δημόσια τάξη ή τα χρηστά ήθη.

Ο προσπλυτισμός στις διάφορες θρησκείες και τα δόγματα απαγορεύεται.

Δεν επιτρέπεται σε κανέναν να απαλλαγεί από την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του προς το κράτος ή να αρνηθεί να συμμορφωθεί προς τους νόμους, λόγω των θρησκευτικών του πεποιθήσεων.

### **8) Ελευθερία εκφράσεως και στοχασμών και ελευθερία του τύπου.**

Κάθε άτομο δικαιούται να εκφράζει και να διαδίδει προφορικώς ή εγγράφως ή διά του τύπου τους στοχασμούς του, τηρώντας τους νόμους του κράτους.

Ο τύπος είναι ελεύθερος και απαγορεύεται η λογοκρισία ή κάθε άλλο **προληπτικό** μέτρο. Απαγορεύεται η κατάσχεση εφημερίδων και άλλων εντύπων πριν από την κυκλοφορία τους. Με παραγγελία του εισαγγελέα

και μόνο μετά την κυκλοφορία επιτρέπεται, τηρούμενης ορισμένης διαδικασίας, η κατάσχεση, λόγω προσβολής της Χριστιανικής και κάθε άλλης γνωστής θρησκείας, προσβολής του προσώπου του προέδρου της δημοκρατίας, αποκαλύψεως μυστικών εθνικής ασφάλειας ή καταφανούς προσβολής της δημόσιας αιδούς, κατά τα υπό του νόμου οριζόμενα.

Η ραδιοφωνία και τηλεόραση τελούν υπό τον άμεσο έλεγχο του κράτους που οφείλει να μεταδίδει πληροφορίες, ειδήσεις κλπ. κατά τρόπο αντικειμενικό και με την επιβαλλόμενη υψηλή ποιοτική στάθμη των εκπομπών.

### **9) Ελευθερία και προστασία της εκπαίδευσης.**

Η παιδεία αποτελεί βασική αποστολή του κράτους και έχει ως σκοπό την ηθική, πνευματική, επαγγελματική και φυσική αγωγή των Ελλήνων, την ανάπτυξη της εθνικής και θρησκευτικής συνειδήσεως και τη διάπλαση αυτών, ως ελευθέρων και υπευθύνων πολιτών.

Η τέχνη και επιστήμη, η έρευνα και η διδασκαλία είναι ελεύθερες, η δε ανάπτυξη και προαγωγή τους αποτελεί υποχρέωση του κράτους.

Όλοι οι Έλληνες έχουν δικαίωμα **δωρεάν παιδείας** στα κρατικά εκπαιδευτήρια και για όλες τις βαθμίδες εκπαίδευσης.

Καθιερώνεται θετής τουλάχιστον υποχρεωτική φοίτηση.

Η ανώτατη εκπαίδευση παρέχεται μόνο από αυτοδιοικούμενα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου (ιδρύματα) που τελούν υπό την άμεση εποπτεία του κράτους και ενισχύονται οικονομικά από αυτό.

Η επαγγελματική και κάθε άλλη ειδική εκπαίδευση παρέχεται από το κράτος σε σχολές ανώτερης βαθμίδας, για χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο της τριετίας.

Ο αθλητισμός τελεί υπό την προστασία και ανώτατη εποπτεία του κράτους.

### **10) Απαραβίαστο της ιδιοκτησίας.**

Το κράτος προστατεύει την ιδιοκτησία, αλλά τα δικαιώματα που προέρχονται από αυτήν δεν μπορούν να ασκούνται σε βάρος του γενικού συμφέροντος.

Κανείς δεν στερείται την ιδιοκτησία του, παρά μόνο για δημόσια ωφέλεια που αποδεικνύεται όπως ορίζει ο νόμος και με καταβολή αποζημιώσεως που ανταποκρίνεται στην αξία του απαλλοτριουμένου πράγματος κατά το χρόνο της συζήτησεως ενώπιον του δικαστηρίου. Η αποζημίωση καθορίζεται πάντοτε από τα πολιτικά δικαστήρια και δεν υπόκειται σε φορολογία.

Ειδικοί νόμοι ρυθμίζουν ότι αφορά στην ιδιοκτησία και διάθεση των μεταλλείων, ορυχείων, σπηλαίων, αρχαιολογικών χώρων, ιαματικών υδάτων κ.λπ..

Για τις ανάγκες των ενόπλων δυνάμεων, σε περίπτωση πολέμου ή επιστρατεύσεως ή για την αντιμετώπιση άμεσης κοινωνικής ανάγκης που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τη δημόσια τάξη ή υγεία, το σύνταγμα επιτρέπει την **επίταξη** που ρυθμίζεται με ειδικούς νόμους.

Επιτρέπεται ο **αναδασμός**, η υποχρεωτική δηλαδή αναδιανομή αγροτικών εκτάσεων για επωφελέστερη εκμετάλλευση του εδάφους, καθώς και η λήψη μέτρων για την αποφυγή υπερβολικής κατατιμήσεως της μικρής αγροτικής ιδιοκτησίας.

Το σύνταγμα προβλέπει και διάφορες άλλες περιπτώσεις περιορισμού της ιδιοκτησίας προς το σκοπό αξιοποίησης και αποδοτικότερης εκμεταλλεύσεως των εδαφών, προς το γενικότερο συμφέρον της ιδιωτικής και της εθνικής οικονομίας.

### **11) Το απόρρητο των επιστολών και της ελεύθερης ανταποκρίσεως και επικοινωνίας.**

Το απόρρητο των επιστολών και της κατά οποιοδήποτε τρόπο ελεύθερης ανταποκρίσεως και επικοινωνίας (τηλέφωνο, τηλεγράφημα, τэлеξ κ.ά.) είναι απολύτως απαραβίαστο.

Η δικαστική αρχή δεν δεσμεύεται από το απόρρητο αυτό, μόνο όταν υπάρχουν λόγοι εθνικής ασφάλειας ή ανάγκη διακριβώσεως ιδιαίτερας σοβαρών εγκλημάτων. Ειδικός νόμος ορίζει τις εγγυήσεις υπό τις οποίες αποδεσμεύεται η δικαστική αρχή.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΩΟ

### ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΕΞΟΥΣΙΑ

#### 8.1 Άσκηση της δικαστικής εξουσίας.

Η δικαστική λειτουργία ασκείται κατ' αρχήν από ειδικά κρατικά όργανα που καλούνται δικαστήρια. Την αρχή αυτή καθιερώνει το σύνταγμα που ορίζει ότι «η δικαστική εξουσία ασκείται από τα δικαστήρια, οι αποφάσεις δε αυτών εκτελούνται εν ονόματι του ελληνικού λαού».

Το σύνταγμα ορίζει επίσης ότι η δικαιοσύνη απονέμεται από δικαστήρια που συγκροτούνται από τακτικούς δικαστές, οι οποίοι απολαμβάνουν λειτουργική και προσωπική ανεξαρτησία.

Οι τακτικοί δικαστές είναι ισόβιοι δημόσιοι υπάλληλοι που ασκούν κατ' επάγγελμα το δικαστικό λειτουργήμα.

Σε ορισμένες περιπτώσεις το σύνταγμα θεσπίζει εξαιρέσεις από την αρχή της συγκροτήσεως των δικαστηρίων από τακτικούς δικαστές. Τέτοιες περιπτώσεις είναι:

α) Τα **μικτά ορκωτά δικαστήρια** (μικτά κακούργιοδικεία), τα οποία συγκροτούνται από τακτικούς δικαστές και ενόρκους και δικάζουν τα κακούργηματα και τα πολιτικά εγκλήματα σε πρώτο και δεύτερο βαθμό.

β) Τα **διαρκή στρατοδικεία, ναυτοδικεία και αεροδικεία**, που μπορούν κατά το σύνταγμα να συγκροτούνται από μέλη του δικαστικού σώματος των ενόπλων δυνάμεων (κατά πλειοψηφία) και από μη τακτικούς δικαστές που ορίζονται από τους αξιωματικούς κάθε κλάδου.

γ) Τα **ειδικά δικαστήρια λειών** που μπορούν να συντίθενται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει από μη τακτικούς δικαστές.

δ) Το **δικαστήριο αγωγών κακοδικίας**, που αποτελείται κατά πλειοψηφία από μη τακτικούς δικαστές (2 καθηγητές νομικών σχολών και 2 δικηγόρους).

Η άσκηση δικαστικής εξουσίας ανατίθεται από το σύνταγμα και σε όργανα της νομοθετικής ή της εκτελεστικής εξουσίας.

Η βουλή έχει δικαστική αρμοδιότητα κατά την άσκηση ποινικής δίωξης κατά του προέδρου της δημοκρατίας, των υπουργών και των υφυπουργών που γίνεται βάσει ορισμένης διαδικασίας που ο νόμος ορίζει.

Η βουλή έχει επίσης την αρμοδιότητα παροχής άδειας για την άσκηση ποινικής δίωξης κατά των βουλευτών, κατά τη διάρκεια της βουλευτικής περιόδου.

Από τα διοικητικά όργανα ασκείται δικαστική λειτουργία κατά την εκδίκαση ορισμένων πλαισμάτων, κατόπιν διατάξεως νόμου και κατά την επιβολή προστίμων για αστυνομικές και άλλου είδους παραβάσεις, όπως ορίζουν ειδικοί νόμοι.

#### 8.2 Διάκριση των δικαστηρίων.

Τα δικαστήρια διακρίνονται στις εξής κατηγορίες, σύμφωνα με το σύνταγμα:

##### 1) Πολιτικά, ποινικά και διοικητικά.

**Πολιτικά** είναι τα δικαστήρια που εκδικάζουν τις διάφορες υποθέσεις ιδιωτικού δικαίου (αστικές διαφορές), κατόπιν εγέρσεως αγωγής κάθε ενδιαφερομένου.

**Ποινικά** είναι τα δικαστήρια που εκδικάζουν τις ποινικές υποθέσεις, τις παραβάσεις δηλαδή των ποινικών νόμων, είτε κατόπιν μηνύσεως του παθόντος είτε κατόπιν αυτεπάγγελτης δίωξης της εισαγγελικής αρχής.

**Διοικητικά** είναι τα δικαστήρια που έχουν αρμοδιότητα για την επίλυση των διοικητικών διαφορών μεταξύ κράτους και πολιτών που προκύπτουν από διάφορες διοικητικές πράξεις.

##### 2) Τακτικά και ειδικά.

Τα τακτικά δικαστήρια έχουν γενική δικαιοδοσία, εκδικάζουν δηλαδή κατ' αρχήν όλες τις υποθέσεις της αρμοδιότητάς τους εκτός από εκείνες που έχουν ανατεθεί από το σύνταγμα ή τους νόμους σε ειδικά δικαστήρια.

**Τακτικά πολιτικά δικαστήρια** είναι τα **Ειρηνοδικεία, Πρωτοδικεία, Εφετεία** και ο **Άρειος Πάγος**.

**Τακτικά ποινικά δικαστήρια** είναι τα **Πταισματοδικεία, Πλημμελειοδικεία, Εφετεία, Μικτά ορκωτά κακούργιοδικεία** και ο **Άρειος Πάγος**.

**Τακτικά διοικητικά δικαστήρια** είναι τα **Φορολογικά δικαστήρια**, πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια, το **Συμβούλιο της Επικρατείας** και το **Ελεγκτικό Συνέδριο**.

**Ειδικά δικαστήρια** είναι το **Ανώτατο Ειδικό Δικαστήριο** (Συνταγματικό δικαστήριο) που εκδικάζει ενστάσεις κατά του κύρους των εκλογών, αποφαινεται για το ασυμβίβαστο ή την έκπτωση βουλευτών από το αξίωμά τους για ειδικούς λόγους κ.λπ..

Το **Υπουργοδικείο** που εκδικάζει τα εγκλήματα των υπουργών και υφυπουργών, κατόπιν αποφάσεως της βουλής.

Το **δικαστήριο αγωγών κακοδικίας** που εκδικάζει αγωγές κατά δικαστικών λειτουργών οι οποίοι, λόγω δόλου ή βαριάς αμέλειας ή αρνησιδικίας κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, προκάλεσαν ζημιά στον ενάγοντα.

Τα **δικαστήρια ανηλίκων**.

Τα **τακτικά στρατοδικεία, ναυτοδικεία** και **αεροδικεία** που δικάζουν τα εγκλήματα των στρατιωτικών.

### 8.3 Η δικαστική ανεξαρτησία.

Οι δικαστές, κατά την άσκηση του λειτουργήματός τους είναι ανεξάρτητοι απέναντι στα άλλα όργανα του κράτους, τους διαδίκους και τους μη κρατικούς παράγοντες (τύπο, εκκλησία, συνδικαλισμό κλπ.). Η ανεξαρτησία αυτή προκύπτει από την αρχή της διακρίσεως των λειτουργιών που επιβάλλει την ανάθεση απονομής της δικαιοσύνης σε ίδια όργανα, τα οποία είναι ανεξάρτητα απέναντι στα όργανα των άλλων λειτουργιών (νομοθετικής και εκτελεστικής).

Οι δικαστές, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, υπόκεινται μόνο στο σύνταγμα και τους νόμους και σε καμιά περίπτωση δεν δεσμεύονται από διαταγές ή υποδείξεις της νομοθετικής ή εκτελεστικής λειτουργίας. Η εκτελεστική εξουσία, διά του υπουργείου Δικαιοσύνης, έχει αρμοδιότητα για τη διοίκηση μόνο της δικαιοσύνης και την άσκηση εποπτείας στους δικαστές.

Η δικαστική ανεξαρτησία εξασφαλίζει την ουδετερότητα και αμεροληψία των δικαστών και αποτελεί εγγύηση για τους διαδίκους. Θεωρείται θεμελιώδης αρχή των συγχρόνων δημοκρατικών κρατών δικαίου και φρουρός των ατομικών ελευθεριών.

Η προσωπική ανεξαρτησία των δικαστών κατοχυρώνεται με συνταγματικές εγγυήσεις που είναι:

α) **Ο διορισμός τους** από τον πρόεδρο της δημοκρατίας, σύμφωνα με το νόμο και βάσει ορισμένων διαδικασίας και ειδικών προσόντων.

β) **Η ισοβιότητα**, δηλαδή η διατήρηση στη θέση τους μέχρι συμπλήρωσης ορίου ηλικίας. Οι δικαστές παύονται μόνο στις περιπτώσεις που προβλέπονται από το σύνταγμα, δηλαδή κατόπιν ποινικής καταδίκης ή πολύ σοβαρού πειθαρχικού παραπτώματος ή νόσου ή ανεπάρκειας που βεβαιώνονται με ειδική διαδικασία.

γ) Ενέργεια προαγωγών, τοποθετήσεων, μεταθέσεων, μετατάξεων, μόνο κατόπιν αποφάσεως ανώτατου δικαστικού συμβουλίου.

δ) Η άσκηση πειθαρχικής εξουσίας επί των δικαστών από ειδικά όργανα που παρέχουν πλήρη εκέγγυα αμεροληψίας και ευθυκρισίας.

ε) Τα ασυμβίβαστα προς το δικαστικό λειτούργημα έργα (απαγόρευση άλλης έμμισθης υπηρεσίας ή επαγγέλματος κλπ.).

στ) Η προνομιακή μισθολογική μεταχείριση.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ

### ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΚΛΗΣΙΑ

#### 9.1 Έννοια της εκκλησίας.

Η λέξη εκκλησία στα αρχαία ελληνικά εσήμαινε τη δημόσια συνάθροιση. Μετά την εμφάνιση του Χριστιανισμού, έλαβε άλλη έννοια και σύμφωνα με την ορθόδοξη δογματική διδασκαλία «εκκλησία είναι το ιερό καθήδρυσμα που συστήθηκε από τον ενανθρωπήσαντα λόγο του Θεού, για τη σωτηρία και αγιασμό του ανθρώπου και φέρει το θείο κύρος και την αυθεντία Του, αποτελείται δε από ανθρώπους με μια πίστη, κοινωνούς των ιδίων μυστηρίων που διακρίνονται, σε λαό και σε διοικούντα κλήρο, που ανάγει, με αδιάκοπη διαδοχή, την αρχή Του στους Αποστόλους και μέσω αυτών στον Κύριο».

Οι κανόνες που ρυθμίζουν τις έννομες σχέσεις της εκκλησίας ονομάζονται **εκκλησιαστικό δίκαιο**. Παράλληλα υπάρχει και ο όρος **κανονικό δίκαιο** που περιλαμβάνει τους καθαρά εκκλησιαστικής προελεύσεως κανόνες δικαίου, δηλαδή αυτούς που περιέχονται στην Αγία Γραφή, την Ιερά Παράδοση και τους Ιερούς Κανόνες κλπ. Από την πρώτη εμφάνιση της εκκλησίας έχουν θεσπισθεί κανόνες από την ιερά παράδοση και τα όργανα της εκκλησίας (Ιερές Συνόδους κλπ.) και στη συνέχεια από την πολιτεία που αποτελούν στο σύνολό τους **το δίκαιο της ανατολικής ορθόδοξης εκκλησίας της Ελλάδας**.

Μέσα στα όρια της ελληνικής επικράτειας ισχύουν τέσσερις διαφορετικές ενότητες κανόνων εκκλησιαστικού δικαίου:

- α) Το δίκαιο της εκκλησίας της Ελλάδας.
- β) Το δίκαιο της εκκλησίας της Κρήτης.
- γ) Το δίκαιο του Αγίου Όρους.
- δ) Το δίκαιο του Οικουμενικού Πατριαρχείου στα Δωδεκάνησα.

#### 9.2 Πηγές του δικαίου της εκκλησίας.

Ορισμένες πηγές των κανόνων δικαίου που διέπουν την ανατολική ορθόδοξη εκκλησία της Ελλάδας έχουν, όπως προαναφέρθηκε, πολιτική προέλευση, για το λόγο ότι η εκκλησία ανέπτυξε πάντοτε τη δραστηριότητά της, μέσα στα πλαίσια της πολιτειακής έννομης τάξης, σε συνδυασμό με τη γενικότερη στάση της εκκλησίας έναντι της κρατικής εξουσίας. Οι πηγές αυτές είναι:

##### 1) Το σύνταγμα της Ελλάδας.

Όλα τα ελληνικά συντάγματα, από το 1822 και μετά, περιέλαβαν διατάξεις για τις σχέσεις κράτους και εκκλησίας και για άλλα θέματα που ανάγονται στην ύλη του δικαίου της εκκλησίας.

Το ισχύον σύνταγμα (άρθρο 3), περιλαμβάνει διατάξεις που διέπουν τις θέσεις εκκλησίας και πολιτείας. Επίσης σε άλλα άρθρα του υπάρχουν διατάξεις για την ελευθερία της θρησκευτικής συνειδήσεως, για την προστασία του κύρους της εκκλησίας και των θρησκευτικών συμβόλων, για το καθεστώς του Αγίου Όρους κλπ.

##### 2) Οι νόμοι.

Από την εποχή που η πολιτεία άλλαξε την εχθρική της στάση απέναντι στην εκκλησία (αρχές του 4ου μ.Χ. αιώνα) άρχισε η ρύθμιση εκκλησιαστικών θεμάτων με αυτοκρατορικούς νόμους που συνεχίστηκε μέχρι το τέλος της βυζαντινής περιόδου.

Από την απελευθέρωση της Ελλάδας μέχρι σήμερα, τα νομοθετικά όργανα της πολιτείας ασχολήθηκαν συνεχώς με τη ρύθμιση εκκλησιαστικών θεμάτων και η νομοθετική αυτή δραστηριότητα αποτέλεσε το χαρακτηριστικό γνώρισμα του συστήματος που ρυθμίζει στην Ελλάδα τις σχέσεις μεταξύ Πολιτείας και Εκκλησίας, της «**Νόμω κρατούσης Πολιτείας**». Για πρώτη φορά, το Σύνταγμα του 1975 όρισε ρητά ότι η εκκλησία της Ελλάδας διοικείται, σύμφωνα με τις διατάξεις του Καταστατικού Χάρτη, που είναι νόμος του κράτους και ψηφίζεται από την ολομέλεια της βουλής (άρθρο 3 σε συνδ. με άρθρο 72).

Ένα σοβαρό θέμα που ανέκυψε είναι αν η πολιτεία νομοθετεί έγκυρα για ζητήματα εκκλησιαστικά (με την επιφύλαξη πάντοτε της συνταγματικής προστασίας των Ιερών Κανόνων και της Ιεράς Παραδόσεως), χωρίς τη γνώμη της εκκλησίας. Το σύνταγμα δεν επιλύει το ζήτημα αυτό, αλλά υπάρχει διάταξη στον Καταστατικό Χάρτη

της Εκκλησίας της Ελλάδας που ισχύει από το 1977 και ορίζει ότι η Ιερά Σύνοδος γνωμοδοτεί για κάθε σχέδιο ή πρόταση εκκλησιαστικού νόμου που εισάγεται στη βουλή για ψήφιση.

### 3) Τα έθιμα.

Για τη δημιουργία εκκλησιαστικού εθίμου απαιτούνται οι ίδιες προϋποθέσεις, όπως και στους άλλους κλάδους του δικαίου, δηλαδή μακρά, σταθερή και ομοιόμορφη άσκηση ορισμένης κοινωνικής συμπεριφοράς με την κοινή συνείδηση ότι αυτό αποτελεί συμμόρφωση σε κανόνα δικαίου.

Εκκλησιαστικό έθιμο δεν μπορεί να δημιουργηθεί αν συγκρούεται με την ορθόδοξη δογματική διδασκαλία, τη χριστιανική ηθική και το γενικότερο πνεύμα του δικαίου της εκκλησίας.

Πηγές εκκλησιαστικού δικαίου που δεν έχουν σχέση με την πολιτεία είναι:

α) Η **Αγία Γραφή** (παλαιά και καινή διαθήκη).

β) Η **Ιερά παράδοση**, δηλαδή η διδασκαλία του Κυρίου που δεν διασώθηκε σε γραπτά κείμενα αλλά μεταδόθηκε από στόμα σε στόμα μέσω των Αποστόλων.

γ) Οι **Ιεροί Κανόνες**, ήτοι οι νομοθετικού περιεχομένου αποφάσεις των Ιερών Συνόδων (Οικουμενικών και Τοπικών), οι Αποστολικοί Κανόνες και οι Κανόνες των Πατέρων της Εκκλησίας.

Στο άρθρο 3 του συντάγματος μνημονεύονται οι ιεροί αποστολικοί και συνοδικόι κανόνες και οι ιερές παραδόσεις και ως εκ τούτου έχουν συνταγματική ισχύ και δεν είναι δυνατή η διά νόμου τροποποίησή τους, εφόσον αναφέρονται σε θέματα δογματικά.

### 9.3 Σχέσεις εκκλησίας και πολιτείας.

Το θέμα αυτό ανέκυψε στο Βυζάντιο, μετά την επικράτηση της χριστιανικής θρησκείας και υπήρξαν περίοδοι αδιάκοπου ανταγωνισμού μεταξύ εκκλησίας και πολιτείας για την επικράτηση ή ακόμα και την κυριαρχία της μιας επί της άλλης. Επειδή η σαφής ρύθμιση των σχέσεων αυτών δεν έγινε ούτε με διάταξη του πολιτικού ούτε του κανονικού δικαίου, η αντιμετώπιση γινόταν σύμφωνα με την εκκλησιαστική πολιτική του κάθε αυτοκράτορα.

Κατά την περίοδο της τουρκοκρατίας, εφαρμόστηκε η καθιερωμένη μουσουλμανική τακτική της ανοχής και αυτοδιοικήσεως της χριστιανικής θρησκείας.

Από την εποχή της αλώσεως ακόμη, παραχωρήθηκαν ορισμένα προνόμια στην εκκλησία που περιείχαν την ελευθερία της λατρείας, την εσωτερική αυτοδιοίκηση των θρησκευτικών κοινοτήτων και των ιδρυμάτων, την ελευθερία διαχειρίσεως της εκκλησιαστικής περιουσίας, την απαλλαγή από τη φορολογία, τη δικαιοδοσία της εκκλησίας σε πνευματικά ζητήματα και την επίλυση διαφορών οικογενειακού και κληρονομικού δικαίου κλπ.

Τα προνόμια αυτά, στο πέρασμα των αιώνων, ανανεώθηκαν ή και διευρύνθηκαν σε πολλές περιπτώσεις, χωρίς όμως να υπάρχουν επίσημες εγγυήσεις τήρησής τους, με αποτέλεσμα να παραβιάζονται συχνά με διάφορα προσχήματα, ιδιαίτερα σε απομακρυσμένες περιοχές.

Με την έναρξη του απελευθερωτικού αγώνα, οι σχέσεις των μητροπολιτών με το Πατριαρχείο διακόπηκαν και αποκαταστάθηκαν αργότερα επί Καποδίστρια. Τότε η εκκλησιαστική διοίκηση περιήλθε εξ ολοκλήρου στο υπουργείο «Θρησκείας».

Όλα τα συνταγματικά κείμενα, από το 1822 και μετά, περιέλαβαν διατάξεις με τις οποίες καθιερωνόταν η θρησκεία της ανατολικής του Χριστού εκκλησίας, ως επικρατούσα στην Ελλάδα.

Το έτος 1833 δημοσιεύθηκε η διακήρυξη περί ανεξαρτησίας της εκκλησίας της Ελλάδας, που δημιούργησε τις έντονες αντιδράσεις του Οικουμενικού Πατριαρχείου αλλά και πολλών άλλων στο εσωτερικό.

Το 1850, ύστερα από διαπραγματεύσεις μεταξύ κυβερνήσεως και Πατριαρχείου εκδόθηκε ο Συνοδικός Τόμος, με τον οποίο η εκκλησία της Ελλάδας ανακηρύχθηκε **αυτοκέφαλη**.

Με δυο νόμους που ψηφίστηκαν το 1852, περιορίστηκαν σημαντικά οι επεμβάσεις της πολιτείας στα εκκλησιαστικά πράγματα.

Το 1923 δημοσιεύθηκε νέος καταστατικός νόμος που καθιέρωσε την **Ιερά Σύνοδο της Ιεραρχίας**, ως ανώτατο διοικητικό όργανο της εκκλησίας που είχε μεταξύ άλλων και την αρμοδιότητα της απευθείας εκλογής των Επισκόπων και τη μείωση των εξουσιών του εκπροσώπου του κράτους (Επιτρόπου της Επικρατείας) και συνεπώς τον περιορισμό στις δυνατότητες επεμβάσεως της πολιτείας.

Το 1925, παράλληλα με την Ιερά Σύνοδο της Ιεραρχίας δημιουργήθηκε και δεύτερο όργανο της εκκλησίας, η **Διαρκής Ιερά Σύνοδος**.

Το ισχύον σύνταγμα ορίζει ότι η επικρατούσα θρησκεία στην Ελλάδα είναι «η της ανατολικής ορθόδοξης του Χριστού εκκλησίας» η οποία υπάρχει αναπόσπαστα ενωμένη δογματικώς με την εκκλησία της Κωνσταντινουπόλεως. Ορίζει επίσης ότι η ελληνική εκκλησία είναι **αυτοκέφαλος** και διοικείται από την **Ιερά Σύνοδο**



*των εν ενεργεία αρχιερέων* και από τη *Διαρκή Ιερά Σύνοδο* που προέρχεται από την Ιερά Σύνοδο των αρχιερέων και συγκροτείται όπως ορίζει ο Καταστατικός Χάρτης της εκκλησίας (τηρουμένων ορισμένων ιερών κανόνων).

Ο *Καταστατικός Χάρτης της εκκλησίας*, σύμφωνα με το άρθρο 72 του συντάγματος συζητείται και ψηφίζεται στην ολομέλεια της βουλής ως νόμος του κράτους. Έτσι επιβεβαιώνεται ρητά η αρχή της «νόμω κρατούσης πολιτείας».



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Alexopoulos A.B., Some Thoughts about the Concept of the Contiguous Zone in the New Law of the Sea and its Potential Application to the Greek Seas, Unresolved Issues and the New Challenges to the Law of the Sea, (eds.) Strati A., Gavouneli M and Skourtos N., Publications on Ocean Development, Martinus Nijhoff, Vol.54, 259-270, 2006.
- Alexopoulos A.B., The legal regime of uninhabited islets and rocks in international law. The case of the Greek seas, *Revue Hellenique De Droit International*, 56: 131-151, 2003.
- Αγαλλόπουλος Χ., Ελληνικόν Ναυτεργατικόν Δίκαιον.
- Αλεξόπουλος Α. Β., Μερικές σκέψεις για το ιδιοκτησιακό καθεστώς ορισμένων νησιών και νησίδων του Ελληνικού θαλασσίου χώρου, *Περιοδικό ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ*, Τεύχος 80, σελ. 116-120, 2001.
- Αλεξόπουλος Α.Β., Το νομικό καθεστώς των βραχονησίδων σύμφωνα με τη νέα Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, η εφαρμογή του στην Ελληνική επικράτεια και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, *Πρακτικά Συνεδρίου: Τεχνολογίες Αρχιπελάγους*, ΤΕΙ Πειραιώς, σελ. 89-93, 1997.
- Αλεξόπουλος Α.-Φουρναράκης Ν., *Διεθνείς Συμβάσεις–Κανονισμοί–Κώδικες*, εκδ. Ιδρύματος Ευγενίδου, 2005.
- Αλεξόπουλος Αριστοτέλης Β., Τα ακραία γεωγραφικά σημεία – νησίδες της Ελληνικής επικράτειας. Μία διαφορετική κριτική προσέγγιση για τον καθορισμό των θαλασσίων συνόρων, *Περιοδικό ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ*, Τεύχος 79, σελ. 114-119, 2001.
- Αναστασιάδης, Ελληνικόν Εμπορικόν Δίκαιον II, έκδ. 4η.
- Αντάπασης Α., *Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.)*, 1991.
- Αντωνιάδης Ξ., *Περί ναυτιλιακών εγγράφων*, 1974.
- Βλάχος Γ.Π. και Α.Β. Αλεξόπουλος, *Τεχνικο-οικονομικές απόψεις της θαλάσσιας διακίνησης αγαθών και της Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος*, εκδ. Α. Σταμούλη, 1995.
- Βλάχος Γ.Π. και Α.Β. Αλεξόπουλος, *Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική*, εκδ. Α. Σταμούλη, 1996.
- Δελούκας Ν., *Ναυτικόν Δίκαιον*, 1979.
- Καραβάς Κ., *Εμπορικόν Δίκαιον*.
- Κιάντου–Παμπούκη Α., *Ναυτικό Δίκαιο I*, έκδ. Ε', εκδ. Σιάκουλη, 2005.
- Κιάντου–Παμπούκη Α., *Ναυτικό Δίκαιο II*, έκδ. ΣΤ, εκδ. Σιάκουλη, 2007.
- Κοροτζής Ι., *Ναυτικό Εργατικό Δίκαιο*, 1990.
- Μαλέρμπας Μ., *Δίκαιο Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος*, Τόμος Α1, 2003, «Εθνικές και Διεθνείς Διατάξεις».
- Μαλέρμπας Μ., *Δίκαιο Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος*, Τόμος Β1, 2003, «MARPOL 73/78», Παραρτήματα I έως IV.
- Μαλέρμπας Μ., Κ.Δ.Ν.Δ., *Εξουσίαι και καθήκοντα Πλοιάρχου–καθήκοντα πληρώματος*.
- Μαλέρμπας Μ., *Ναυτιλιακά έγγραφα πλοίων κατά Κ.Δ.Ν.Δ. και Δ. Σ. – Οδηγίες Ε.Ε.*
- Μητρόπουλος Ε., *Κατηγορίες και τύποι εμπορικών πλοίων*, 1973.
- Ρόκας Κ., *Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, 1968.
- Ρόκας Κ., *Ναυτικόν Δίκαιον*, 1968.
- Σπηλιόπουλος Κ., *Ελληνικόν Ναυτικόν Δίκαιον*.
- Τσούρης Γ., *Ο Διοικητικός έλεγχος των Ναυτικών Ατυχημάτων*.
- Τσούρης Γ., *Τα ναυτιλιακά έγγραφα των πλοίων*, 1973.
- Τσούρης Γ., *Το νομικό καθεστώς των ναυπηγημάτων*, 1982.

# ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

## ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΔΙΚΑΙΟΥ

0.1 Έννοια και χαρακτηριστικά του δικαίου. ....	9
0.2 Πηγές του δικαίου. ....	9
0.3 Ιεράρχηση των κανόνων δικαίου. ....	10
0.4 Ερμηνεία των κανόνων δικαίου. ....	11
0.5 Διαίρεση του δικαίου. ....	11

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

### ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

1.1 Έννοια – Διαίρεση ναυτικού δικαίου. ....	13
1.2 Ιστορική εξέλιξη του ναυτικού δικαίου. ....	13

## ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

### ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

##### ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΠΛΟΙΟ

2.1 Εμπορικά πλοία και κατηγορίες αυτών. ....	15
2.1.1 Τα φορτηγά πλοία. ....	15
2.1.2 Τα επιβατικά (επιβατηγά) πλοία. ....	17
2.1.3 Πλοία ειδικού προορισμού. ....	18
2.1.4 Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας. ....	19
2.2 Η έννοια του πλοίου (νομική και τεχνική). ....	20
2.3 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα του πλοίου. ....	21
2.4 Καταμέτρηση του πλοίου. ....	23
2.5 Νπολόγηση του πλοίου. ....	23
2.5.1 Νπολόγηση ναυπηγούμενου πλοίου. ....	25
2.5.2 Διαγραφή του πλοίου από τα νπολόγια. ....	25
2.5.3 Ναυτικά υποθηκολόγια – Βιβλία κατασχέσεων – Βιβλία εκθέσεων. ....	25
2.6 Εθνικότητα του πλοίου. ....	25

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

##### ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

3.1 Γενικά. ....	27
3.2 Περιεχόμενο των ναυτιλιακών εγγράφων. ....	27

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

##### Η ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

4.1 Η κυριότητα του πλοίου. ....	32
4.2 Κύριος του πλοίου, πλοιοκτήτης, εφοπλιστής. ....	33
4.3 Ευθύνη πλοιοκτήτη. ....	33

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

##### Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

5.1 Αρμοδιότητες και ευθύνες του Πλοιάρχου. ....	34
5.1.1 Αντιμέτωπιση εκτάκτων αναγκών. ....	34
5.1.2 Έκθεση πλοιάρχου σε περιπτώσεις εκτάκτων συμβάντων. ....	35

5.2 Καθήκοντα του Πλοιάρχου ως δημόσιου λειτουργού. ....	35
5.3 Σχέσεις του Πλοιάρχου με τις αρχές στην Ελλάδα και στην αλλοδαπή. ....	38

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ

6.1 Έννοια – Συγκρότηση πληρώματος. ....	39
6.2 Οργανική σύνθεση πληρώματος. ....	39
6.3 Αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας. ....	39
6.4 Προϋποθέσεις για την απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας. ....	41
6.5 Δικαιώματα που παρέχονται από τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας. ....	41
6.6 Καθήκοντα πληρώματος κατά βαθμό και ειδικότητα. ....	42
6.7 Οργάνωση της εργασίας εν πλω. ....	46
6.7.1 Ο αξιωματικός φυλακής γέφυρας. ....	47
6.7.2 Ο αξιωματικός φυλακής μηχανής. ....	47

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

7.1 Έννοια – Προϋποθέσεις. ....	48
7.2 Προσόντα απογραφής. ....	48
7.3 Απογραφή εργατών θαλάσσης. ....	49

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΩΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

8.1 Έννοια – Περιεχόμενο. ....	50
8.2 Ισχύοντες κανονισμοί εργασίας. ....	50
8.3 Ιεραρχία και διαίρεση του πληρώματος. ....	51
8.4 Οργάνωση της εσωτερικής υπηρεσίας στα πλοία. ....	51
8.4.1 Εργασίες «εν πλω». ....	51
8.4.2 Εργασίες «εν όρμω». ....	52
8.4.3 Γενικές διατάξεις. ....	52

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

9.1 Έννοια – Περιεχόμενο. ....	53
9.2 Θέματα που ρυθμίζονται με τις συλλογικές συμβάσεις. ....	53

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

10.1 Κατάρτιση της συμβάσεως ναυτολογήσεως. ....	55
10.2 Διάρκεια της συμβάσεως ναυτολογήσεως. ....	55

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΩΔΕΚΑΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΡΙΤΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ

13.1 Έννοια – Περιπτώσεις. ....	64
---------------------------------	----

13.2	Επίλυση των ναυτεργατικών διαφορών.....	64
------	---	----

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ**  
**ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΔΙΚΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ**

14.1	Έννοια ναυτικού αδικήματος.....	66
14.2	Κατηγορίες των ναυτικών αδικημάτων.....	67
14.3	Τα αδικήματα που στρέφονται κατά της υπηρεσίας του πλοίου και κατά της πειθαρχίας.....	67

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΠΕΜΠΤΟ**  
**ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ**

15.1	Έννοια πειθαρχικού παραπτώματος.....	70
15.2	Πειθαρχικά παραπτώματα που ορίζονται από τον ΚΔΝΔ.....	70
15.3	Πειθαρχικές ποινές.....	71
15.4	Παραγραφή πειθαρχικών παραπτωμάτων και πειθαρχικών ποινών.....	73
15.5	Όργανα ασκήσεως της πειθαρχικής εξουσίας.....	73

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΚΤΟ**  
**ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ**

16.1	Ορισμός – Στοιχεία.....	75
16.2	Διοικητικός έλεγχος των ναυτικών ατυχημάτων.....	76
16.3	Διαδικασία του διοικητικού ελέγχου.....	76

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΒΔΟΜΟ**  
**ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΡΟΛΗΨΕΩΣ ΤΟΥ**

17.1	Γενικά.....	79
17.2	Πρόληψη εργατικών ατυχημάτων στα πλοία.....	79
17.3	Κανονισμός πρόληψης εργατικών ατυχημάτων στα πλοία.....	81

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΟΓΔΩΟ**  
**ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ**

18.1	Γενικά.....	83
18.2	Τα Γραφεία Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ).....	83
18.3	Ασφαλιστική προστασία των ναυτικών.....	84
18.4	Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.).....	84
18.5	Ο Οίκος Ναύτου.....	85
18.6	Οίκος Ναύτου – Ναυτική εργασία.....	86
18.7	Τα Ταμεία Πρόνοιας Εμπορικού Ναυτικού.....	88

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΝΑΤΟ**  
**Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ**

19.1	Γενικά.....	89
19.2	Καθήκοντα του ναυτικού πράκτορα.....	89

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ**  
**Ο ΠΛΟΗΓΟΣ**

20.1	Γενικά.....	90
20.2	Υποχρεώσεις των πλοίων.....	90
20.3	Η πλοηγική υπηρεσία.....	91

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΠΡΩΤΟ  
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ  
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗ

22.1 Έννοια.....	93
22.2 Ειδικές διατάξεις του ΚΙΝΔ.....	93

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΤΡΙΤΟ  
ΣΥΜΒΑΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

23.1 Γενικά.....	95
23.2 Σύμβαση ναυλώσεως.....	95
23.3 Υποχρεώσεις του εκναυλωτή (πλοιοκτήτη).....	96
23.4 Υποχρεώσεις του ναυλωτή (φορτωτή).....	96
23.5 Δικαιώματα εκναυλωτή.....	96
23.6 Ευθύνη του εκναυλωτή.....	96
23.7 Απαλλαγή του εκναυλωτή από την ευθύνη.....	97
23.8 Η φορτωτική.....	97
23.9 Το ναυολόγιο.....	98
23.10 Σύμβαση μεταφοράς επιβάρη.....	98

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ  
Η ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ  
ΑΠΟ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ – ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΕΣ ΓΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

24.1 Ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.....	100
24.2 Πηγές ρυπάνσεως της θάλασσας.....	101
24.3 Η διεθνής προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.....	102
24.4 Διοικητικά και νομοθετικά μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.....	105
24.5 Διεθνής και Εθνική νομοθεσία.....	107
24.6 Γενική εκτίμηση καταστάσεως και προοπτικές.....	108

**ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΠΕΜΠΤΟ  
ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

25.1 Εισαγωγή.....	109
25.2 Ιστορικά δεδομένα.....	109
25.3 Συνθήκη Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τον Νόμο της Θάλασσας (UNCLOS), (United Nations Convention on the Law of the Sea).....	110

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΚΤΟ  
ΕΙΔΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΖΩΝΕΣ – ΥΦΑΛΟΚΡΗΠΙΔΑ

26.1 Χρήσιμοι ορισμοί και διευκρινήσεις με βάση τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.....	112
26.1.1 Θαλάσσιες Ζώνες.....	112
26.1.2 Εσωτερικά Ύδατα.....	112
26.1.3 Αιγιαλίτιδα ζώνη (ή χωρικά ύδατα).....	114
26.1.4 Η Συνορεύουσα ζώνη (και αρχαιολογική ζώνη).....	114
26.1.5 Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ).....	114
26.2 Υφαλοκρηπίδα.....	115

26.3	Η διαφορά της ΑΟΖ από την υφαλοκρηπίδα.....	116
------	---	-----

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

##### ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΣΤΗΝ ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ

27.1	Η αρχή της Ελευθερίας της Ανοικτής θάλασσας και οι επιμέρους ελευθερίες αυτές.....	118
27.2	Το πλοίο στην ανοικτή θάλασσα.....	118
27.3	Το πλοίο στο λιμάνι.....	119
27.4	Το πλοίο στην αιγιαλίτιδα ζώνη.....	120

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΟΓΔΩΟ

##### Η ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ – ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

28.1	Η τρομοκρατία στη θάλασσα – Πειρατεία.....	122
28.2	Επικίνδυνες περιοχές.....	123
28.3	Πρόσφατα στοιχεία περιστατικών πειρατειών.....	124

#### ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

##### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΝΑΤΟ

##### Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

##### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ

##### Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΙΜΟ

30.1	Η δομή του ΙΜΟ.....	129
30.1.1	Η Συνέλευση.....	129
30.1.2	Το Συμβούλιο.....	129
30.1.3	Η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας.....	131
30.1.4	Η Νομική Επιτροπή.....	131
30.1.5	Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.....	131
30.1.6	Η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας.....	132
30.1.7	Η Επιτροπή Διευκολύνσεων.....	132
30.1.8	Η Γραμματεία.....	132
30.1.9	Οι Συνδιασκέψεις του ΙΜΟ.....	133

##### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΠΡΩΤΟ

##### ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΙΜΟ

31.1	Οι δραστηριότητες του ΙΜΟ.....	134
31.1.1	Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας.....	134
31.1.2	Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυσιπλοΐας.....	134
31.1.3	Διεθνείς κανονισμοί για τους διάφορους τύπους των φορτίων.....	137
31.1.4	Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας.....	138
31.1.5	Διεθνείς κανονισμοί για τη διευκόλυνση των θαλασσίων μεταφορών.....	141
31.1.6	Διεθνείς κανονισμοί για την επίλυση θεμάτων νομικής φύσεως.....	142
31.1.7	Διεθνείς κανονισμοί για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.....	145
31.1.8	Άλλες Συμβάσεις του ΙΜΟ.....	148

#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

##### ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

##### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

##### ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

1.1	Γενικά.....	152
-----	-------------	-----

1.2 Πηγές του συνταγματικού δικαίου.....	152
--	-----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ  
ΤΟ ΣΥΝΤΑΓΜΑ

2.1 Έννοια.....	154
2.2 Ιστορικά.....	154
2.3 Περιεχόμενο του συντάγματος.....	155

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ  
ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΤΟ ΑΠΑΡΤΙΖΟΥΝ

3.1 Έννοια του κράτους.....	160
3.2 Τα κρατικά όργανα.....	160

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ  
ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΟΛΙΤΕΥΜΑ

4.1 Έννοια του πολιτεύματος.....	162
4.2 Το ισχύον ελληνικό πολίτευμα.....	162

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ  
ΕΚΛΟΓΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

5.1 Έννοια – Είδη εκλογικών συστημάτων.....	164
5.2 Το ισχύον εκλογικό σύστημα – Εκλογή βουλευτών.....	165

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ  
ΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΚΟΜΜΑΤΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ  
ΑΤΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ

7.1 Έννοια και διακρίσεις των δικαιωμάτων.....	168
7.2 Προστασία των δικαιωμάτων.....	168
7.3 Τα ατομικά δικαιώματα (ατομικές ελευθερίες).....	169

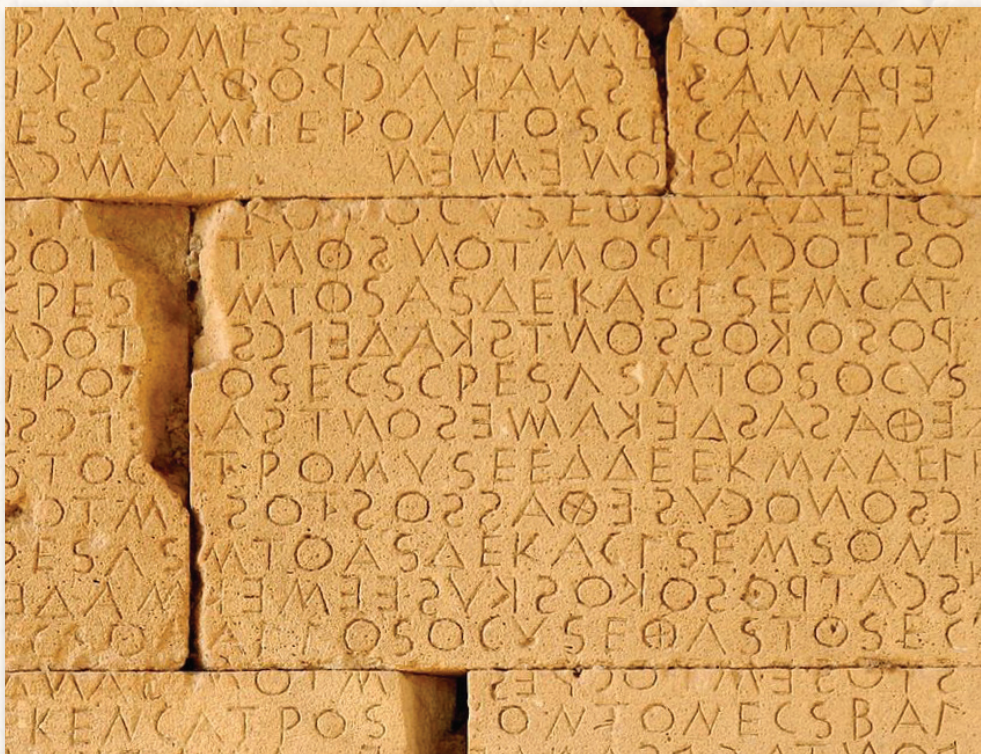
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ  
ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΕΞΟΥΣΙΑ

8.1 Άσκηση της δικαστικής εξουσίας.....	172
8.2 Διάκριση των δικαστηρίων.....	172
8.3 Η δικαστική ανεξαρτησία.....	173

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ  
ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΚΛΗΣΙΑ

9.1 Έννοια της εκκλησίας.....	174
9.2 Πηγές του δικαίου της εκκλησίας.....	174
9.3 Σχέσεις εκκλησίας και πολιτείας.....	175
Βιβλιογραφία.....	177
Περιεχόμενα.....	178





*Τμήμα από τη μεγάλη επιγραφή της Γόρτυνος (6<sup>ος</sup> π.Χ. αι.),  
που περιέχει αναγραφή νόμων.*