**ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ Α’ ΕΞΑΜΗΝΟΥ**

 **ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ** (ΝΕΕΣ)

 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

* 1. **Έννοια και χαρακτηριστικά του δικαίου**

Δίκαιο ονομάζεται το σύνολο των κανόνων υποχρεωτικής συμπεριφοράς που ρυθμίζουν τις σχέσεις των ανθρώπων που ζουν σε οργανωμένες κοινωνίες. Την τήρηση αυτών των κανόνων δικαίου την επιβάλλει μια ‘υπέρτατη δύναμη’, το Κράτος.

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

**0.2** **Πηγές του δικαίου.**

Πηγές του δικαίου είναι οι νόμοι και τα έθιμα. Σε παλαιότερες εποχές τα έθιμα έπαιζαν σπουδαιότερο ρόλο από ότι σήμερα.

Με τη στενή έννοια του όρου, νόμος ονομάζεται ο κανόνας δικαίου που ψηφίζεται από τη Βουλή. Υπάρχει όμως και ένα ευρύτερο πλαίσιο κανόνων δικαίου σε ένα κράτος. Έτσι, το Σύνταγμα είναι ο θεμελιώδης νόμος του κράτους προς τον οποίο οφείλουν να συμμορφώνονται όλοι οι υπόλοιποι κανόνες δικαίου. Υπάρχουν επίσης και άλλες διατάξεις της πολιτείας που προέρχονται από κρατικά όργανα εκτός της βουλής, οι οποίες ενώ δεν έχουν την τυπική μορφή του νόμου παράγουν τα ίδια αποτελέσματα, δηλαδή ρυθμίζουν με υποχρεωτικό τρόπο τις σχέσεις των ανθρώπων. Τέτοιες διατάξεις είναι τα Προεδρικά Διατάγματα, οι Υπουργικές Αποφάσεις και οι Αστυνομικές Διατάξεις.

* 1. **Ιεράρχηση των κανόνων δικαίου**

Οι ιδρυτικές συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατατάσσονται στο ίδιο τυπικό επίπεδο με το Σύνταγμα, ενώ οι υπόλοιπες διεθνείς νομικές πράξεις υπερισχύουν των εθνικών νομικών πράξεων, εξαιρουμένου του Συντάγματος. Το Σύνταγμα υπερισχύει έναντι όλων των εθνικών νομικών πράξεων, και ακολουθούν ο νόμος, το προεδρικό διάταγμα και εν συνεχεία οι διοικητικές πράξεις.

Στα πλαίσια της εξελικτικής διαδικασίας στην οποία υπόκειται η νομική επιστήμη παρατηρείται ένας ακόμη ανοικτός διάλογος ως προς την ιεραρχική σχέση μεταξύ κανόνων διεθνούς δικαίου, ευρωπαϊκού δικαίου και εθνικών δικαίων.

* 1. **Ερμηνεία των κανόνων δικαίου**

Κατά την εφαρμογή των κανόνων δικαίου εγείρονται συχνά αμφιβολίες ως προς την πραγματική έννοιά τους και γι’ αυτό απαιτείται να δοθεί όσο το δυνατόν σαφέστερη ερμηνεία από αρμόδια όργανα και κατάλληλα πρόσωπα.

**Αυθεντική ερμηνεία** μιας διατάξεως έχουμε όταν ο ίδιος ο νομοθέτης επανέρχεται στο θέμα και με νεότερο ερμηνευτικό νόμο το διασαφηνίζει. Αυτό συμβαίνει σπάνια.

**Επιστημονική ερμηνεία** των νόμων γίνεται από τα δικαστήρια και την επιστήμη (συγγραφείς) και διακρίνεται σε γραμματική και 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 την πραγματική βούληση του νομοθέτη, δηλαδή τον συγκεκριμένο σκοπό που εξυπηρετεί η ερμηνευόμενη διάταξη.

* 1. **Διαίρεση του δικαίου.**

Η πλέον σημαντική διαίρεση είναι αυτή μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου.

**Α. Δημόσιο δίκαιο** ονομάζεται το σύνολο των κανόνων δικαίου που ρυθμίζουν την οργάνωση και λειτουργία του κράτους, τις σχέσεις της πολιτείας προς τα πρόσωπα και τις σχέσεις των κρατών μεταξύ τους.

**Β. Ιδιωτικό δίκαιο** ονομάζεται το σύνολο των κανόνων δικαίου που ρυθμίζουν τις σχέσεις μεταξύ των πολιτών μιας πολιτείας καθώς και μεταξύ πολιτών διαφόρων πολιτειών.

Αναλυτικότερα έχουμε τα κάτωθι:

**Α. Δημόσιο δίκαιο, περιλαμβάνει:**

**α) Συνταγματικό δίκαιο**: καθορίζει τη μορφή του πολιτεύματος, ορίζει τις γενικές αρχές βάση των οποίων οργανώνεται και ασκείται η κρατική εξουσία και επίσης ορίζει τα όρια αυτής της εξουσίας απέναντι στα άτομα (ατομικά δικαιώματα).

**β) Διοικητικό δίκαιο**: περιλαμβάνει κανόνες για τη διοίκηση του κράτους και για τις σχέσεις κράτους και πολιτών.

**γ) Ποινικό δίκαιο**: ορίζει τις αξιόποινες πράξεις καθώς και τις ποινές αυτών.

**δ) Δικονομικό δίκαιο**: καθορίζει τα αρμόδια όργανα για την απονομή της δικαιοσύνης, αλλά και τον τρόπο απονομής της δικαιοσύνης (διενέργεια ανακρίσεων, ακροαματική διαδικασία, εκτέλεση δικαστικών αποφάσεων). Το δικονομικό δίκαιο περιλαμβάνει την πολιτική, την ποινική και τη διοικητική δικονομία.

**ε) Εκκλησιαστικό δίκαιο**: ρυθμίζει τις σχέσεις κράτους και εκκλησίας, τις σχέσεις των μελών της εκκλησίας με την εκκλησία και των μελών της εκκλησίας με την πολιτεία.

**στ) Δημόσιο διεθνές δίκαιο**: αποτελεί το σύνολο των κανόνων που ρυθμίζουν τις σχέσεις μεταξύ κρατών, αλλά και τις σχέσεις μεταξύ κράτους και πολιτών άλλων κρατών.

**Β. Ιδιωτικό δίκαιο, περιλαμβάνει:**

**α) Αστικό δίκαιο**: ρυθμίζει τις προσωπικές και περιουσιακές σχέσεις των διαφόρων προσώπων. Διακρίνεται στους παρακάτω επιμέρους κλάδους: Γενικές αρχές, ενοχικό, εμπράγματο, οικογενειακό και κληρονομικό δίκαιο.

**β) Εμπορικό δίκαιο**: ρυθμίζει τις σχέσεις που ανάγονται στο εμπόριο. Είναι το δίκαιο των εμπόρων και των εμπορικών πράξεων.

Το **Ναυτικό Δίκαιο** είναι ένας ιδιόμορφος κλάδος του Εμπορικού Δικαίου που ρυθμίζει αφενός μεν θέματα προστασίας του δημοσίου συμφέροντος και του κοινωνικού συνόλου που εξ αυτών και χαρακτηρίζεται ως **Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο**, αφετέρου δε θέματα προστασίας ιδιωτικών σχέσεων και συμφερόντων για τα οποία και χαρακτηρίζεται **Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο**.

 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

 **ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ**

**1.1 Έννοια – Διαίρεση ναυτικού δικαίου**

**Ναυτικό δίκαιο είναι το σύνολο των κανόνων δικαίου οι οποίοι ρυθμίζουν τις σχέσεις που ανάγονται στο ναυτικό εμπόριο και στη ναυτιλία γενικότερα.**

**Ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο: περιλαμβάνει κανόνες που ρυθμίζουν τις σχέσεις:**

**α) του θαλάσσιου εμπορίου**

**β) της συμβάσεως ναυτολογήσεως**

**γ) της θαλάσσιας ασφαλίσεως**

**δ) την κυριότητα και μεταβίβαση πλοίου**

**ε) τη ναυτική υποθήκη κ.α.**

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

**Δημόσιο ναυτικό δίκαιο: περιλαμβάνει διατάξεις:**

**α) δημοσίου διεθνούς ναυτικού δικαίου**

**β) διοικητικού ναυτικού δικαίου:**

1. **ασφάλεια ναυσιπλοΐας**
2. **ναυτική εκπαίδευση**
3. **ακτοπλοΐα**
4. **διοικητικός έλεγχος**
5. **ναυτικά ατυχήματα**

**γ) ποινικού και πειθαρχικού δικαίου**

**δ) ναυτικού εργατικού δικαίου**

 **Οι περισσότερες από τις ανωτέρω διατάξεις είναι αναγκαστικού δικαίου,** δηλαδή δεν μπορούν να τροποποιηθούν με συμφωνία των ενδιαφερόμενων επειδή αφορούν τη δημόσια τάξη.

 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

 **ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΠΛΟΙΟ**

**2.1 Εμπορικά πλοία και κατηγορίες αυτών:**

Εμπορικά πλοία θεωρούνται αυτά που χρησιμοποιούνται για:

* Την εκτέλεση μεταφοράς πραγμάτων ή προσώπων στη θάλασσα
* Την αλιεία
* Τη ρυμούλκηση
* Την επιθαλάσσια αρωγή
* Την αναψυχή
* Τις επιστημονικές έρευνες
* Άλλους σκοπούς

Για τον χαρακτηρισμό ενός πλοίου ως εμπορικού δεν απαιτείται η ενέργεια “επί κέρδει εργασιών” και συνεπώς θεωρούνται εμπορικά και τα σκάφη αναψυχής ή τα εκπαιδευτικά, όπως και τα πλοία που ανήκουν στο δημόσιο αλλά δεν χρησιμοποιούνται για καθαρά κρατικούς σκοπούς.

Τα εμπορικά πλοία διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

**α) Ανάλογα με τις μεταφορές που εκτελούν, σε:**

1. **φορτηγά**
2. **επιβατικά (επιβατηγά)**
3. **πλοία ειδικού προορισμού**
4. **πλοία βοηθητικής ναυτιλίας**

**β) ανάλογα με την περιοχή που απασχολούνται, σε:**

1. ωκεανοπόρα
2. πλοία μικρότερης ακτίνας δράσεως (π.χ. μεσογειακά)
3. ακτοπλοϊκά
4. πλοία εσωτερικών υδάτων

**γ) Ανάλογα με το υλικό κατασκευής:**

1. μεταλλικά
2. ξύλινα
3. μικτής κατασκευής
4. σύνθετων υλικών

**δ) Ανάλογα με τα μέσα προώσεως:**

1. ιστιοφόρα
2. μηχανοκίνητα:
* ατμόπλοια
* ντιζελόπλοια
* ηλεκτροκίνητα
* πυρηνοκίνητα

Οφείλουμε να επισημάνουμε ότι η ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας, η μεταβολή της ναυπηγικής τέχνης και η εξειδικευμένη οργάνωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων οδηγούν σε εμφάνιση νέων κατηγοριών πλοίων.

**2.1.1 Τα φορτηγά πλοία**

(ανάγνωση από το βιβλίο)

**2.1.2 Τα επιβατηγά πλοία**

(ανάγνωση από το βιβλίο)

**2.1.3 Τα πλοία ειδικού προορισμού**

(ανάγνωση από το βιβλίο)

**2.1.4 Τα πλοία βοηθητικής ναυτιλίας**

(ανάγνωση από το βιβλίο)

**2.2 Η έννοια του πλοίου (νομική)**

Η νομική έννοια του πλοίου διαφέρει από την τεχνική του έννοια και ορίζεται διαφορετικά στο ιδιωτικό από ότι στο δημόσιο ναυτικό δίκαιο.

Στο άρθρο 1 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου **(ΚΙΝΔ) ορίζεται ότι “πλοίο είναι παν σκάφος χωρητικότητας καθαρής τουλάχιστον δέκα κόρων, προορισμένο όπως κινείται αυτοδυνάμως εν θαλάσση”.**

Συνεπώς, σύμφωνα με τον ορισμό, για να χαρακτηρισθεί ένα σκάφος (δηλαδή κοίλο ναυπήγημα) ως πλοίο απαιτούνται τα εξής στοιχεία:

**α)** Να πρόκειται για σκάφος (κοίλο ναυπήγημα). Μια σχεδία δεν είναι σκάφος.

**β)** Να έχει καθαρή χωρητικότητα τουλάχιστον 10 κόρων. Ο κόρος είναι μονάδα μετρήσεως της χωρητικότητας και αντιστοιχεί σε 2, 83 κυβικά μέτρα. Συνεπώς, για τον ΚΙΝΔ, τα μικρά σκάφη, πλοιάρια και βάρκες δε θεωρούνται πλοία.

**γ)** Να έχει αυτοδύναμη κίνηση. Δε μας ενδιαφέρει ποια είναι η κινητήρια δύναμη του σκάφους. Πλοία θεωρούνται τόσο τα μηχανοκίνητα όσο και τα ιστιοφόρα (στα οποία η κινητήρια δύναμη προέρχεται από τα ιστία). Αντιθέτως, τα βοηθητικά ναυπηγήματα (βυθοκόροι, φορτηγίδες, πλωτές δεξαμενές, πλωτοί γερανοί) δεν είναι πλοία κατά την έννοια του ΚΙΝΔ, αφού δεν έχουν τη δυνατότητα να κινούνται αυτοδυνάμως.

**δ)** Να έχει προορισμό 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, πχ. Τα υδροπλάνα ή τα αμφίβια αυτοκίνητα, δεν μπορούν να θεωρηθούν πλοία αφού ο κύριος προορισμός τους είναι άλλος και όχι να κινούνται στη θάλασσα. Επίσης, κατά την έννοια του ΚΙΝΔ, τα ποταμόπλοια δεν μπορούν να θεωρηθούν πλοία επειδή προορίζονται να κινούνται σε διαφορετικό υδάτινο περιβάλλον και όχι στη θάλασσα. (\*ΠΡΟΣΟΧΗ: ένα κανονικό πλοίο που εισέρχεται σε ποταμό εξακολουθεί να είναι πλοίο).

Η έννοια του πλοίου είναι διαφορετική κατά τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου **(ΚΔΝΔ) ο οποίος ορίζει ότι: «πλοίον είναι παν σκάφος προωρισμένον όπως μετακινείται επί του ύδατος προς μεταφοράν προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκησιν, επιθαλάσσιον αρωγήν, αλιείαν, αναψυχήν, επιστημονικάς έρευνας ή άλλον σκοπόν».**

Εδώ βλέπουμε ότι ο ορισμός είναι ευρύτερος και περιλαμβάνει στα πλοία περισσότερες κατηγορίες σκαφών.

**Αν συγκρίνουμε τους δύο ορισμούς:**

* **Ομοιότητα: κοινή απαίτηση για σκάφος.**
* **Διαφορές:**

**1. Απαίτηση του ΚΙΝΔ για ελάχιστη καθαρή χωρητικότητα, για**

**2. Αυτοδύναμη κίνηση, καθώς και για**

**3. Προορισμό κινήσεως στη θάλασσα.**

**2.3 Τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του πλοίου**

**α) Το όνομα:** εκλέγεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη, χωρίς να απαγορεύεται να του δοθεί όνομα το οποίο φέρει ήδη και κάποιο άλλο πλοίο. Κάτι τέτοιο όμως δεν επιτρέπεται στα επιβατικά πλοία γιατί μπορεί να προκαλέσει σύγχυση στους συναλλασσόμενους, κυρίως στο επιβατικό κοινό. Σ’ αυτή την περίπτωση έχουν εφαρμογή οι διατάξεις για αθέμιτο ανταγωνισμό.

Για την αλλαγή του ονόματος του πλοίου απαιτείται άδεια του Υ.Ε.Ν. Αν το πλοίο είναι ενυπόθηκο, απαιτείται επιπλέον και έγγραφη συναίνεση των ενυπόθηκων δανειστών.

**β) Το διεθνές διακριτικό σήμα (Δ.Δ.Σ.)**

Επειδή το όνομα δεν είναι αρκετό για τον ακριβή προσδιορισμό του πλοίου, καθιερώθηκε διεθνώς η σηματολόγηση των πλοίων με συνδυασμό 4 γραμμάτων από το διεθνές σηματολόγιο. Το Δ.Δ.Σ. έχει το 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 και σε πλοιάρια με εγκατάσταση ασυρμάτου, ανεξαρτήτως χωρητικότητας.

**γ) Η χωρητικότητα του πλοίου:**

Μετά την καταμέτρηση του πλοίου από τη λιμενική αρχή, ή την Επιθεώρηση Εμπορικών πλοίων του Υ.Ε.Ν., ή διεθνώς αναγνωρισμένο Νηογνώμονα, καθίσταται επισήμως προσδιορισμένη η χωρητικότητα του που διακρίνεται σε ολική και καθαρή.

* **Ολική χωρητικότητα:** **περιλαμβάνει όλους τους μόνιμα σκεπαστούς και κλειστούς χώρους κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα αλλά και επάνω σ’ αυτό.**
* **Καθαρή χωρητικότητα: είναι αυτή που απομένει, όταν από την ολική αφαιρεθούν οι χώροι που ορίζει ο νόμος (όπως είναι το μηχανοστάσιο, οι αποθήκες καυσίμων, τα ενδιαιτήματα πληρώματος, κλπ.). μονάδα καταμετρήσεως είναι ο κόρος που ισούται με 2, 83 κυβικά μέτρα.**

**δ) Το λιμάνι και ο αριθμός νηολογήσεως:**

Το λιμάνι νηολογήσεως εκλέγεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη. Αριθμός νηολογίου είναι ο αύξοντας αριθμός εγγραφής του πλοίου σε ένα ορισμένο νηολόγιο.

Η αλλαγή λιμανιού νηολογίου, δηλ. η μεταφορά στα νηολόγια άλλης λιμενικής αρχής, καλείται μετανηολόγηση ή μετεγγραφή.

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

**2.4 Η καταμέτρηση του πλοίου:**

Πριν ένα πλοίο, πλοιάριο ή βοηθητικό ναυπήγημα καταχωρηθεί στο αντίστοιχο νηολόγιο ή βιβλίο φορτηγίδων, **πρέπει να καταμετρηθεί ώστε να εξακριβωθούν οι ακριβείς διαστάσεις και η χωρητικότητα του**.

Η χωρητικότητα του πλοίου έχει σημασία και για τον υπολογισμό των υποχρεώσεων του προς την καταβολή των λιμενικών, ναυτιλιακών και άλλων τελών, καθώς και για 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:

**α) για μικρά σκάφη: οι λιμενικές αρχές**

**β) για μεγάλα σκάφη:**

1. **η οικεία Διεύθυνση του κλάδου Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων (Κ.Ε.Ε.Π.) του Υ.Ε.Ν.**
2. **αναγνωρισμένος και εξουσιοδοτημένος ελληνικός ή ξένος Νηογνώμονας**

Ο νόμος επιτρέπει την εξουσιοδότηση ελληνικών ή ξένων Νηογνωμόνων για τη διενέργεια καταμετρήσεων με δαπάνες του πλοιοκτήτη. Τα εξαγόμενα στοιχεία υποβάλλονται στην αρμόδια Διεύθυνση, του Υ.Ε.Ν. / Κ.Ε.Ε.Π. για την έκδοση του πιστοποιητικού καταμετρήσεως. Έτσι, 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 πρέπει να είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό καταμετρήσεως από αρμόδια κρατική αρχή ή Νηογνώμονα**, συντεταγμένο σύμφωνα με κανονισμούς καταμετρήσεως όμοιους με τους ελληνικούς (ή έστω παρέχοντας όλα τα στοιχεία που απαιτούνται από τους ελληνικούς κανονισμούς). Τότε δεν υποβάλλεται σε νέα καταμέτρηση, αλλά εκδίδεται από την ΥΕΝ/ΚΕΕΠ ή τη λιμενική αρχή ένα πιστοποιητικό με βάση τα στοιχεία του αλλοδαπού πιστοποιητικού.

Αν το πλοίο υποστεί μεγάλης εκτάσεως επισκευής ή μετασκευές, που μεταβάλλουν τη χωρητικότητα του, ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος οφείλουν να ζητήσουν την **ανακαταμέτρηση** του. Επίσης, αν το Υ.Ε.Ν. αμφιβάλλει για την κανονικότητα της καταμετρήσεως ενός πλοίου, μπορεί να προβεί αυτεπάγγελτα στην ανακαταμέτρηση του.

**2.5** **Η νηολόγηση του πλοίου:**

Τα ελληνικά πλοία και πλοιάρια εγγράφονται σε **δημόσια βιβλία που τηρούνται από τα λιμεναρχεία.**

**Τα βιβλία αυτά ονομάζονται νηολόγια και είναι ειδικά μητρώα των πλοίων, δημόσια και προσιτά σε κάθε ενδιαφερόμενο**. Στην έννοια της δημοσιότητας περιλαμβάνεται και η υποχρέωση αυτού που τα τηρεί, δηλαδή του νηολόγου, να εκδίδει πιστοποιητικά, αντίγραφα, περιλήψεις κ.λ.π. από τα βιβλία και τους φακέλους του αρχείου του, σε κάθε ενδιαφερόμενο που υποβάλλει σχετική αίτηση. Η δημοσιότητα των νηολογίων επιβάλλεται για να εξασφαλίζονται τα συμφέροντα των τρίτων, επειδή στα μητρώα αυτά καταχωρίζονται οι κτήσεις αλλά και μεταβολές κυριότητας των πλοίων.

**Νηολόγια τηρούνται** στα κεντρικά λιμεναρχεία, τα λιμεναρχεία και σε ορισμένα υπολιμεναρχεία του κράτους **από αξιωματικό του λιμενικού σώματος που καλείται νηολόγος.**

**Νηολόγια τηρούνται επίσης και σε ορισμένα προξενικά λιμεναρχεία για την προσωρινή νηολόγηση ελληνικών πλοίων τα οποία κατόπιν μετανηολογούνται στα νηολόγια ελληνικών λιμανιών.**

Για τη νηολόγηση ενός πλοίου πρέπει να υποβληθούν στο νηολόγιο τα εξής **πιστοποιητικά:**

**α) Αίτηση** του πλοιοκτήτη ή του νόμιμου αντιπροσώπου του.

**β) Τίτλος κτήσεως κυριότητας**. Για τα πλοία που αγοράζονται στο εξωτερικό συντάσσεται πωλητήριο (bill of sale). Αν το πλοίο ναυπηγήθηκε στην Ελλάδα προσκομίζεται αντίγραφο της συμβάσεως ναυπηγήσεως και πρωτόκολλο παραδόσεως-παραλαβή.

**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 των πενήντα εκατοστών του πλοίου ανήκουν σε Έλληνες υπηκόους (φυσικά πρόσωπα) ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα ή σε φυσικά και νομικά πρόσωπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.).

**ε) Πιστοποιητικό διαγραφής από προηγούμενο νηολόγιο.**

**στ) Πρωτόκολλο καταμετρήσεως.**

**ζ) Έγγραφα εκτελωνισμού του πλοίου.**

Στην πράξη νηολογήσεως, που εκδίδει ο νηολόγος, περιλαμβάνονται: το όνομα του πλοίου, το είδος αυτού, οι διαστάσεις και η χωρητικότητα 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.

Ο πλοιοκτήτης δικαιούται να ζητήσει τη **μετανηολόγηση** του πλοίου σε άλλο ελληνικό λιμάνι. Μετανηολόγηση γίνεται υποχρεωτικά στα νηολόγια εσωτερικού εντός προθεσμίας ενός έτους για πλοία που νηολογούνται προσωρινά στα προξενικά λιμεναρχεία Λονδίνου, Νέας Υόρκης και Τόκυο.

**2.6 Εθνικότητα του πλοίου**

Κάθε πλοίο οφείλει να έχει την εθνικότητα κάποιας πολιτείας και να φέρει τη σημαία της. Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, τα πλοία που βρίσκονται στην ανοιχτή θάλασσα θεωρούνται ως επέκταση του εδάφους της πολιτείας της οποίας φέρουν τη σημαία.

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.

**Για να αναγνωρισθεί ένα πλοίο ως ελληνικό απαιτείται να ανήκει, σε ποσοστό άνω των πενήντα εκατοστών, σε Έλληνες υπηκόους (φυσικά πρόσωπα) ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα ή σε φυσικά/νομικά πρόσωπα της Ευρωπαϊκής Ενώσεως (Ε.Ε.) ή σε φυσικά / νομικά πρόσωπα του Ευρωπαϊκού Οικονομικού χώρου (Ε.Ο.Χ.) και να έχει εγγραφεί στα ελληνικά νηολόγια.**

**Εν τούτοις σύμφωνα με το άρθρο 13 του Νομοθετικού Διατάγματος 2687 του 1953 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» επιτρέπεται η νηολόγηση ως ελληνικών πλοίων άνω των 1500 κ.ο.χ. στο όνομα ξένων εταιρειών, οι οποίες όμως καλύπτουν κατά πλειοψηφία ελληνικά συμφέροντα.**

Σήμερα, τα περισσότερα ελληνικά φορτηγά πλοία άνω των 1500 κ.ο.χ. έχουν εγγραφεί στα ελληνικά νηολόγια στο όνομα αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών. Υπάρχουν επίσης και ελληνόκτητα πλοία που είναι γραμμένα σε αλλοδαπά νηολόγια. Οι πλοιοκτήτες των πλοίων αυτών με ξένη σημαία συνήθως συμβάλλονται με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) και ασφαλίζουν σ’ αυτό τα πληρώματα τους.

Μετά την καταχώρηση του πλοίου στα ελληνικά νηολόγια, η λιμενική αρχή εκδίδει το έγγραφο εθνικότητας του πλοίου.

**Απώλεια της εθνικότητας του πλοίου**

Η απώλεια της ελληνικής εθνικότητας του πλοίου επέρχεται όταν εκλείψουν οι όροι που απαιτούνται για την απόκτηση της. Αυτό συμβαίνει στις εξής **περιπτώσεις:**

**α) όταν παύει να υπάρχει το ίδιο το πλοίο: περιπτώσεις βύθισης, καταστροφής από πυρκαϊά, προσάραξης χωρίς δυνατότητα επανάκτησης, διάλυσης και έλλειψης ειδήσεων του επί 6μηνο.**

**β) όταν το πλοίο περιέλθει σε αλλοδαπούς (εκτός Ε.Ε.) κατά ποσοστό άνω των πενήντα εκατοστών. Σ’ αυτή την περίπτωση η απώλεια εθνικότητας επέρχεται αυτοδικαίως, χωρίς δηλαδή να απαιτείται η τυπική διαγραφή του από τα νηολόγια. Το πλοίο μπορεί να περιέλθει σε αλλοδαπούς με μια σειρά από συμβάντα, ενέργειες ή τρόπους ή τρόπους , τους εξής:**

1. **κατόπιν συμβατικής μεταβιβάσεως αυτού**
2. **με κληρονομική διαδοχή**
3. **με την εγκατάλειψη του σε αλλοδαπό ασφαλιστή**
4. **με τη σύλληψη του από δυνάμεις ξένης πολιτείας και την κήρυξη 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.

Πλοία που έχουν νηολογηθεί κατά τα διατάξεις του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53, διαγράφονται από τα νηολόγια μετά την υποβολή έγγραφης δηλώσεως του πλοιοκτήτη.

 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

 **ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

**3.1 Γενικά**

Για τον αποτελεσματικό έλεγχο των πλοίων απαιτείται ο εφοδιασμός τους με βιβλία και έγγραφα που περιέχουν στοιχεία σχετικά με την ταυτότητα του, την τήρηση των κανονισμών ασφαλείας, την κανονική στελέχωση και το μεταφερόμενο φορτίο. Αυτά είναι:

**α) Έγγραφο εθνικότητας**

**β) Πιστοποιητικό καταμετρήσεως**

**γ) Πιστοποιητικό ασφάλειας**

**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**

**ιβ) Φορτωτικά έγγραφα (φορτωτικές, ναυλοσύμφωνα)**

**ιγ) Αποδεικτικά εκπληρώσεως των τελωνειακών διατυπώσεων**

**3.2 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ**

**Α. Έγγραφο εθνικότητας (certificate of registry)**

Όταν ολοκληρώνεται η εγγραφή ενός πλοίου σε κάποιο ελληνικό νηολόγιο, η λιμενική αρχή νηολογήσεως εκδίδει το έγγραφο εθνικότητας, το οποίο είναι ένα από τα σπουδαιότερα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου καθότι αποδεικνύει τόσο την εθνικότητα όσο και την κυριότητα αυτού.

Το έγγραφο εθνικότητας περιλαμβάνει:

α) τα κύρια χαρακτηριστικά του πλοίου, δηλαδή:

 -όνομα

 -διεθνές διακριτικό σήμα

 -χωρητικότητα (ολική & καθαρή)

 -λιμάνι και αριθμός νηολογήσεως

β) το όνομα και την κατοικία του πλοιοκτήτη ή την επωνυμία και έδρα της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Στην περίπτωση που υπάρχουν περισσότεροι του ενός πλοιοκτήτες (συμπλοιοκτησία), σημειώνονται και τα ποσοστά συμμετοχής του καθενός.

γ) άλλες τεχνικές λεπτομέρειες που πρέπει να συμφωνούν με την περιγραφή του Νηογνώμονα στον οποίο είναι γραμμένα το πλοίο (διαστάσεις, χωρητικότητες, τεχνικά στοιχεία κλπ.)

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

Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας καταμετρήσεως του πλοίου εκδίδεται αυτό το πιστοποιητικό από τη λιμενική αρχή νηολογήσεως του πλοίου ή από την αρμόδια Διεύθυνση του Κλάδου Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων (Κ.Ε.Ε.Π.), η οποία είναι κεντρική υπηρεσία του Υ.Ε.Ν. και εδρεύει στον Πειραιά. Στο πιστοποιητικό αυτό αναγράφονται οι διαστάσεις του πλοίου (μήκος, πλάτος, ύψος), η ολική και καθαρή χωρητικότητά του, όπως επίσης 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 Νηογνώμονες. Τα πιστοποιητικά αυτά είναι χρήσιμα για τον έλεγχο των λιμενικών και άλλων αρμόδιων αρχών, για τους ασφαλιστές πλοίου και φορτίου, τους φορτωτές και ναυλωτές και άλλους ενδιαφερόμενους που επιθυμούν να γνωρίζουν τις δυνατότητες και την γενικότερη κατάσταση στην οποία βρίσκεται το πλοίο.

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

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

**5. Το Ναυτολόγιο (Crew List or Muster Roll)**

Ένα από τα σημαντικότερα έγγραφα του πλοίου. Σ’ αυτό καταχωρίζονται από τη λιμενική ή προξενική αρχή τα στοιχεία του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος κατά τη χρονική σειρά ναυτολογήσεως τους. Επίσης, αναγράφονται ο κατάπλους και ο απόπλους του πλοίου από τα διάφορα λιμάνια.

**Η σημασία του ναυτολογίου**:

**α) είναι απαραίτητο για τη ναυτολόγηση του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος**

**β) με βάση τις εγγραφές σ’ αυτό γίνεται από το Ν.Α.Τ. (έχει ενσωματωθεί στον ΕΦΚΑ από τις 1/1/2017) ο υπολογισμός και η είσπραξη των εισφορών υπέρ αυτού και άλλων ταμείων (Ταμεία Πρόνοιας Εμπορικού Ναυτικού, Εστία Ναυτικού, κτλ.) (εισφορές πλοιοκτήτη-ναυτικού)**

**γ) με βάση το ναυτολόγιο καταχωρίζεται από την Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων η υπηρεσία των ναυτικών και γίνεται ο υπολογισμός της συνολικής θαλάσσιας υπηρεσίας του καθενός**

**δ) με βάση αυτό ελέγχεται η σύνθεση του πληρώματος από τις λιμενικές αρχές στα λιμάνια κατάπλου και παρέχεται η άδεια απόπλου**

Το ναυτολόγιο εκδίδεται από τη λιμενική ή προξενική αρχή κατά τη νηολόγηση του πλοίου ή την έναρξη ταξιδιών. Καταχωρούνται τα στοιχεία του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος (ονοματεπώνυμο, καταγωγή, αριθμό μητρώου και διπλώματος) καθώς και οι όροι ναυτολογήσεως του κάθε ναυτικού (ειδικότητα, βαθμός, μισθός κτλ.) όπως και το λιμάνι και η ημερομηνία ναυτολογήσεως.

Συγχρόνως, γίνονται και αντίστοιχες εγγραφές και στα ναυτικά φυλλάδια των ναυτικών.

Όταν λύεται η σύμβαση ναυτολογήσεως του ναυτικού, η λιμενική ή προξενική αρχή καταχωρεί στο ναυτολόγιο του πλοίου μια σχετική εγγραφή στην οποία αναφέρεται η ημερομηνία και ο λόγος απολύσεως (με αμοιβαία συναίνεση, λόγω ασθενείας, λόγω παραπτώματος). Ανάλογη εγγραφή γίνεται και στο ναυτικό φυλλάδιο του ναυτικού.

 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

 **Η ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ**

**4.1 Η κυριότητα του πλοίου:**

Τα πλοία ανήκουν σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα, είτε εξ ολοκλήρου είτε κατά κάποιο ποσοστό. Παλαιότερα η συμπλοιοκτησία ήταν πολύ διαδεδομένη, αλλά σήμερα συναντάται μόνο στη μικρή ακτοπλοϊα.

 Υπάρχουν πρωτότυποι και παράγωγοι τρόποι κτήσεως της κυριότητας του πλοίου. Η πρωτότυπη κτήση κυριότητας δεν στηρίζεται σε προϋπάρχον δικαίωμα άλλου προσώπου πάνω στο πλοίο. Γίνεται κυρίως με τη ναυπήγηση και δευτερευόντως με τη χρησικτησία και την κτήση σε δημόσιο πλειστηριασμό.

 Η παράγωγη κτήση κυριότητας στηρίζεται σε προϋπάρχον δικαίωμα άλλου προσώπου, το οποίο μεταβιβάζεται στο νέο πλοιοκτήτη.

 Υπάρχουν διάφοροι παράγωγοι τρόποι κτήσεως κυριότητας του πλοίου και είναι οι εξής:

1. Η συμβατική μεταβίβαση (πώληση, ανταλλαγή, δωρεά)
2. Η εγκατάλειψη του πλοίου στους ασφαλιστές
3. Η άλωση του πλοίου που ανήκει σε εχθρικό ή ουδέτερο κράτος (σε καιρό πολέμου)
4. Η δήμευση που επιβάλλεται για ορισμένες παραβάσεις (πχ. Λαθρεμπόριο)

Από όλους τους ανωτέρου τρόπους, ο πλέον συνήθης είναι η συμβατική μεταβίβαση. Γι’ αυτήν απαιτείται συμφωνία μεταξύ του κυρίου του πλοίου και του αγοραστή και γίνεται με απλό έγγραφο που καταχωρίζεται στο νηολόγιο. Η νόμιμη αιτία μεταβιβάσεως του πλοίου μπορεί να είναι επαχθής (πώληση, ανταλλαγή) ή χαριστική (δωρεά). Αν η μεταβίβαση κυριότητας γίνεται για αιτία που ο νόμος απαιτεί τον τύπο συμβολαιογραφικού εγγράφου (πχ. Λόγω δωρεάς) τότε και για το πλοίο συντάσσεται συμβολαιογραφικό έγγραφο.

**4.2 Κύριος του πλοίου, πλοιοκτήτης, εφοπλιστής:**

1. **Κύριος του πλοίου: είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει νόμιμα την ιδιοκτησία του πλοίου, αλλά έχει παραχωρήσει την εκμετάλλευση αυτού σε κάποιο άλλο πρόσωπο.**
2. **Εφοπλιστής: είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο αναλαμβάνει την εκμετάλλευση του πλοίου που ανήκει σε άλλον (και ο οποίος γίνεται “κύριος του πλοίου”)**
3. **Πλοιοκτήτης: είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει αποκτήσει νόμιμα το πλοίο και που έχει και την κυριότητα και την εκμετάλλευση του.**
* Ο πλοίαρχος διορίζεται συνήθως από τον εφοπλιστή , εκτός αν έγινε αντίθετη συμφωνία με τον κύριο του πλοίου.
	1. **Ευθύνη πλοιοκτήτη:**

Ο πλοιοκτήτης και ο εφοπλιστής ευθύνονται αστικώς για τα εξής:

1. Για τις δικαιοπραξίες του πλοιάρχου, δηλαδή τις συμφωνίες που διαπράττει με τρίτους κατά τη νόμιμη εκτέλεση των καθηκόντων του (προμήθεια τροφίμων και εφοδίων, ναυτολόγηση πληρώματος). Δεν ευθύνεται για συμφωνίες που συνάπτει ο πλοίαρχος εκτός του κύκλου των νομίμων καθηκόντων του.
2. Για τις αδικοπραξίες του πλοιάρχου, ή μελών του πληρώματος ή του πλοηγού κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους και οι οποίες οφείλονται σε δόλο ή βαρεία αμέλεια. (Άρα έχουμε ευθύνη του πλοιοκτήτη αν από βαρεία αμέλεια ο πλοίαρχος δεν απέφυγε σύγκρουση του πλοίου με άλλο και προξένησε ζημιές ή αν ο Α΄ μηχανικός του πλοίου απέρριψε στη θάλασσα κατάλοιπα πετρελαίου και προκάλεσε θαλάσσια ρύπανση). Δεν ευθύνεται ο πλοιοκτήτης για αδικοπραξίες πλοιάρχου/ πληρώματος εκτός κύκλου καθηκόντων.

 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

 **Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ**

5.1 ………………………………………………………………………………………………………………………

**5.2 Καθήκοντα του πλοιάρχου ως δημόσιου λειτουργού**

Εκτός από τα καθαρά ναυτικά καθήκοντά του, ο πλοίαρχος έχει επιφορτισθεί από το νόμο και με καθήκοντα δημόσιου χαρακτήρα τα οποία υπό κανονικές συνθήκες ασκούνται από κρατικούς λειτουργούς. Αυτά τα ειδικά καθήκοντα κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες: ληξιαρχικά, συμβολαιογραφικά και ανακριτικά-αστυνομικά. Ο πλοίαρχος οφείλει να ασκεί επιμελώς αυτά τα καθήκοντα διότι σε περίπτωση σφάλματος ή παραλείψεως κατά την εκτέλεσή τους έχει ποινικές, πειθαρχικές και αστικές ευθύνες.

**Α. Ληξιαρχικά καθήκοντα του πλοιάρχου**.

**α)** Σε περίπτωση τοκετού κατά τη διάρκεια του πλου, ο πλοίαρχος οφείλει να συντάξει **ληξιαρχική πράξη γεννήσεως**. Η πράξη του πλοιάρχου περιλαμβάνει την ημερομηνία συντάξεως, το όνομα και τα λοιπά στοιχεία αυτού που κάνει τη δήλωση (μητέρα, πατέρας, ιατρός), την ημερομηνία και ώρα του τοκετού, το στίγμα του πλοίου κατά τον τοκετό, το φύλο του νεογέννητου, τα στοιχεία των γονέων, δήλωση ότι διαβάσθηκε και βεβαιώθηκε από τους παρισταμένους και υπογραφές του πλοιάρχου, του δηλούντος και των μαρτύρων.

**β)** Σε περίπτωση θανάτου κατά τη διάρκεια του πλου, ο πλοίαρχος συντάσσει **ληξιαρχική πράξη θανάτου**. Αυτή περιλαμβάνει την ημερομηνία συντάξεως, τα στοιχεία του δηλούντος ή των μαρτύρων, την ημερομηνία και ώρα θανάτου, το στίγμα του πλοίου, τα στοιχεία του αποθανόντος, τα στοιχεία των γονέων και της/του συζύγου, τη δήλωση ότι διαβάσθηκε και υπογράφηκε από τους παρισταμένους και τις υπογραφές του πλοιάρχου, του δηλούντος και των μαρτύρων.

Όταν συμβαίνει περιστατικό θανάτου ή τοκετού στο πλοίο, ο πλοίαρχος οφείλει να προβεί σε εγγραφή και στο ημερολόγιο του πλοίου. 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 να εκτελέσει ορθά αυτά τα καθήκοντα, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι μηνών και με πειθαρχική ποινή. Επίσης έχει αστική ευθύνη για τυχόν ζημία που υπέστη κάποιος άλλος από την παράλειψη ή την εσφαλμένη ενέργεια του πλοιάρχου.

**Β. Συμβολαιογραφικά καθήκοντα του πλοιάρχου**

**α) Σύνταξη διαθήκης**

Ο πλοίαρχος οφείλει να εκτελέσει χρέη συμβολαιογράφου στην περίπτωση που ενώ το πλοίο βρίσκεται εν πλώ κάποιος από τους επιβαίνοντες θελήσει να συντάξει τη διαθήκη του. Σε αυτήν την περίπτωση ο πλοίαρχος γράφει τη διαθήκη σύμφωνα με όσα του υπαγορεύει ο διαθέτης, ενώ συγχρόνως παρευρίσκονται και δύο μάρτυρες (συνήθως αξιωματικοί του πλοίου), οι οποίοι δεν πρέπει να έχουν καμία συγγένεια με τον διαθέτη ή τον πλοίαρχο.

Αυτός ο τύπος διαθήκης καλείται «δημόσια έκτακτη διαθήκη» και έχει ισχύ τριών μηνών από τον κατάπλου του πλοίου σε λιμάνι, εκτός εάν στο μεταξύ αποθάνει ο διαθέτης, στην οποία περίπτωση η διαθήκη ισχύει οριστικά.

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

Ο πλοίαρχος παραδίδει τη διαθήκη στο πρώτο λιμάνι κατάπλου του πλοίου σε συμβολαιογράφο, αν το λιμάνι είναι ελληνικό, και στην ελληνική προξενική αρχή αν το πλοίο έχει καταπλεύσει σε ξένο λιμάνι. Στην περίπτωση που ο πλοίαρχος αρνηθεί να εκτελέσει τα καθήκοντά του για σύνταξη διαθήκης, υπέχει ποινική, πειθαρχική και ενδεχομένως και αστική ευθύνη.

**β) Απογραφή πραγμάτων**

Σε περίπτωση που μέλος του πληρώματος αποθάνει, εξαφανισθεί ή λιποτακτήσει στο εξωτερικό, ο πλοίαρχος οφείλει να συντάξει μια έκθεση απογραφής των πραγμάτων του, με τη συνδρομή δύο αξιωματικών του πλοίου.

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

Αν τα πράγματα είναι τέτοιας φύσης που υπόκεινται σε φθορά, η αρχή τα εκποιεί υπέρ του δικαιούχου και παρακαταθέτει το τίμημα στο Ν.Α.Τ. Αν μέσα σε δύο έτη από την κατάθεση του τιμήματος, αυτό δεν αναζητηθεί από τους νόμιμους δικαιούχους, τότε περιέρχεται στην περιουσία του Ν.Α.Τ.

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

**Γ. Ανακριτικά, αστυνομικά και πειθαρχικά καθήκοντα του πλοιάρχου.**

**α) Ανακριτικά**

Για ποινικά αδικήματα που διαπράττονται πάνω στο πλοίο εν πλω ή σε λιμένες της αλλοδαπής, όπου δεν εδρεύει ελληνική λιμενική ή προξενικά αρχή, ανακριτικά καθήκοντα ασκεί ο πλοίαρχος.

Στην περίπτωση όπου στην αξιόποινη πράξη συμμετείχε και ο ίδιος ο πλοίαρχος τότε η τυχόν ενεργηθείσα από αυτόν ανάκριση θεωρείται ότι δεν έγινε.

Κατά την άσκηση των ανακριτικών του καθηκόντων ο πλοίαρχος προσλαμβάνει ως γραμματέα έναν από τους αξιωματικούς του πλοίου.

Σε περίπτωση που έχει διαπραχθεί έγκλημα για το οποίο προβλέπεται από τον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας προφυλάκιση (φόνος, βιασμός, εκούσιος εμπρησμός…), διατάσσεται από τον πλοίαρχο η προφυλάκιση του δράστη. Στη συνέχεια ο δράστης παραδίδεται στην ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή του πρώτου λιμανιού κατάπλου του πλοίου. Όλα τα ανωτέρω συμβάντα εγγράφονται στο ημερολόγιο του πλοίου.

Σε περίπτωση που σε λιμάνι της αλλοδαπής ενεργήσει ανάκριση η ξένη αρχή, αυτό δε σημαίνει ότι αίρεται η υποχρέωση του πλοιάρχου να ενεργήσει κι αυτός προανάκριση, αφού το αδίκημα έγινε πάνω σε ελληνικό πλοίο και οι ενέργειες των ξένων αρχών δεν δεσμεύουν τις ελληνικές.

Η προανάκριση του πλοιάρχου γίνεται εγγράφως. Ο πλοίαρχος εξετάζει μάρτυρες, διενεργεί αυτοψία, διατάσσει πραγματογνωμοσύνη και συλλέγει όλα τα απαραίτητα ανακριτικά στοιχεία.

Αν ο πλοίαρχος παραλείψει τα ανακριτικά του καθήκοντα έχει ποινική και πειθαρχική ευθύνη.

**β) Αστυνομικά**

Ο νόμος προβλέπει ότι ο πλοίαρχος έχει αστυνομική εξουσία επί του πλοίου και προς τον 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 πλοιάρχου ασκείται όχι μόνο κατά των μελών του πληρώματος, αλλά και κατά παντός επιβαίνοντος στο πλοίο.

Ο πλοίαρχος λαμβάνει μέτρα προληπτικά και κατασταλτικά.

Τα **προληπτικά μέτρα** αποσκοπούν στην αποτροπή των κινδύνων που απειλούν τη τάξη και την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου. Τα μέτρα αυτά λαμβάνονται με προφορικές ή γραπτές διαταγές του πλοιάρχου στις οποίες συμμορφώνονται άπαντες.

**Κατασταλτικά μέτρα** λαμβάνει ο πλοίαρχος σε περίπτωση διαπράξεως παρανόμων πράξεων. Αυτά τα μέτρα μπορεί να είναι διενέργεια έρευνας, κατάσχεση λαθραίων ειδών, θέση σε περιορισμό του υπαιτίου κ.ά.

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 του.

**γ) Πειθαρχικά**

Ο πλοίαρχος ασκεί πειθαρχική εξουσία κατά των μελών του πληρώματος, τα οποία τελούν σε σχέση ιεραρχικής εξαρτήσεως από αυτόν.

Ο πλοίαρχος έχει εξουσία να επιβάλλει τις πειθαρχικές ποινές της επιπλήξεως και του προστίμου στα μέλη του πληρώματος. Εν τούτοις, δεν δικαιούται να ασκήσει πειθαρχική δίωξη για παραπτώματα που τιμωρούνται με αυστηρότερες ποινές, δηλαδή προσωρινή ή οριστική στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος και για των οποίων την επιβολή αρμόδια είναι τα πειθαρχικά συμβούλια εμπορικού ναυτικού.

Οι πειθαρχικές ποινές που επιβάλλει ο πλοίαρχος εφαρμόζονται μετά την κλήση του παραβάτη σε απολογία και την εγγραφή του στο ποινολόγιο του πλοίου.

Το πρόστιμο μπορεί να φθάσει μέχρι το ένα πέμπτο του μισθού του ναυτικού. Σε περίπτωση που σε διάστημα δύο μηνών από την ημερομηνία επιβολής του προστίμου ο παραβάτης υποπέσει σε δεύτερο παράπτωμα, το πρόστιμο που επιβάλλεται διπλασιάζεται.

Ο τιμωρηθείς δικαιούται να ασκήσει έφεση ενώπιον της λιμενικής ή προξενικής αρχής κατά της καταδικαστικής αποφάσεως του πλοιάρχου.

 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

 **ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ**

……………………………………………………………………………………………………………………

**6.6 Καθήκοντα πληρώματος κατά βαθμό και ειδικότητα**

……………………………………………………………………………………………………………………

……………………………………………………………………………………………………………………

**3) Ο δόκιμος πλοίαρχος**

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

Μετέχει στις φυλακές (βάρδιες), ως βοηθός του αξιωματικού φυλακής γέφυρας, απαγορεύεται όμως η ανάθεση σε αυτόν υπεύθυνης εργασίας γέφυρας.

Μετέχει σε όλες τις εργασίες του σκάφους και εκτελεί γραφικές υπηρεσίες και την καταμέτρηση φορτίου που του αναθέτει ο πλοίαρχος.

Για τυχόν απορίες του σε τεχνικά θέματα απευθύνεται στους αξιωματικούς του πλοίου οι οποίοι έχουν υποχρέωση να φροντίζουν για την πληρέστερη επαγγελματική του κατάρτιση.

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

………………………………………………………………………………………………………………………………..

………………………………………………………………………………………………………………………………..

………………………………………………………………………………………………………………………………..

 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ

 **Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ**

**10.1 Κατάρτιση της συμβάσεως ναυτολογήσεως**:

Κατά το άρθρο 53 του ΚΙΝΔ, **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 συστατικός τύπος της συμβάσεως αφού αυτή στην πράξη συνομολογείται και προφορικά. Είναι όπως απαραίτητη η καταχώριση της πράξεως ναυτολογήσεως στο ναυτολόγιο του πλοίου. Τυχόν μη καταχώριση της συμβάσεως στο ναυτολόγιο δεν συνεπάγεται την ακυρότητα της, αλλά παράγονται τα ίδια νόμιμα αποτελέσματα (σύμφωνα με τη νομολογία των δικαστηρίων).

Η σύμβαση ναυτολογήσεως είναι αυστηρά προσωπική για το ναυτικό, αλλά δεν είναι προσωπική για τον πλοιοκτήτη.

Η εγγράφως καταρτισθείσα σύμβαση ναυτολογήσεως **οφείλει να περιέχει:**

* **Το όνομα του ναυτολογούμενου, τον τόπο και χρόνο γεννήσεως του, την περιφέρεια και τον αριθμό απογραφής και την ειδικότητα.**
* **Το όνομα του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή της συμπλοιοκτησίας, καθώς και του πλοιάρχου.**
* **Το μισθό και όλες τις τακτικές παροχές που λαμβάνει ο ναυτικός.**
* **Τη διάρκεια της συμβάσεως.**

Η σύμβαση χρονολογείται και υπογράφεται από τα συμβαλλόμενα μέρη και από τη λιμενική ή προξενική αρχή.

**10.2 Διάρκεια της συμβάσεως ναυτολογήσεως**

Υπάρχουν τρεις τύποι συμβάσεων:

**α) Σύμβαση ορισμένου χρόνου:** η λήξη της επέρχεται αυτοδικαίως, μετά την πάροδο της τελευταίας ημέρας του χρόνου που έχει ορισθεί. Σε περίπτωση που η λήξη της συμβάσεως επέλθει κατά τη διάρκεια του πλου, η σύμβαση παρατείνεται μέχρι τον κατάπλου του πλοίου στο λιμάνι προορισμού του.

**β) Σύμβαση κατά πλου:** σημαίνει σύμβαση για ένα ταξίδι. Αυτή η σύμβαση λύεται όταν το πλοίο εκφορτώσει στο τελικό λιμάνι προορισμού. Η σύμβαση περιλαμβάνει και «τον πλου υπό έρμα» δηλαδή και τον χρόνο επιστροφής του πλοίου (με σαβούρα) στο λιμάνι φορτώσεως. Αν το πλοίο απασχολείται σε τακτική γραμμή, τότε θεωρείται ότι συμπληρώνει τον πλου όταν εκφορτώσει στο λιμάνι προσλήψεως του ναυτικού.

(Σημείωση: αν μετά τη λήξη του ορισμένου χρόνου εργασίας του ναυτικού, αυτός εξακολουθεί να εργάζεται στο πλοίο και ο πλοίαρχος αποδέχεται τις υπηρεσίες του, τότε θεωρείται ότι η σύμβαση παρατείνεται “επ’ αόριστον” (671 Α.Κ.) και ισχύουν οι διατάξεις περί συμβάσεως αορίστου χρόνου).

**γ) Σύμβαση αορίστου χρόνου:** σ’ αυτήν δεν προσδιορίζεται ακριβώς ο χρόνος λήξεως της. Όπως όλες οι συμβάσεις, μπορεί να λυθεί με καταγγελία του πλοιάρχου, ο οποίος δεν έχει υποχρέωση να τηρήσει προθεσμία καταγγελίας.

Αντιθέτως, **για να καταγγελθεί από τον ναυτικό πρέπει να περάσει ορισμένος χρόνος από τη σύναψη της**. Σύμφωνα με το άρθρο 73 του ΚΙΝΔ, ο χρόνος αυτός είναι 9-11 μήνες, όμως οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας έχουν μειώσει αυτό το χρονικό διάστημα σε **6-7 μήνες (δεξαμενόπλοια - άλλα πλοία).**

**Η λύση της συμβάσεως επέρχεται μετά πάροδο προθεσμίας τουλάχιστον 7 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 την προθεσμία των 6-7 μηνών όταν το πλοίο βρίσκεται σε ελληνικό λιμάνι. Όμως η 2η προθεσμία των επτά ημερών τηρείται πάντοτε.

Αν και δεν προβλέπεται από το νόμο συγκεκριμένος τύπος καταγγελίας της συμβάσεως, είναι προτιμότερο να γίνεται εγγράφως ώστε ο ναυτικός να μπορεί να αποδείξει ότι τήρησε την προθεσμία των 7 ημερών. **Αν ο ναυτικός καταγγείλει τη σύμβαση χωρίς να σεβαστεί τις προθεσμίες «με αίτηση του ναυτικού, εναντιουμένου του πλοιάρχου». Τότε δεν δικαιούται τα έξοδα παλιννοστήσεως, ενώ η καθιερωμένη πρακτική τον υποχρεώνει να καταβάλει και τα οδοιπορικά έξοδα του αντικαταστάτη του**.

 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ

 **ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ**

**α) Υποχρέωση επιβιβάσεως στο πλοίο:**

Αυτή η υποχρέωση ξεκινά από την ημέρα της ναυτολογήσεως του, δηλαδή της εγγραφής του στο ναυτολόγιο του πλοίου, οπότε 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 ότι η σύμβαση έπαψε να ισχύει.

**β) Υποχρέωση για εκτέλεση υπηρεσίας:**

Ο ναυτικός υποχρεούται να εκτελεί την υπηρεσία του σύμφωνα με το νόμο, τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις, την ατομική σύμβαση ναυτολογήσεως του, τους κανονισμούς εργασίας (ΚΕΦΠ, ΚΕΥΕΠ) και τις κρατούσες συνήθειες του εμπορικού ναυτικού.

Σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών εργασίας καθορίζεται η συμπεριφορά των μελών του πληρώματος, η πειθαρχία και οι εκατέρωθεν υποχρεώσεις.

 Κατά τη διάρκεια του πλού και σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ο πλοίαρχος μπορεί να αναθέσει προσωρινά στο ναυτικό και υπηρεσία εκτός των προβλεπόμενων καθηκόντων του από τη σύμβαση ναυτολογήσεως, εφόσον δεν είναι ασυμβίβαστη με το βαθμό του. Γι’ αυτές τις πρόσθετες εργασίες ο ναυτικός δικαιούται και πρόσθετη αμοιβή, την οποία καθορίζουν επακριβώς οι συλλογικές συμβάσεις.

Όταν η σύνθεση του πληρώματος είναι «ελλιπής κατ’ αριθμόν», τότε οι ναυτικοί που επιβαρύνονται με την εργασία του ελλείποντος δικαιούνται το μισθό του.

Ο πλοίαρχος μπορεί να αναθέσει στους ναυτικούς οποιαδήποτε εργασία, ακόμα και ασυμβίβαστη με το βαθμό τους σε περίπτωση άμεσου κινδύνου για την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων του φορτίου.

**γ) Απαγόρευση φορτώσεως πραγμάτων στο πλοίο:**

Απαιτείται η έγγραφη άδεια του πλοιάρχου για να φορτώσει ο ναυτικός πράγματα στο πλοίο. Αν παραβεί αυτή τη διάταξη, υποχρεούται να επανορθώσει κάθε ζημιά που τυχόν θα προκύψει για το πλοίο, ενώ ο πλοίαρχος δικαιούται να ξεφορτώσει ή και να τα πετάξει στη θάλασσα. Η διάταξη αυτή είναι αυστηρή, αλλά προστατεύει το πλοίο από πρόστιμα ή και από δήμευση (πχ. Σε περίπτωση παράνομης φόρτωσης όπλων).

**δ) Υποχρέωση καλής διατηρήσεως του πλοίου:**

Οι ναυτικοί υποχρεούνται να διατηρούν σε καλή κατάσταση το πλοίο και τα αντικείμενα που τους παρέχονται για ατομική χρήση (σκεύη, ενδυμασίες υπηρεσίας, κτλ). Αν συμβεί καταστροφή ή απώλεια από υπαιτιότητα του ναυτικού, αυτός υποχρεούται να καταβάλει το αντίτιμο για την αντικατάσταση τους.

 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

 **ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΔΙΚΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ**

**14.1 Έννοια ναυτικού αδικήματος:** λόγω της ιδιαιτερότητας του ναυτικού επαγγέλματος, στα πλοία ισχύει ειδικό ποινικό καθεστώς.

Ο ΚΔΝΔ θεωρεί ναυτικά αδικήματα (εγκλήματα) ορισμένες ποινικές παραβάσεις που διαπράττονται από ημεδαπούς ή αλλοδαπούς στα ελληνικά πλοία ή πλωτά ναυπηγήματα. Κάποιες από αυτές τις διατάξεις εφαρμόζονται και κατά των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία υπό ξένη σημαία, αλλά είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ.

Αυτά τα αδικήματα είναι:

1. Λιποταξία
2. Εγκατάλειψη κινδυνεύοντας πλοίου
3. Στάση (ανταρσία)
4. Βιαιοπραγία κατά πλοιάρχου ή ανώτερου αξιωματικού
5. Κατάχρηση εξουσίας
6. Μη αυτοπρόσωπη διεύθυνση του πλοίου
7. Άρνηση εκτελέσεως διαταγής στην αλλοδαπή
8. Παράβαση πλοιάρχου σε ώρα κινδύνου
9. Παραλείψεις πλοιάρχου επί συγκρούσεως
10. Παραβάσεις κανονισμού αποφυγής συγκρούσεως
11. Παράνομη εκτροπή πορείας
12. Παράλειψη βοήθειας σε κινδυνεύοντα πρόσωπα
13. Εγκατάλειψη ασθενών στην αλλοδαπή
14. Παράνομη ναυτολόγηση λιποτακτών
15. Φυγάδευση (εκ μέρους πλοιάρχου)

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

**14.2 Κατηγορίες ναυτικών αδικημάτων**

Σύμφωνα με τον ΚΔΝΔ, τα ειδικά ναυτικά αδικήματα ταξινομούνται ως εξής:

**α)** Σε αυτά που αφορούν την υπηρεσία στο πλοίο (παράνομη απουσία, εγκατάλειψη θέσεως, λιποταξία, μη προσέλευση προς ανάληψη υπηρεσίας, εγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου)

**β)**  Σε εκείνα που σχετίζονται με την πειθαρχία (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 (πειρατεία, κλοπή, φθορά του φορείου ή του εξοπλισμού του πλοίου)

**δ)** Σε εκείνα που στρέφονται κατά της ασφάλειας του πλοίου και των επιβαινόντων

**ε)** Σε όσα αφορούν υπηρεσιακές παραβάσεις του πλοιάρχου

**στ)** Σε εκείνα που διαπράττονται από πρόσωπα ξένα προς το πλήρωμα.

**14.3 Τα αδικήματα που στρέφονται κατά της υπηρεσίας του πλοίου και κατά της πειθαρχίας:**

**α) Η παράνομη απουσία:** το αδίκημα αυτό το διαπράττει ένα μέλος του πληρώματος (όχι ο πλοίαρχος) όταν απουσιάζει αδικαιολόγητα από το πλοίο ενώ διεξάγεται η υπηρεσία κατά φυλακές. Αν έχουν διαλυθεί οι φυλακές, παρόμοια πράξη συνιστά απλώς ένα άλλο πειθαρχικό παράπτωμα.

Το αδίκημα αυτό διαπράττεται και σε ελληνικό και σε ξένο λιμάνι και τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι τριών μηνών.

**β) Η εγκατάλειψη θέσεως:** είναι βαρύτερο αδίκημα από την παράνομη απουσία. Διαπράττεται από ένα μέλος του πληρώματος (όχι από τον πλοίαρχο) που απουσιάζει αδικαιολόγητα από το πλοίο κατά το χρόνο που έχει υποχρέωση να εκτελέσει διατεταγμένη υπηρεσία σχετική με τη φύλαξη ή την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων ή του φορτίου. Τιμωρείται με φυλάκιση έως έξι μήνες.

**γ) Η λιποταξία:** διαπράττεται μόνο στην αλλοδαπή, όταν μέλος του πληρώματος απουσιάζει αδικαιολόγητα περισσότερο από δύο συνεχείς ημέρες ή μέχρι τον απόπλου του πλοίου, αν αυτός γίνει νωρίτερα.

Λιποταξία υπάρχει και χωρίς πρόθεση του ναυτικού. Αν αυτός αποδείξει ότι η καθυστέρηση του οφείλεται σε ανώτερη βία ή εμφανισθεί μέσα σε 24 ώρες στη λιμενική ή προξενική αρχή και δηλώσει ότι είναι πρόθυμος να επαναλάβει την εργασία του, τότε δεν απαλλάσσεται αλλά αποκτά ελαφρυντικό ενώπιον του δικαστηρίου ή του πειθαρχικού συμβουλίου στο οποίο παραπέμπεται.

Ποινικές κυρώσεις: φυλάκιση μέχρι ενός έτους.

 Πειθαρχικές κυρώσεις: προσωρινή στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος από 1-5 χρόνια.

Αν ο ναυτικός λιποτακτήσει στην 1η ναυτολόγηση του και δεν παρουσιασθεί στις αρχές μέσα σε 12 ώρες από τον απόπλου, τότε του επιβάλλεται οριστική στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

**δ) Μη προέλευση για ανάληψη υπηρεσίας:** όταν ο ναυτικός μετά τη ναυτολόγηση του δεν προσέρχεται αδικαιολόγητα να αναλάβει υπηρεσία στο πλοίο ή το ίδιο αδικαιολόγητα μετά την υπογραφή της ατομικής σύμβασης και την αποστολή του στο εξωτερικό δεν προσέρχεται να ναυτολογηθεί και να αναλάβει υπηρεσία, τότε θεωρείται ότι έχει διαπράξει το συγκεκριμένο αδίκημα.

Τιμωρία: φυλάκιση έως έξι μήνες ή χρηματική ποινή.

**ε) Ανυπακοή:** συνίσταται στην άρνηση του ναυτικού να εκτελέσει διαταγή του πλοιάρχου ή ανωτέρου. Η διαταγή πρέπει να αφορά εκτέλεση κάποιας υπηρεσίας (αλλιώς δεν υπάρχει το αδίκημα της ανυπακοής αλλά κάποιο πειθαρχικό παράπτωμα, όπως πχ. «εκδήλωση ελλείψεως σεβασμού προς ανωτέρους»). Τιμωρία: φυλάκιση τουλάχιστον 3 μηνών.

Αν η διαταγή αφορούσε σωτηρία πλοίου ή ανθρώπου τότε αυτό είναι επιβαρυντικό στοιχείο.

**στ) Εξύβριση ή απειλή ανωτέρου:** Το αδίκημα αυτό υπάρχει όταν ένας ναυτικός εξυβρίσει (με λόγια ή έργα…) ή απειλήσει ανώτερο του για κάποιο θέμα που σχετίζεται με την υπηρεσία. Για παρόμοιο λόγο, το αδίκημα αυτό μπορεί να διαπραχθεί και εκτός του πλοίου. Αν η εξύβριση αφορά θέματα άσχετα με την υπηρεσία (πχ. Προσωπικά…) τότε δεν υπάρχει αυτό το αδίκημα αλλά απλώς το αδίκημα εξυβρίσεως του κοινού ποινικού νόμου (δηλαδή που ισχύει για όλους και όχι μόνο για τους ναυτικούς). Η εξύβριση ή απειλή ανωτέρου τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον 3 μηνών.

**ζ) Στάση:** βαρύτατο ειδικό ναυτικό αδίκημα. Για να θεωρηθεί ότι έγινε στάση πρέπει να υπάρχουν τα εξής στοιχεία:

1. περισσότερα από ένα πρόσωπα να στραφούν κατά της εξουσίας του πλοιάρχου. Ένας ναυτικός μόνος του δεν μπορεί να κάνει στάση.

2. σκοπός της εξέγερσης να είναι είτε η ολοσχερής κατάλυση της εξουσίας του πλοιάρχου (πχ. να του αφαιρεθεί η ευθύνη διακυβέρνησης του πλοίου)

είτε

3. η παρεμπόδιση του από την άσκηση ορισμένων καθηκόντων του (πχ. να εξαναγκασθεί ο πλοίαρχος να αλλάξει την πορεία του πλοίου)

Αν όμως τα μέλη του πληρώματος δεν παρεμποδίζουν τον πλοίαρχο αλλά απλώς αρνούνται να εκτελέσουν ορισμένες εργασίες τότε αυτό δεν αποτελεί στάση.

Η στάση τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών ετών.

Αν κάποιος στασιαστής είναι αξιωματικός τιμωρείται με κάθειρξη μέχρι 10 έτη.

Αν οι στασιαστές βιαιοπραγήσουν ή κάνουν χρήση όπλων τιμωρούνται επίσης με μακρόχρονη κάθειρξη.

**η) Επιβουλή κατά του πλοιάρχου:** Για να υπάρξει αυτό το αδίκημα πρέπει τουλάχιστον 2 άτομα που επιβαίνουν στο πλοίο (ανεξάρτητα αν είναι μέλη του πληρώματος ή όχι) να συναποφασίσουν με σκοπό να διαπράξουν αδίκημα κατά της ζωής, της σωματικής ακεραιότητας, της υγείας, της προσωπικής ελευθερίας ή της εξουσίας του πλοιάρχου.

Το αδίκημα συντελείται από τη στιγμή της απόφασης, ακόμα κι αν δεν έγινε καμιά άλλη ενέργεια.

Τιμωρία: φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους αν κάποιος από τους συμμετέχοντες μετανοήσει και καταγγείλει τη συμφωνία, απαλλάσσεται από την ποινική ευθύνη.

Αν κάποιο μέλος του πληρώματος πληροφορηθεί την επιβουλή κατά του πλοιάρχου και δεν το αναφέρει σ’ αυτόν ή σε κάποιον άλλο αξιωματικό, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον μηνών.

**θ) Κατάχρηση εξουσίας:** Το αδίκημα αυτό το διαπράττει κάποιος ανώτερος (πλοίαρχος, αξιωματικός, υπαξιωματικός) σε βάρος κάποιου κατώτερου.

 Περιπτώσεις καταχρήσεως εξουσίας:

* Χρήση βίας από τον ανώτερο προς τον κατώτερο.
* Ο ανώτερος διατάζει κάποιο τρίτο πρόσωπο να ασκήσει βία στον κατώτερο.
* Ο ανώτερος επιτρέπει (ή ανέχεται) την χρήση βίας σε κάποιον κατώτερο.

Τιμωρία: φυλάκιση μέχρι 1 έτους και χρηματική ποινή.

\*Αν η χρήση βίας ήταν απαραίτητη για την τήρηση της τάξεως ή την ασφάλεια πλοίου, φορτίου και επιβαινόντων, τότε δεν υπάρχει κατάχρηση εξουσίας.

 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

 **ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ**

**15.1 Έννοια πειθαρχικού παραπτώματος:**

Πειθαρχικό παράπτωμα του ναυτικού συνιστά:

**α)** Κάθε παράβαση των υπηρεσιακών του καθηκόντων, έτσι όπως αυτά ορίζονται κυρίως από τους κανονισμούς εργασίας

**β)** Κάθε παράβαση διατάξεων σχετικών με τη ναυτιλία (πχ. περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος)

Σε αντίθεση με τα ποινικά αδικήματα, τα πειθαρχικά παραπτώματα δεν προσδιορίζονται πάντοτε με ακρίβεια από τις σχετικές διατάξεις.

**15.2 Πειθαρχικά παραπτώματα που ορίζονται από τον ΚΔΝΔ**

……………………………………………………………………………………………………………………………..

**Πειθαρχικά παραπτώματα μελών του πληρώματος:**

α) Η υπαίτια μέθη, και 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

δ) Η απείθεια σε υπηρεσιακή διαταγή του πλοιάρχου ή σε πρόσκληση ανωτέρου

ε) Η εκδήλωση ελλείψεως σεβασμού προς ανωτέρους

στ) Κάθε παράβαση κανονισμών ή διαταγών σχετικά με το κάπνισμα ή άλλες δραστηριότητες

ζ) Κάθε αδικαιολόγητη ή χωρίς άδεια απουσία σε ελληνικό λιμάνι ή σε λιμάνι του εξωτερικού

η) Κάθε παράβαση των διατάξεων περί τυχερών παιχνιδιών πάνω στο πλοίο

θ) Κάθε πράξη για την οποία απειλείται από τον ποινικό κώδικα πταισματική ποινή (δηλαδή που θα συνιστούσε εκτός από πειθαρχικό παράπτωμα και ποινικό αδίκημα, πταίσμα)

**15.3 Πειθαρχικές ποινές:**

**α)** **Επίπληξη:** ο πλοίαρχος έχει εξουσία να επιβάλει πειθαρχική ποινή επίπληξης σε μέλη του πληρώματος. Για να ισχύσει η ποινή πρέπει να καταγραφεί στο ποινολόγιο του πλοίου (αλλιώς θεωρείται απλή σύσταση)

**β)** **Πρόστιμο:** ο πλοίαρχος επιβάλλει ποινή προστίμου στα μέλη του πληρώματος η οποία μπορεί να φθάσει μέχρι το 1/5 του μηνιαίου μισθού που αναγράφεται στο ναυτολόγιο (στο οποίο ποσό δεν υπολογίζεται η τροφή, ιδιαίτερες αμοιβές, επιδόματα, κτλ).

Αν μέσα σε δύο μήνες από την επιβολή του προστίμου ο παραβάτης υποπέσει σε δεύτερο παράπτωμα, τότε το πρόστιμο που επιβάλλεται διπλασιάζεται.

Αυτός που τιμωρήθηκε πειθαρχικά μπορεί να κάνει έφεση κατά της αποφάσεως του πλοιάρχου ενώπιον της λιμενικής ή προξενικής αρχής.

Τα πρόστιμα που επιβάλλει ο πλοίαρχος εισπράττονται και αποδίδονται στη λιμενική αρχή η οποία τα αποστέλλει στο Ν.Α.Τ.

\*Ο πλοίαρχος δεν δικαιούται να ασκήσει πειθαρχική δίωξη για παραπτώματα που τιμωρούνται με αυστηρότερες ποινές (πχ. προσωρινή ή οριστική στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος). Όσον αφορά αυτές τις σοβαρότερες ποινές, ο νόμος καθορίζει περιοριστικά τα παραπτώματα στα οποία αντιστοιχούν (δηλαδή υπάρχει σαφής αντιστοιχία, σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει για τις ελαφρές ποινές της επίπληξης και του προστίμου).

Οι αυστηρότερες ποινές επιβάλλονται από τα πειθαρχικά συμβούλια του εμπορικού ναυτικού, όπως θα δούμε στη συνέχεια.

**γ) Προσωρινή στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος:** Το άρθρο 249 του ΚΔΝΔ αναφέρει περιοριστικά τα παραπτώματα που τιμωρούνται με τη συγκεκριμένη ποινή. Παρ’ όλα αυτά, προβλέπει επίσης ότι αυτή η ποινή επιβάλλεται από τα πειθαρχικά συμβούλια και «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».\*

Πέραν τούτου, οι περιοριστικά αναφερόμενοι λόγοι επιβολής αυτής της ποινής είναι οι εξής:

1. Κάθε πράξη που προσβάλλει την πατρίδα, τον πρόεδρο της δημοκρατίας, την ελληνική σημαία και τα σύμβολα του κράτους.
2. (η ανωτέρω\*)
3. Η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για αξιόποινη πράξη που προβλέπεται από τον ΚΔΝΔ.
4. Η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για λαθρεμπόριο σε φυλάκιση μέχρι έξι μηνών.
5. Η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση σε φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών για πλαστογραφία πιστοποιητικού, ψευδορκία, ψευδή καταμήνυση, κλοπή, υπεξαίρεση, απάτη, εμπορία ή χρήση ναρκωτικών.
6. Οι περιπτώσεις για τις οποίες προβλέπεται οριστική στέρηση (άρθρο 250), εφόσον το πειθαρχικό συμβούλιο αποφασίσει να επιβάλει ελαφρότερη ποινή.
7. Η ναυτολόγηση πειθαρχικώς τιμωρημένων ναυτικών, όσο διαρκεί η ποινή τους.
8. Η υπαίτια ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
9. Κάθε άλλη πράξη που προβλέπεται από ειδική διάταξη.

**δ) Οριστική στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος:** Σύμφωνα με το άρθρο 250 ΚΔΝΔ επιβάλλεται μόνο για τους εξής λόγους:

1. Ναυτικό ατύχημα που οφείλεται σε δόλο ή βαριά αμέλεια, εφόσον επήλθε ολική απώλεια του πλοίου, πραγματική ή Τεκμαρτή, θάνατος ή βαριά σωματική βλάβη ανθρώπων.
2. Τιμωρία για δεύτερη φορά σε προσωρινή στέρηση τουλάχιστον έξι μηνών και διάπραξη για Τρίτη φορά του ίδιου παραπτώματος, μέσα στην πενταετία.
3. Καταδίκη του ναυτικού με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για λαθρεμπόριο ή παράβαση του νόμου περί ναρκωτικών, σε ποινή άνω των έξι μηνών.
4. Καταδίκη σε ποινή φυλακίσεως τουλάχιστον ενός έτους, όταν τα αίτια της καταδίκης, το είδος, ο τρόπος και η φύση της πράξεως μαρτυρούν διαστροφή χαρακτήρα.
5. Αμετάκλητη καταδίκη πλοιάρχου λόγω μη αποχωρήσεως τελευταίου κατά την εγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου ή για άκαιρη απομάκρυνση από τον τόπο συγκρούσεως του πλοίου.
6. Κάθε περίπτωση που προβλέπεται από ειδική διάταξη.

Η ποινή της οριστικής στέρησης είναι ισόβια και δεν υπάρχει περίπτωση παραγραφής της.

**15.4 Παραγραφή πειθαρχικών παραπτωμάτων 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 στέρηση, τέσσερα χρόνια μετά την τέλεσή τους ή μετά την έκδοση αμετάκλητης αποφάσεως ποινικού δικαστηρίου μετά από την οποία ασκήθηκε και η πειθαρχική δίωξη.

Η λογική της παραγραφής είναι, όπως και στο ποινικό δίκαιο, ότι μετά την πάροδο μακρού χρονικού διαστήματος έχει πλέον εκλείψει η σκοπιμότητα επιβολής της πειθαρχικής ποινής, ενώ συγχρόνως έχει καταστεί δυσχερές να προσκομισθούν οι αποδείξεις και να γίνει ασφαλής εκτίμησή τους, πράγμα που ενδεχομένως θα οδηγούσε σε λανθασμένες αποφάσεις.

Εκτός από την παραγραφή των πειθαρχικών παραβάσεων, ο νόμος προβλέπει και την παραγραφή των πειθαρχικών ποινών που ενώ έχουν επιβληθεί δεν έχουν εκτιθεί. Η παραγραφή των πειθαρχικών ποινών συντελείται μετά την πάροδο εξαετίας από την έκδοση αμετάκλητης αποφάσεως του αρμόδιου πειθαρχικού οργάνου.

Υπενθυμίζεται ότι η πειθαρχική ποινή της οριστικής στερήσεως του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος 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 του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος).

**15.5 Όργανα ασκήσεως της πειθαρχικής εξουσίας**

 Πειθαρχική εξουσία στους ναυτικούς ασκούν ο πλοίαρχος του πλοίου, οι λιμενικές και προξενικές αρχές και τα πειθαρχικά συμβούλια εμπορικού ναυτικού (πρωτοβάθμιο και δευτεροβάθμιο).

Ο πλοίαρχος δεν δικαιούται να επιβάλει τις πειθαρχικές ποινές της αρμοδιότητάς του για παραπτώματα για τα οποία προβλέπεται η προσωρινή ή οριστική στέρηση του ναυτικού φυλλαδίου.

Ο πλοίαρχος τιμωρεί παραπτώματα που έχουν τελεσθεί «εν πλω» ή σε λιμάνι όπου δεν εδρεύει ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή.

Η λιμενική ή προξενική αρχή επιλαμβάνεται μετά από καταγγελία του πλοιάρχου ή αυτεπαγγέλτως και επιβάλλει πειθαρχική ποινή επιπλήξεως ή προστίμου σε μέλη του πληρώματος ή και στον ίδιο τον πλοίαρχο για παραπτώματα οπουδήποτε κι αν έχουν τελεσθεί, εκτός από εκείνα για τα οποία προβλέπεται στέρηση φυλλαδίου.

 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΚΤΟ

 **ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ**

**16.1 Ορισμός – Στοιχεία**

Ναυτικό ατύχημα θεωρείται κάθε συμβάν που επιφέρει κάποια από τις κάτωθι 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.

**16.2 Διοικητικός έλεγχος των ναυτικών ατυχημάτων**

Σε κάθε περίπτωση που συντρέχουν οι προαναφερθέντες όροι του ναυτικού ατυχήματος, επιβάλλεται η διενέργεια έρευνας εκ μέρους των αρχών προς διαπίστωση των αιτίων του ατυχήματος και αναγνώριση των τυχόν υπευθύνων.

**16.3 Διαδικασία του διοικητικού ελέγχου**

Ο διοικητικός έλεγχος του ναυτικού ατυχήματος περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

1. **Προανάκριση**

Η λιμενική αρχή της περιφέρειας όπου συνέβη το ατύχημα (ή όπου προσέγγισε το πλοίο ή αποβιβάσθηκε το πλήρωμα) είναι αρμόδια να διενεργήσει την προανάκριση. Η λιμενική ή προξενική αρχή (εάν το ατύχημα συνέβη στο εξωτερικό) οφείλει να επιληφθεί αμέσως και να συγκεντρώσει όλα τα στοιχεία και σχετικές πληροφορίες και να τα αναφέρει χωρίς χρονοτριβή στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Η προανάκριση διενεργείται είτε αυτεπαγγέλτως είτε μετά από έκδοση σχετικής διαταγής του Υπουργείου.

Η αναφορά της Αρχής οφείλει να περιλαμβάνει τα ακριβή στοιχεία του πλοίου, την αιτία του ατυχήματος, την τύχη του πληρώματος και των επιβατών, του φορτίου, καθώς και του λιμένος προς τον οποίο θα κατευθυνθεί το πλοίο εάν είναι ικανό να συνεχίσει τον πλου.

Για κάθε ναυτικό ατύχημα, ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να καταγράψει όλα τα σχετικά στοιχεία στο ημερολόγιο του πλοίου, μνημονεύοντας τα περιστατικά, τα αίτια, τα αποτελέσματα, καθώς και τα ληφθέντα μέτρα για την πρόληψη και τον περιορισμό των συνεπειών του.

Αυτή η εγγραφή στο ημερολόγιο αποτελεί και την αφετηρία της όλης διαδικασίας της προανακρίσεως. Κατά τη διενέργεια της προανακρίσεως υπάρχει η δυνατότητα να επιτραπεί και η παράσταση οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον για το πλοίο ή το φορτίο.

Στη δικογραφία που θα συνταχθεί επισυνάπτεται και σχεδιάγραμμα ή χάρτης της περιοχής όπου έλαβε χώρα το ατύχημα. Εκεί σημειώνεται η θέση του πλοίου και η ώρα του ατυχήματος, η θέση των άλλων πλοίων και κάθε άλλο χρήσιμο στοιχείο (η πορεία του πλοίου, η ταχύτητα, η διεύθυνση και η ένταση του ανέμου, τα θαλάσσια ρεύματα, κ.ά.). Επισυνάπτονται επίσης αντίγραφα των πιστοποιητικών ασφαλείας του πλοίου, καθώς και ακριβή αποσπάσματα των σχετικών εγγραφών στα ημερολόγια γέφυρας, μηχανής και ασυρμάτου.

Στην περίπτωση που διαπιστωθεί διάπραξη αξιόποινων πράξεων ή υπάρχει σχετική υπόνοια, ο φάκελος της προανακρίσεως υποβάλλεται στον αρμόδιο εισαγγελέα και αντίγραφο κοινοποιείται στη διεύθυνση ελέγχου ναυσιπλοίας του ΥΕΝ. Εάν δεν υπάρχει υπόνοια διάπραξης ποινικού αδικήματος, η δικογραφία υποβάλλεται μόνο στο Υπουργείο.

1. **Διαδικασία ενώπιον του Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων**

Ο Υπουργός του ΥΕΝ παραπέμπει τον φάκελο στο Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ), εκτός εάν κατά αιτιολογημένη κρίση του δεν συντρέχει λόγος παραπομπής. Από το ΥΕΝ συγκροτούνται ένα ή περισσότερα ΑΣΝΑ. Αυτά είναι πενταμελή, με διετή θητεία, ενώ η σύνθεσή τους είναι η ακόλουθη:

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 στα ναυτιλιακά θέματα.

Ε) Ένας Πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού, της ποντοπόρου ναυτιλίας με δίπλωμα πλοιάρχου Α’ τάξεως και επταετή τουλάχιστον θαλάσσια υπηρεσία πλοιάρχου σε ποντοπόρα φορτηγά άνω των 10.000 D.W.

 **3) Έκδοση εκθέσεως ΑΣΝΑ.**

Το ΑΣΝΑ εκδίδει έκθεση για τα αίτια, τις συνθήκες, τους τυχόν υπευθύνους του ναυτικού ατυχήματος και τον βαθμό ευθύνης εκάστου. Αντίγραφο της εκθέσεως του ΑΣΝΑ, μαζί με τον φάκελο της ανακρίσεως, διαβιβάζεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας στον αρμόδιο εισαγγελέα στην περίπτωση που τίθεται θέμα ασκήσεως ποινικής διώξεως. Αν προκύπτουν στοιχεία πειθαρχικής ευθύνης του πλοιάρχου ή μελών του πληρώματος, ο Υπουργός παραπέμπει την υπόθεση και στο αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού για την επιβολή των προβλεπόμενων από το νόμο 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**

**17.1 Γενικά**

Στο ναυτικό επάγγελμα, οι κίνδυνοι στους οποίους εκτίθενται τα μέλη του πληρώματος είναι κατά κανόνα συχνότεροι και μεγαλύτεροι από αυτούς που υπάρχουν σε άλλους επαγγελματικούς χώρους. Γι’ αυτό τον λόγο η πολιτεία θεσπίζει ειδικούς κανονισμούς που καθορίζουν τα υποχρεωτικά μέτρα τόσο για την ασφάλεια στο χώρο εργασίας, όσο και για την τήρηση ορισμένης συμπεριφοράς εκ μέρους των εργοδοτών και των εργαζομένων. Στους χώρους εργασίας των ναυτικών ισχύουν διατάξεις διεθνών συμβάσεων και εσωτερικών κανονισμών. 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 ραδιοτηλεγραφίας κλπ.).

**17.2 Πρόληψη εργατικών ατυχημάτων στα πλοία**

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (International Labor Organization – I.L.O.), σε συνεργασία με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization – I.M.O.) εξέδωσε τον Κώδικα Προλήψεως Ατυχημάτων επί του πλοίου, ο οποίος παρέχει συστηματικές οδηγίες επί του θέματος 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 περισσοτέρων καταλλήλων προσώπων που επιλέγονται από τα μέλη του πληρώματος και αναλαμβάνουν, κάτω από τις διαταγές του πλοιάρχου, την ευθύνη για την πρόληψη ατυχημάτων.

β) τα άτομα αυτά έχουν το 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 την υγεία, καθώς και τα παράπονα που τους υποβάλλονται και εισηγούνται καταλλήλως στον πλοίαρχο. Επίσης εξασφαλίζουν την αποτελεσματικότητα των προληπτικών μέτρων για την ασφάλεια και την υγεία.

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.

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 ή όπου πρέπει ο ναυτικός να φέρει προστατευτικό εξοπλισμό, πρέπει να τοποθετούνται κατάλληλες πινακίδες ή προειδοποιητικά σήματα. Οι ναυτικοί οφείλουν να εξοικειώνονται και να συμμορφώνονται με αυτά τα σήματα.

στ) Οι ναυτικοί πρέπει να έχουν υπόψη τους ότι σε περίπτωση κακοκαιρίας και λόγω των προνευστασμών (σκαμπανεβασμάτων) ή κλίσεων του πλοίου υπάρχει ο κίνδυνος γλιστρήματος, απώλειας της ισορροπίας και ατυχήματος.

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 δύο χέρια ελεύθερα όταν ανεβαίνουν ή κατεβαίνουν απότομες σκάλες ή σκαλωσιές.

**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. Προβλέπει ειδικά **μέτρα** τα οποία αφορούν τα κατωτέρω:

α) Στον **τρόπο προσβάσεως στο πλοίο** (σκάλα, κιγκλιδώματα, προστατευτικά δίκτυα κλπ).

β) Στα **καλύμματα ανοιγμάτων** (ανθρωποθυρίδες, φρεάτια, στόμια κυτών, κ.ά.).

γ) Στους **διαδρόμους καταστρώματος** (καθορίζονται μέτρα προστασίας των διερχομένων).

δ) Στο **φωτισμό και αερισμό των χώρων εργασίας** (απαγορεύεται η είσοδος στις δεξαμενές για οποιαδήποτε αιτία, έστω και με συσκευή οξυγόνου, αν προηγουμένως δεν έχουν εξαερισθεί επαρκώς και δεν έχουν χαρακτηρισθεί ως ελεύθερες αερίων, εκρηκτικών ή τοξικών.

ε) στην **πρόσβαση στα κύτη** (μία τουλάχιστον μόνιμη κλίμακα με οδό προσπελάσεως αρκετού πλάτους και χωρίς εμπόδια).

στ) Στα **κιγκλιδώματα ή προστατευτικά διαφράγματα** (πρέπει να έχουν κατάλληλο ύψος και ασφαλή κατασκευή και αντοχή).

ζ) Στα **επικίνδυνα μηχανήματα** (προβλέπεται η τοποθέτηση προστατευτικών μέσων ή διαφραγμάτων γύρω από αυτά).

η) Στην **προστασία των σωληνώσεων** (επαρκής μόνωση ή άλλος τρόπος προστασίας).

θ) Στο **δίκτυο ηλεκτρικού ρεύματος** (κατάλληλη προστασία και συντήρηση του ηλεκτρικού εξοπλισμού).

ι) Στα **φορητά φώτα** (προστασία για να αποφεύγεται το σπάσιμο των λαμπτήρων ή η επαφή τους με εύφλεκτα υλικά).

ια) στα **σήματα ασφαλείας** (ευδιάκριτα σε όλες τις επικίνδυνες περιοχές).

ιβ) Στην **απαγόρευση καπνίσματος και γυμνής φλόγας** (στα πλοία μεταφοράς ευφλέκτων φορτίων).

ιγ) Στις **επικίνδυνες ουσίες** (για τις οποίες εφιστάται η προσοχή των μελών του πληρώματος).

ιδ) Στα **μέτρα προσωπικής προστασίας** (προσωπίδες, κράνη, γυαλιά, γάντια, υποδήματα, αναπνευστικές συσκευές, κλπ.)

ιε) Στον **προστατευτικό ιματισμό σε περίπτωση μεταφοράς ειδικών φορτίων** (ειδικές ποδιές, κατάλληλα γάντια, υποδήματα και ενδυμασίες που αντέχουν στις χημικές αντιδράσεις).

ιστ) Στη **συντήρηση και καθαριότητα του ιματισμού** (φύλαξη σε ειδική ιματιοθήκη).

ιζ) Στην **ανίχνευση βλαβερών αερίων** (κατάλληλα μέσα που εντοπίζουν την ύπαρξη δηλητηριωδών αερίων ή την έλλειψη οξυγόνου στις δεξαμενές ή άλλα διαμερίσματα όπου πρόκειται να εισέλθουν μέλη του πληρώματος).

ιη) Στην **παροχή οδηγιών στο πλήρωμα** (λεπτομερείς και σαφείς έντυπες οδηγίες).

 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΟΓΔΟΟ

 **ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ**

………………………………………………………………………………………………………………………………

**18.2 Το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ)**

Για την υποβοήθηση εξεύρεσης εργασίας από τους Έλληνες ναυτικούς και την προστασία τους από το φαινόμενο της παράνομης μεσιτείας συστήθηκε με νόμο του ελληνικού κράτους το 1927 στον Πειραιά το ΓΕΝΕ.

Με τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α 92/14.4.2014) **το ΓΕΝΕ και ο Οίκος Ναύτου συγχωνεύθηκαν στο νέο νομικό πρόσωπο** δημοσίου δικαίου με επωνυμία «**Οίκος Ναύτου – Ναυτική Εργασία**» και το διακριτικό τίτλο «**ΟΝΝΕ**» που εδρεύει στον Πειραιά και τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργού Ναυτιλίας.

Η μεσολάβηση του ΓΕΝΕ (με τη σημερινή του πλέον μορφή ως ΟΝΝΕ) γίνεται δωρεάν. Σε ειδικούς καταλόγους που τηρούνται σε 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.

……………………………………………………………………………………………………………………………..

**18.4 Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.)**

Το ΝΑΤ ήταν νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με έδρα τον Πειραιά. Ήταν πρωτογενής ασφαλιστικός φορέας για τους ναυτικούς. Καταργήθηκε από τις 1/1/2017 όταν και όλα τα ασφαλιστικά ταμεία αντικαταστάθηκαν από τον **ΕΦΚΑ** (Ενιαίος Φορέας Κοινωνικής Ασφάλισης).

Σήμερα το ΝΑΤ (ως **ενσωματωμένο στον ΕΦΚΑ**) έχει δύο κλάδους ασφάλισης. Τον κλάδο των συντάξεων και τον κλάδο της επικουρικής ασφάλισης. Ο κλάδος συντάξεων παρέχει συντάξεις λόγω γήρατος, ανικανότητας, θανάτου, ατυχήματος καθώς και ελάχιστης ασφαλιστικής προστασίας. Ο κλάδος επικουρικής ασφάλισης είναι σχετικά νέος και νομοθετήθηκε με τον Ν. 1482/84. Σκοπός του είναι η παροχή στους ασφαλισμένους του, επικουρικής μηνιαίας σύνταξης. Από τα έσοδα του ΝΑΤ (ΕΦΚΑ) παρέχεται και ιατροφαρμακευτική περίθαλψη στους ναυτικούς (εν ενεργεία και συνταξιούχους) μέσω του Ε.Ο.Π.Υ.Υ. (Εθνικός Οργανισμός Παροχής Υπηρεσιών Υγείας) ο οποίος απορρόφησε το σκέλος ιατροφαρμακευτικής προστασίας του Οίκου Ναύτου με τον Ν. 4052/2012.

Το ΝΑΤ (ΕΦΚΑ) αποδίδει κάθε χρόνο τα ποσά που εισπράττονται για λογαριασμό του ΕΛΟΕΝ (Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών Επιδομάτων), και καταβάλλονται οικογενειακά επιδόματα στους εν ενεργεία ναυτικούς. Επίσης το ΝΑΤ (ΕΦΚΑ) μαζί με τα δικά του έσοδα εισπράττει και τα έσοδα (τα οποία στη συνέχεια αποδίδει) των εξής υπέρ τρίτων Ταμείων Προνοίας, Ειδικών Λογαριασμών και Κεφαλαίων:

Ταμείο Πρόνοιας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ)

Ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΚΠΕΝ)

Κεφάλαιο Ανεργείας-Ασθενείας Ναυτικών (ΚΑΑΝ)

Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ)

Κεφάλαιο Πλοηγικής Υπηρεσίας (ΚΠΥ)

Κεφάλαιο Δυτών (Κ.Δ)

Κεφάλαιο Ασφάλισης Επιβατών και Οχημάτων (ΚΑΕΟ)

Εστία Ναυτικών (Ε.Ν.)

Ειδικός Λογαριασμός Οικογενειακών Επιδομάτων (ΕΛΟΕΝ)

Κλάδος Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών (ΚΕΑΝ)

Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ)

Ναυτικό Μουσείο

**18.5 Ο Οίκος Ναύτου**

Ο Οίκος Ναύτου ήταν νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με έδρα τον Πειραιά και παραρτήματα σε διάφορες επαρχιακές πόλεις με σημαντικό πληθυσμό ναυτικών. Σκοπός του Οίκου Ναύτου ήταν η παροχή προστασίας κατά της ασθενείας των εν ενεργεία ναυτικών και των συνταξιούχων, καθώς και των οικογενειών τους.

Με τον Ν. 4052/2012 αθρ. 13 παρ. 17, από την 1η Απριλίου 2012, ο Οίκος Ναύτου **απορροφήθηκε από τον Ε.Ο.Π.Υ.Υ.** (Εθνικός Οργανισμός Παροχής Υπηρεσιών Υγείας) μέσω του οποίου συνεχίζεται η προστασία των ναυτικών. 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) Επιδόματα τοκετού, λουτροθεραπείας, εξόδων κηδείας, κλπ.

Η προστασία του Οίκου Ναύτου (**Ε.Ο.Π.Υ.Υ.** ) στους ασθενείς ναυτικούς παρέχεται μετά την εξάντληση της παρεχόμενης προστασίας από τον πλοιοκτήτη, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΙΝΔ.

…………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ

**Ο ΠΛΟΗΓΟΣ**

**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 πλοιάρχου. Τυχόν όμως λανθασμένη συμβουλή ή ενέργεια του πλοηγού 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 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 (εκτός συγκεκριμένων εξαιρέσεων που ορίζει ο νόμος) που καταπλέουν και αποπλέουν ή μεθορμίζονται στην περιοχή του σταθμού. Σε λιμάνια όπου δεν υπάρχει πλοηγικός σταθμός, μπορεί ο προϊστάμενος της λιμενικής αρχής να διατάξει την πλοήγηση, λόγω εξαιρετικών συνθηκών, από κατάλληλο πρόσωπο που ορίζει αυτός.

………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………..

 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

 **ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗ**

**22.1 Έννοια**

Το ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο αποτελεί κλάδο του ιδιωτικού δικαίου. Οι σπουδαιότερες διατάξεις του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου περιλαμβάνονται στον ΚΙΝΔ.

**22.2 Ειδικές διατάξεις του ΚΙΝΔ.**

Τα κυριότερα θέματα που ρυθμίζονται από τον ΚΙΝΔ είναι τα εξής:

* 1. Περί πλοίων και πλοιοκτησίας.
	2. Περί πλοιάρχου και πληρώματος.
	3. Περί ευθύνης του πλοιοκτήτη.
	4. Περί ναυλώσεως του πλοίου.
	5. Περί υποθήκης επί πλοίων.
	6. Περί αναγκαστικής εκτελέσεως επί των πλοίων (κατάσχεση, πλειστηριασμός).
	7. Περί κοινών αβαριών και συνεισφοράς.
	8. Περί συγκρούσεων πλοίων, επιθαλάσσιας αρωγής και ναυαγιαιρέσεως.