



ΑΝΩΤΕΡΕΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΧΟΛΕΣ  
ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

## ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Παναγιώτου Περ. Λυκούδη  
ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ.Σ.



**ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ**  
ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ



**ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ  
Α.Δ.Σ.Ε.Ν.  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**



## ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ

‘Ο Εύγενιος Εύγενίδης ιδρυτής καί χορηγός τοῦ «Ιδρύματος Εύγενίδου» προείδε ένωρίτατα καί σχημάτισε τή βαθιά πεποίθηση ότι άναγκαιο παράγοντα γιά τήν πρόσδο τοῦ Έθνους θά όποτελούσε ή αρτία κατάρτιση τῶν τεχνικῶν μας σέ συνδιασμό πρός τήν ηθική τους ἀγωγή.

Τήν πεποίθησή του αύτή τή μετέτρεψε σέ γενναία πράξη εὐεργεσίας, όταν κληροδότησε σεβαστό ποσό γιά τή σύσταση Ίδρυματος πού θά είχε ώς σκοπό νά συμβάλει στήν τεχνική ἐκπαίδευση τῶν νέων τῆς Ἑλλάδας.

Μέ τό Β. Διάταγμα τῆς 10ης Φεβρουαρίου 1956, συνεστήθη τό Ίδρυμα Εύγενίδου καί κατά τήν ἐπιθυμία τοῦ διαθέτη του ἀνέλαβε τή διοίκηση ή ἀδελφή του Κυρία Μαρ. Σίμου. Ἀπό τή στιγμή ἑκείνη ὅρχισαν πραγματοποιούμενοι οἱ σκοποί πού δραματίσθηκε ο Εύγενιος Εύγενίδης καί συγχρόνως ή ἐκπλήρωση μιᾶς ἀπό τής βασικότερες ἀνάγκες τοῦ Έθνικοῦ μας βίου.

Κατά τήν κλιμάκωση τῶν σκοπῶν του, τό Ίδρυμα πρόταξε τήν ἔκδοση τεχνικῶν βιβλίων τόσο γιά λόγους θεωρητικούς όσο καί πρακτικούς. Διαπιστώθηκε πράγματι ότι ἀπότελε πρωταρχική ἀνάγκη ή ἐφοδιασμός τῶν μαθητῶν μέ σειρές ἀπό βιβλία, τά δοποῖα θά ἔθεταν δράθα θεμέλια στήν παιδεία τους καί θά όποτελούσαν συγχρόνως πολύτιμη βιβλιοθήκη γιά κάθε τεχνικό.

Εἰδίκότερα, δοσον ἀφορᾶ στά ἐκπαιδευτικά βιβλία τῶν μαθητῶν τῶν Δημοσίων Σχολῶν Έμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τό Ίδρυμα ἀνέλαβε τήν ἔκδοσή τους σέ πλήρη καί στενή συνεργασία μέ τή Διεύθυνσα Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως τοῦ ‘Υπουργείου Έμπορικῆς Ναυτιλίας, ὑπό τήν ἐποπτεία τοῦ ὅποιου ὑπάγονται οι Σχολές αὐτές.

Η ἀνάθεση στό Ίδρυμα ἔγινε μέ τήν ύπ’ ἀριθ. 61288/5031, τής 9ης Αύγουστου 1966, ἀπόφαση τοῦ ‘Υπουργείου Έμπορικῆς Ναυτιλίας, δόπτε καί συγκροτήθηκε καί ή Ἐπιτροπή Ἐκδόσεων.

Κύριος σκοπός τῶν ἔκδόσεων αὐτῶν εἶναι ή παροχή πρός τούς μαθητές τῶν ναυτικῶν σχολῶν ΑΔΣΕΝ καί Ναυτικῶν Λυκείων τῶν ἀναγκαίων ἐκπαιδευτικῶν κειμένων, τά δοποῖα ἀντιστοιχούν πρός τά μαθήματα πού διδάσκονται στής Σχολές αὐτές.

Ἐπίσης ἐλήφθη πρόνοια, ὥστε τά βιβλία αὐτά νά εἶναι γενικότερα χρήσιμα γιά όλους τούς ἀξιωματικούς τοῦ Έμπορικοῦ Ναυτικοῦ, πού ἀσκοῦν ἡδη τό ἐπάγγελμα καί ἔξελισσονται στήν Ιεραρχία τοῦ κλάδου τους, χωρίς αὐτό νά σημαίνει ότι ἐπέρχεται μεταβολή στή στάθμη τοῦ περιεχομένου τους.



Οι συγγραφεῖς καὶ ἡ Ἐπιτροπή Ἐκδόσεων τοῦ Ἰδρύματος κατέβαλαν κάθε προσπάθεια, ώστε νά βιβλία νά είναι ἐπιστημονικῶς ὅρτια ἀλλά καὶ προσαρμοσμένα στὶς ἀνάγκες καὶ τὶς δυνατότητες τῶν μαθητῶν. Γι' αὐτό καὶ τὰ βιβλία αὐτά ἔχουν γραφεῖ σέ ἀπλή γλώσσα καὶ ἀνάλογη πρὸς τὴν στάθμην τῆς ἑκπαίδευσεως γιά τὴν ὁποία προορίζεται κάθε σειρά τῶν βιβλίων.

Ἐτσι προσφέρονται στὸ εύρυ κοινό τῶν καθηγητῶν, τῶν μαθητῶν τῆς ναυτικῆς μας ἑκπαίδευσεως καὶ δλους τούς ἀξιωματικούς τοῦ Ε.Ν. οἱ ἐκδόσεις τοῦ Ἰδρύματος, τῶν ὁποίων ἡ συμβολὴ στὴν πραγματοποίηση τοῦ σκοποῦ τοῦ Εὐγενίου Εὐγενίδου ἐλπίζεται νά είναι μεγάλη.

Σήμερα τὸ Ἰδρυμα Εὐγενίδου μέ μεγάλη εὐχαρίστηση προχωρεῖ, σέ συνεργασία πάντα μέ τό ΥΕΝ, στὴ συγγραφή καὶ ἐκδοση βιβλίων γιά τὰ Ναυτικά Λύκεια καὶ ΑΔΣΕΝ, μέ βάση πάντοτε τὰ ἀναλυτικά προγράμματα τοῦ ὑπουργείου.

#### ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Μιχαήλ Γ. Αγγελόπουλος, καθηγητής ΕΜΠ, Πρόεδρος.

Αλέξανδρος Σταυρόπουλος, καθηγητής Α.Β.Σ. Πειραιώς, Αντιπρόεδρος.  
Ιωάννης Τεγόπουλος, καθηγητής ΕΜΠ.

Γεώργιος Β. Γρηγοράκος, Πλοίαρχος Λ.Σ., Διευθ. Ναυτ. Εκπ. Υ.Ε.Ν.

Σύμβουλος επί των εκδόσεων του Ιδρύματος **Κωνστ. Α. Μανάφης**, καθηγητής Φιλοσοφικής Σχολής Παν/μίου Αθηνών.

Γραμματέας της Επιτροπής, **Γεώργιος Σ. Ανδρεάκος**.



---

Ι ΔΡΥΜΑ Ε Υ ΓΕΝΙΔΟΥ  
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

---

# ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ ΠΕΡ. ΛΥΚΟΥΔΗ  
ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ.Σ.

ΑΘΗΝΑ  
1987





## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η Θεωρητική μελέτη καί ή ἐφαρμογή τοῦ ναυτικοῦ δικαίου ἔχουν βασική σημασία στήν Ἑλλάδα, λόγω τῆς σπουδαιότητας πού ἔχει γιά τῇ χώρᾳ ή ἐμπορική ναυτιλία.

Ἡ ναυτική παράδοση πού ξεκινᾶ ἀπό τοὺς ἀρχαιότατους χρόνους καί ὀφείλεται στὴ γεωγραφικὴ θέση τῆς χώρας μας καί στήν ἑνασχόληση τῶν κατοίκων της, ἰδιαίτερα τῶν νησιωτικῶν περιοχῶν, στὰ ναυτικά ἔργα, δόδηγησε στὴ σημερινὴ ἐντυπωσιακὴ ἀνάπτυξη τῆς Ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καί ἔφερε τὴν Ἑλληνικὴ σημαία στήν πρώτη γραμμὴ τῶν μεγάλων ναυτικῶν δυνάμεων τοῦ κόσμου.

Στὴ μακραίωνη ἱστορίᾳ τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, οἱ Ἑλληνες κατεῖχαν μιά ἀπὸ τίς πιὸ ἔξεχουσες, ἄν δχι τὴν πιὸ διακεκριμένη, θέσεις. Τὰ διάφορα φύλα, πού κατοίκησαν τοὺς Ἑλληνικούς χώρους, συνύφαναν τὴν ὑπαρξή τους μὲ τὴ θάλασσα καὶ κανενὸς ὅλου λαοῦ τὰ πεπρωμένα δέν ταυτίσθηκαν τόσο στενά μὲ τὴ ναυτιλία.

Οἱ ἀδιάκοπες ἔξερευνήσεις καί ή ὕδρυση πολυαρίθμων ἀποικιῶν εἶχαν ὡς συνέπεια τὴ διάδοση τοῦ Ἑλληνικοῦ πολιτισμοῦ σὲ δλόκληρο τὸν τότε γνωστό κόσμο καί τὴν καθιέρωση τῶν Ἑλλήνων ὡς τοῦ ἀδιαμφισβήτητα κυρίαρχου ναυτικοῦ λαοῦ τῆς ἀρχαιότητας.

Οἱ ἀρχαῖοι κρητικός πολιτισμός, ή ἔκστρατεία τῆς Τροίας, ή λαμπρότητα τῆς κλασικῆς ἀρχαιότητας καί στὴ συνέχεια ή παγκοσμιότητα τῶν Ἑλληνιστικῶν χρόνων, ή ὑπερχιλιετής βυζαντινή αὐτοκρατορία, ή ναυτική ἐποποίia τῆς νεοελληνικῆς ἔθνεγερσίας καί ή σημερινή παγκόσμια προβολή τῆς ναυτικῆς Ἑλλάδας, ἀντιπροσωπεύουν τίς πιὸ γόνιμες ἐποχές ἐξέχων ναυτικῶν ἐπιτευγμάτων τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς.

Ἀπό τὴν ἐμπορική ναυτιλία ή Ἑλληνικὴ πολιτεία ἀποκομίζει σπουδαῖα ἔθνικά καί πολιτικά ὀφέλη καί ἔχει ἀποκτήσει διεθνῶς κύρος ὡς μιὰ ἀπὸ τίς μεγαλύτερες ναυτικές δυνάμεις τοῦ κόσμου, πράγμα πού τῆς ἐξασφαλίζει ἴσοτιμία στὸ τραπέζι τῶν διεθνῶν διαπραγματεύσεων σὲ θέματα στρατιωτικά καὶ πολιτικοοικονομικά. Ἀκόμα ή ναυτιλία εἶναι ἀπό τίς κυριότερες πλουτοπαραγωγικές πηγές τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας. Τεράστια κεφάλαια πού ἀποφέρουν τὴν εἰσοροή στὴ χώρα πολύτιμου συναλλάγματος εἶναι ἐπενδεδυμένα σ' αὐτή καί ἔνα μεγάλο μέρος τοῦ πληθυσμοῦ ζεῖ ἀπό αὐτή, ἀπασχολούμενο σὲ ναυτικά καί σὲ συναφή μὲ αὐτά ἐπαγγέλματα.

Σύμφωνα μὲ πρόσφατα στοιχεῖα τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δὲ ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία ἐμπορικός στόλος ἀνέρχεται σὲ 3.923 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 42.591.000 κόρων, τὰ δέ πλοῖα πού ἀνήκουν σὲ Ἑλληνες πλοιοκτήτες καὶ φέρουν ξένες σημαῖες, ἀλλὰ εἶναι συμβεβλημένα μὲ τὸ Ναυτικό Ἀπομαχικό Ταμεῖο, ἀνέρχονται σὲ 461, συνολικῆς χωρητικότητας 7.995.000 κόρων.

Ἀπό τὴν ἀπογραφή ἔξ δόλου τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ τῆς



31.5.1980 συνάγεται ότι οι έννοιες ναυτικοί είναι 115.000 περίπου, έννοια παράλληλα χρησιμοποιούται μεγάλος άριθμός όλλοδαπών (περίπου τό 35%) για τή συμπλήρωση τής συνθέσεως τῶν πλοίων.

Οι σχέσεις πού δημιουργούνται από τή δραστηριότητα μιᾶς τόσο έντυπωσιακά άναπτυγμένης ναυτιλίας είναι πολλές καί ποικίλες, ή δέ νομοθετική καί διοικητική τους ρύθμιση διπαιτεῖ σύνεση καί προσοχή.

Ό κλάδος τοῦ δικαίου πού ρυθμίζει τά θέματα τῆς ναυτιλίας είναι τό **ναυτικό δικαίο**, άντικείμενο τοῦ όποιου άποτελεῖ τό έγχειρίδιο αύτο.

Η διδασκαλία τοῦ ναυτικοῦ δικαίου στίς Ἀνώτερες Δημόσιες Σχολές τοῦ Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ καί τῶν τριῶν κλάδων, δηλαδή Πλοιάρχων, Μηχανικῶν καί Ραδιοτηλεγραφητῶν, είναι διπαράτητη γιατί ἀποσκοπεῖ στήν πληροφόρηση τῶν μελλόντων ἀξιωματικῶν τοῦ Ἑμπορικοῦ ναυτικοῦ, ἐπάνω σέ νομικά θέματα πού ὅμεσα ἐνδιαφέρουν τό άντικείμενο τοῦ ἐπαγγέλματός τους. Τό περιεχόμενο τοῦ βιβλίου αύτοῦ καλύπτει τή διδακτέα ὑλη τοῦ μαθήματος καί τῶν τριῶν αὐτῶν κλάδων.

Κατά τή συγγραφή τοῦ έγχειριδίου ἔχει καταβληθεῖ ίδιαίτερη προσπάθεια, ὥστε οι διάφορες ἐννοιες νά διατυπώνονται μέ δση γίνεται ἀπλότητα καί σαφήνεια καί ή κατανόηση καί διφοροίωση ἀπό τούς σπουδαστές τῶν διαφόρων νομικῶν καί ἄλλων διυπογόνων θεωρητικῶν ἐννοιῶν νά καθίσταται εύχερέστερη.

Ἐπιθυμῶ καί ἀπό τή θέση αύτή νά ἐκφράσω τίς θερμές εύχαριστίες πρός τήν Ἐπιτροπή Ἐκδόσεων καί πρός τό Ἐκδοτικό τμῆμα τοῦ Εύγενιδεου Ίδρυματος γιά τίς προσπάθειες πού κατέβαλαν για τήν ὅσο τό δυνατόν ἄρτια παρουσίαση τοῦ βιβλίου.

Ό συγγραφέας



## ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

### ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΔΙΚΑΙΟΥ

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

##### ΠΕΡΙ ΔΙΚΑΙΟΥ ΓΕΝΙΚΑ

###### **1.1 Έννοια δικαίου.**

Ό ανθρωπος ως έκ τής φύσεως του είναι κοινωνικός, αισθάνεται δηλαδή από ένστικτο τήν άναγκη συμβιώσως μέ αλλους άνθρωπους, γιά νά άντιμετωπίσει τίς βιοτικές του άνάγκες.

Η τάση αύτή τού άνθρωπου έκδηλωθηκε άρχικά μέ τή μορφή τής πατριαρχικής οικογένειας πού άποτέλεσε τόν πρώτο πυρήνα τής κοινωνίας. Στή συνέχεια οι κοινωνίες έξελιχθηκαν καί έλαβαν τή μορφή Πολιτειῶν ή Κρατῶν.

Γιά νά ύπαρξει ζημας καί νά έπιβιωσει ή άνθρωπινη κοινωνία έχει άναγκη από δρισμένους κανόνες πού νά ρυθμίζουν τή συμπεριφορά τῶν μελῶν της καί τίς σχέσεις μεταξύ τους, ώστε νά έπιτυχάνεται ή δμαλή καί ειρηνική συμβίωση, ταυτόχρονα δέ καί ή άνάπτυξη τής δραστηριότητάς τους πρός τό γενικότερο συμφέρον.

Μέ τούς κανόνες αύτούς, πού έπιδιώκουν τήν προστασία τής ζωῆς, τής τιμῆς, τής περιουσίας, τής έργασίας καί ἄλλων δικαιωμάτων τού άνθρωπου, άποφεύγονται ή περιορίζονται οι αύθαιρεσίες καί οι προστριβές μεταξύ τῶν ἀτόμων καί προστατεύεται μέ τόν τρόπο αύτό ή ίδια ή κοινωνία, ή όποια διαφορετικά θά διαλυόταν, ἀφοῦ θά έπικρατούσαν συνθήκες αύθαιρεσίας καί πρωτογονισμού καί θά κυριαρχοῦσε ή θέληση τού Ισχυροτέρου.

Οι κανόνες αύτοί διαμορφώθηκαν βαθμιαία καί άποτέλεσαν τό Δίκαιο, πού διαφέρει άναλογα μέ τίς έποχές καί τόν πολιτισμό κάθε λαοῦ.

**Δίκαιο** λοιπόν είναι τό σύνολο τῶν κανόνων, οι δποϊοι ρυθμίζουν τίς σχέσεις τῶν ἀτόμων πού ζοῦν σέ δργανωμένες κοινωνίες.

Γιά νά τηρηθοῦν ζημας οι κανόνες δικαίου ἀπαιτεῖται ή ὑπαρξη μιᾶς ύπερτατης δυνάμεως πού θά είναι σέ θέση νά έχαναγκάζει τά ἀτομα καί νά έπιβάλλει αύτούς τούς κανόνες.

Η δύναμη αύτή είναι ή **Πολιτεία ή Κράτος** πού διαθέτει τήν κατάλληλη δργάνωση καί τά ἀπαιτούμενα δργανα γιά νά έπιβάλλει τήν τήρηση τῶν κανόνων τού δικαίου.

Οι κανόνες δικαίου διαφέρουν από τούς κανόνες ήθικής, δηλαδή τούς κανόνες συμπεριφορᾶς πού πηγάζουν από τήν άνθρωπινη συνείδηση καί δέν έπιβάλλονται ύποχρεωτικά από τό κράτος.



## 1.2 Διαίρεση τῶν κανόνων δικαίου.

Οι κανόνες δικαίου άποβλέπουν στή ρύθμιση τῶν σχέσεων τῶν πολιτῶν μιᾶς ἢ διαφορετικῶν πολιτειῶν ἢ τοῦ κράτους μὲ τούς πολίτες ἢ περισσοτέρων κρατῶν μεταξύ τους. Ἐπίσης οι κανόνες δικαίου ρυθμίζουν θέματα πού ἀνάγονται σέ διάφορους τομεῖς δραστηριότητας τῶν πολιτῶν ἢ τῶν κρατῶν. Συνεπώς τό δίκαιο διακρίνεται σέ διάφορους κλάδους.

‘Η σπουδαιότερη διαίρεσή του εἶναι σέ Δημόσιο καί Ἰδιωτικό Δίκαιο.

**Δημόσιο δίκαιο** εἶναι τό σύνολο κανόνων δικαίου πού ρυθμίζουν τήν όργανωση καί λειτουργία τοῦ κράτους, καθώς ἐπίσης τίς σχέσεις τῆς πολιτείας πρός τά πρόσωπα καί τίς σχέσεις τῶν διαφόρων κρατῶν μεταξύ τους.

**Ίδιωτικό δίκαιο** εἶναι τό σύνολο τῶν κανόνων δικαίου πού ρυθμίζουν τίς σχέσεις μεταξύ τῶν πολιτῶν μιᾶς πολιτείας ἢ ἀκόμα καί μεταξύ τῶν πολιτῶν διαφόρων πολιτειῶν.

Τό Δημόσιο δίκαιο διακρίνεται κυρίως σέ:

— **Συνταγματικό δίκαιο**, τό όποιο περιλαμβάνει θεμελιώδεις κανόνες πού καθορίζουν τήν μορφή τοῦ πολιτεύματος, τά ἀτομικά καί κοινωνικά δικαιώματα καί τήν όργανωση καί λειτουργία τῆς πολιτείας.

— **Διοικητικό δίκαιο**, τό όποιο περιλαμβάνει κανόνες γιά τή διοίκηση τοῦ κράτους καί γιά τίς σχέσεις αὐτοῦ μέ τούς πολίτες.

— **Ποινικό δίκαιο**, τό όποιο περιλαμβάνει κανόνες πού όριζουν ποιές εἶναι οι ἀξιόποινες πράξεις καί μέ τί ποινές τιμωροῦνται οι δράστες τους.

— **Δικονομικό δίκαιο**, τό όποιο περιλαμβάνει τούς κανόνες πού καθορίζουν τά ἀρμόδια ὅργανα γιά τήν ἀπονομή τῆς δικαιοσύνης, δηλαδή τά δικαστήρια, καθώς ἐπίσης καί τόν τρόπο πού ἀπονέμεται ἡ δικαιοσύνη, δηλαδή τή διενέργεια ἀνακρίσεων, τήν ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων διαδικασία καί τήν ἔκτελεση τῶν δικαστικῶν ἀποφάσεων.

Διακρίνομε τήν **Πολιτική** καί **Ποινική Δικονομία**.

— **Έκκλησιαστικό δίκαιο**, τό όποιο περιλαμβάνει τό σύνολο τῶν κανόνων πού ρυθμίζουν τίς σχέσεις τῆς ἔκκλησίας πρός τήν πολιτεία, καθώς ἐπίσης καί τίς σχέσεις τῶν μελῶν τῆς ἔκκλησίας πρός αὐτή καί πρός τήν πολιτεία.

— **Δημόσιο Διεθνές δίκαιο**, τό όποιο ἀποτελεῖ τό σύνολο τῶν κανόνων πού ρυθμίζουν τίς σχέσεις μεταξύ τῶν κρατῶν καί τίς σχέσεις πρός τούς πολίτες ἄλλων κρατῶν.

Τό Ἰδιωτικό δίκαιο διακρίνεται σέ:

— **Ἀστικό δίκαιο**, τό όποιο ρυθμίζει τίς προσωπικές καί περιουσιακές σχέσεις τῶν ἀτόμων. Κλάδοι τοῦ Ἀστικοῦ δικαίου εἶναι οι **Γενικές Ἀρχές**, τό **Ἐνοχικό**, τό **Ἐμπράγματο**, τό **Οἰκογενειακό** καί τό **Κληρονομικό δίκαιο**.

— **Ἐμπορικό δίκαιο**, τό όποιο ρυθμίζει τίς σχέσεις πού ἀνάγονται στό ἐμπόριο. Κλάδοι τοῦ Ἐμπορικοῦ δικαίου εἶναι τό **Γενικό Μέρος**, οι **Πιστωτικοί Τίτλοι**, τό **Ἀσφαλιστικό**, τό **Ναυτικό** καί τό **Πτωχευτικό δίκαιο**.

Ειδικότερα τό **Ναυτικό δίκαιο** περιλαμβάνει κανόνες Δημόσιου καί Ἰδιωτικοῦ δικαίου καί γι' αὐτό διακρίνεται στό **Δημόσιο Ναυτικό** καί **Ίδιωτικό Ναυτικό δίκαιο**.

“Αλλη διαίρεση τοῦ δικαίου εἶναι ἐπίσης σέ **Ἐσωτερικό δίκαιο** πού ἐφαρμόζεται βασικά μέσα στά ἑδαφικά ὅρια μιᾶς πολιτείας καί σέ **Διεθνές** πού ἐφαρμόζεται στίς σχέσεις μεταξύ τῶν διαφόρων κρατῶν ἢ μεταξύ τῶν πολιτῶν τῶν διαφόρων κρατῶν.

### 1.3 Πηγές τοῦ δικαίου.

Οι κανόνες τοῦ δικαίου θεσπίζονται από τήν πολιτεία κατά τή διαδικασία πού προβλέπει τό Σύνταγμα ἢ δημιουργοῦνται ἐθιμικά από τήν ἴδια τήν κοινωνία.

Πηγές συνεπώς τοῦ δικαίου είναι οι **νόμοι** καὶ τά **ἔθιμα**.

**Νόμοι** είναι οι πράξεις τῆς πολιτείας πού ψηφίζονται από τή Βουλή, μέ τίς ὅποιες θεσπίζονται, τροποποιοῦνται ἢ καταργοῦνται κανόνες δικαίου. Θεμελιώδης νόμος τοῦ κράτους είναι τό Σύνταγμα.

Άλλες διατάξεις τῆς πολιτείας πού προέρχονται από κρατικά ὅργανα ἔκτος τῆς Βουλῆς, ἐνῶ δέν ἔχουν τήν τυπική μορφή τοῦ νόμου, παράγουν στήν ούσια τά ἴδια ἀποτελέσματα, ἀφοῦ ἐκδίδονται κατ' ἔξιοσι δότηση νόμων καὶ ρυθμίζουν τίς σχέσεις τῶν ἀτόμων καὶ είναι ὑποχρεωτικές γιά δλους (οὐσιαστικοί νόμοι).

Τέτοιες διατάξεις είναι τά **Προεδρικά Διατάγματα**, οι **Ύπουργικές Ἀποφάσεις** καὶ οι **Ἀστυνομικές Διατάξεις**.

Τά **ἔθιμα** είναι ἄγραφοι κανόνες δικαίου, οι ὅποιοι δημιουργοῦνται από τά ἀτομα πού διαβιοῦν στήν κοινωνία μετά ἀπό μακροχρόνια καί δμοιόμορφη ἐφαρμογή, μέ τήν κοινή πεποίθηση δτι ἀποτελοῦν δίκαιο.

### 1.4 Τό Σύνταγμα καὶ οἱ νόμοι τοῦ κράτους.

Τό Σύνταγμα είναι δ θεμελιώδης νόμος τοῦ κράτους μέ τόν ὅποιο καθορίζεται ἡ μορφή τοῦ πολιτεύματος, οι σχέσεις ἐκκλησίας καὶ πολιτείας, τά ἀτομικά καὶ κοινωνικά δικαιώματα, ἡ ὁργάνωση καὶ οι λειτουργίες τῆς πολιτείας (διάκριση ἔξουσιῶν, Πρόεδρος Δημοκρατίας, Βουλή, Κυβέρνηση, Δικαστική ἔξουσία, Διοίκηση).

Στή χώρα μας Ισχύει ἀπό 11 Ιουνίου 1975 τό Σύνταγμα πού ψηφίσθηκε ἀπό τή Ε΄ Ἀναθεωρητική Βουλή τῶν Ἑλλήνων καὶ περιέχει 120 ἀρθρα. Τό Σύνταγμα ἔχει αὐξημένη Ισχύ καὶ οι διατάξεις του δέν είναι δυνατό νά καταργηθοῦν ἢ νά τροποποιηθοῦν μέ κοινό νόμο. Ἀναθεώρηση τοῦ Συντάγματος μπορεῖ νά γίνει μόνο μέ εἰδική διαδικασία πού προβλέπεται ἀπό τό ἴδιο τό Σύνταγμα.

Ἀποκλείεται ἡ ἀναθεώρηση τῶν διατάξεων πού καθορίζουν τή βάση καὶ τή μορφή τοῦ πολιτεύματος, ὅπως ἐπίσης καὶ δρισμένων ἀλλων πού μνημονεύονται στό περί ἀναθεωρήσεως ἀρθρο 110 (περί σεβασμοῦ καὶ προστασίας τῆς ἀξίας τοῦ ἀνθρώπου κλπ.).

Κάθε ἐκδήλωση τῆς κρατικῆς ἔξουσίας (νομοθετικῆς, διοικητικῆς, δικαστικῆς) πρέπει νά είναι σύμφωνη μέ τίς ἐπιταγές τοῦ Συντάγματος. "Όταν κάποιος νόμος είναι ἀντίθετος πρός τό γράμμα ἢ τό πνεῦμα τοῦ Συντάγματος, δέν ἐφαρμόζεται ἀπό τά δικαστήρια, τά ὅποια τόν κρίνουν **ἀντισυνταγματικό**. Ἐπίσης οι πράξεις τῆς Διοικήσεως, δηλαδή τῶν ὑπουργῶν καὶ τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν (νομαρχῶν, δήμων καὶ κοινοτήτων κλπ.), ὅταν είναι ἀντίθετες πρός τό Σύνταγμα ἀκυρώνονται ἀπό τό Συμβούλιο τῆς Ἐπικρατείας μετά ἀπό προσφυγή αύτῶν πού ἔχουν ἔννομο συμφέρον.

Οι **νόμοι** ψηφίζονται ἀπό τή Βουλή μέ πλειοψηφία, μετά ἀπό πρόταση τῶν ἀρμοδίων ὑπουργῶν ἢ μεμονωμένων βουλευτῶν. Κατόπιν κυρώνονται ἀπό τόν ἀνώτατο ἀρχοντα, δηλαδή τόν Πρόεδρο τῆς Δημοκρατίας καὶ δημοσιεύονται στό Α΄ τεῦχος τῆς Ἐφημερίδας τῆς Κυβερνήσεως.

Μέ τούς νόμους θεσπίζονται ἢ καταργοῦνται ἢ τροποποιοῦνται κανόνες δικαίου.

Κάθε νόμος διατηρεῖ τήν ίσχύ του ώσπου νά τροποποιηθεῖ ή νά καταργηθεῖ από νεώτερο νόμο. Αυτό μπορεῖ νά γίνει ρητῶς ή σιωπηρῶς. Ρητή είναι ή κατάργηση ή τροποποίηση ένός νόμου όταν ο νεώτερος νόμος άναφέρεται σ' αύτόν και δρίζει ότι καταργεῖ ή τροποποιεῖ συγκεκριμένη διάταξή του. Σιωπηρή κατάργηση ή τροποποίηση νόμου έπερχεται όταν στό νεώτερο νόμο περιλαμβάνονται διατάξεις άντιθετες ή διαφορετικές από τίς διατάξεις τοῦ παλαιότερου.

## 1.5 Διατάγματα – Άποφάσεις.

Πολλές φορές ό νόμος ρυθμίζει ένα θέμα σέ γενικές γραμμές μόνο. Γιά τίς λεπτομέρειες τής έφαρμογῆς του παρέχει έξουσιοδότηση γιά τήν έκδοση προεδρικών διαταγμάτων μέ πρόταση τών άρμοδιων ύπουργών.

Τά προεδρικά διατάγματα έκδίδονται άπό τόν Πρόεδρο τής Δημοκρατίας, μετά άπό πρόταση τών άρμοδιών ύπουργών και δέν ύπάρχει άναγκη έγκρισεώς τους άπό τή Βουλή. Είναι όμως άπαραίτητο νά παρέχεται ρητή έξουσιοδότηση νόμου. Γιά νά έξασφαλισθεῖ ή συνταγματικότητα και ή νομιμότητα τών προεδρικών διαταγμάτων, πρέπει, πρίν σταλούν γιά ύπογραφή στόν Πρόεδρο τής Δημοκρατίας, νά τεθούν ύπ' όψη τοῦ Συμβουλίου Έπικρατείας, τό δημοσίο προβαίνει στήν έπεξεργασία τους και γνωμοδοτεῖ σχετικά.

- Γιά νά έκδοθεί λοιπόν ένα προεδρικό διάταγμα άπαιτεται:
- Νά παρέχεται ρητή έξουσιοδότηση άπό κάποιο νόμο.
  - Νά τό προτείνει ένας ή περισσότεροι άρμόδιοι ύπουργοί.
  - Νά γνωμοδοτήσει τό Συμβούλιο Έπικρατείας.
  - Νά τό ύπογράψει δημόσιος Πρόεδρος τής Δημοκρατίας.
  - Νά δημοσιευθεῖ στήν Έφημερίδα τής Κυβερνήσεως.

Τά προεδρικά διατάγματα διακρίνονται σέ **κανονιστικά** διατάγματα, μέ τά δημοσίευνται δευτερεύοντες κανόνες δικαίου και σέ **έκτελεστικά** διατάγματα, τά δημοσίευνται γιά τήν έκτελεση τοῦ νόμου σέ συγκεκριμένη περίπτωση (π.χ. διορισμός δημοσίου ύπαλληλου).

Τά διατάγματα δέν έχουν τήν ίδια τυπική ίσχύ μέ τούς νόμους και καταργοῦνται χωρίς άλλη διαδικασία άπό νεώτερο νόμο ή άκοδα και διάταγμα, έκτός ἀν έχουν έκδοθεί «έφ' άπαξ» κατά ρητή έπιταγή τοῦ νόμου.

Γιά νά ρυθμισθούν δευτερεύουσας σημασίας λεπτομέρειες πού άνεφέρονται στήν έφαρμογή τών νόμων, έκδίδονται **ύπουργικές άποφάσεις**. Καί στήν περιπτώση αύτή άπαιτεται νά ύπάρχει έξουσιοδότηση τοῦ νόμου ή νά ρυθμίζονται μέ αύτές θέματα πού άναγονται στήν άρμοδιότητα τοῦ ύπουργοῦ.

'Αποφάσεις, έκτός άπο τούς ύπουργούς, έκδίδουν καί άλλα δργανα τής διοικήσεως πού έξουσιοδοτούνται άπό αύτούς. Τέτοια δργανα είναι οι διευθυντές ύπουργειών, προϊστάμενοι ύπηρεσιών κλπ. Οι άποφάσεις δημοσιεύονται στήν Έφημερίδα τής Κυβερνήσεως ἀν αύτό τό άπαιτει δ νόμος.

Οι ύπουργικές άποφάσεις έχουν μικρότερη τυπική ίσχύ και είναι δυνατό νά καταργηθοῦν μέ νεώτερο νόμο ή διάταγμα ή ύπουργική άποφαση, άναλογα μέ τή συγκεκριμένη περίπτωση.

Οι διάφορες δημόσιες ύπηρεσίες, μέσα στόν κύκλο τής άρμοδιότητάς τους, έκδίδουν έγγραφα μέ τά δημοσίευνται πιστοποιούν δρισμένα περιστατικά, άπευθύνουν δοληγίες και συστάσεις γιά τήν έκτελεση τών κειμένων διατάξεων ή πληροφορούν τούς πολίτες γιά δρισμένες ένέργειες τής διοικήσεως. Είδικά, τά έγγραφα πού άπευθύ-

νονται άπο προϊστάμενη σέ ύποδεέστερες ύπηρεσίες καί περιέχουν έντολές, συστάσεις καί δηγίες γιά τήν δημοιόμορφη καί όρθη έφαρμογή τῶν κειμένων διατάξεων καλούνται **Έγκυκλοι**.

Τά δημόσια έγγραφα πρέπει νά φέρουν τά τυπικά στοιχεῖα πού δρίζει ο νόμος καί νά έκδιδονται άπο τά άρμόδια κρατικά δργανα. Ἀπαιτεῖται νά άναφέρεται ο τίτλος τῆς ύπηρεσίας πού τά έκδιδει καί νά ύπάρχει ύπογραφή τοῦ άρμοδιου ύπαλληλου καί υπηρεσιακή σφραγίδα. Ἐπίσης πρέπει νά άναφέρεται τόπος καί χρονολογία έκδόσεως καί άριθμός πρωτοκόλλου.

## 1.6 Χρονικά όρια τῶν κανόνων δικαίου.

Ἡ Ισχύς τῶν νόμων καί τῶν προεδρικῶν διαταγμάτων άρχιζει άπο τήν ήμερη μηνία πού δημοσιεύονται στήν Ἔφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, ἔκτος ἂν δρίζεται διαφορετικά άπο τί διατάξεις τους (π.χ. ἂν δρίζεται οτι ο νόμος ισχύει μετά ἔξαμηνο άπο τή δημοσίευσή του στήν Ἔφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως). Ὁ νόμος διατηρεῖ τήν ισχύ του μέχρι νά καταργηθεῖ ή νά τροποποιηθεῖ μέ νεώτερο νόμο.

Ο νόμος δέν ἔχει άναδρομική ίσχυ. Μπορεῖ δημαρχός κατ' ἔξαίρεση νά δρίζεται διαφορετικά, ὅταν ύπάρχουν σοβαροί λόγοι. Οι ποινικοί νόμοι ἀπαγορεύεται ὅπωσδήποτε νά ἔχουν άναδρομική ίσχυ ὅταν θεμελιώνουν ποινική εύθυνη.

Τό προεδρικό διάταγμα μπορεῖ νά καταργηθεῖ ή νά τροποποιηθεῖ μέ νεώτερο νόμο ή καί μέ νεώτερο προεδρικό διάταγμα.

Οι διατάξεις τοῦ Συντάγματος ἔχουν αύξημένη τυπική ίσχυ καί δέν καταργοῦνται οὔτε τροποποιοῦνται μέ νόμο ή μέ διάταγμα, ἀλλά μέ ειδική διαδικασία πού καθορίζει τό ίδιο τό Σύνταγμα.

## 1.7 Ἐρμηνεία τῶν κανόνων τοῦ δικαίου.

Πολλές φορές ἔγειρονται ἀμφισβήτησεις σέ δ.τι ἀφορᾶ στήν ἔννοια τῶν νόμων καί ἀπαιτεῖται γι' αὐτό νά δοθεῖ ἐρμηνεία, δηλαδή νά γίνει ἔξακριβωση τῆς πραγματικῆς (ἀληθοῦς) ἔννοιας δρισμένης διατάξεως.

Ἡ ἐρμηνεία τῶν κανόνων δικαίου διακρίνεται στήν **αὐθεντική** ή νόμιμη ἐρμηνεία, πού συνίσταται στήν ἔκδοση νεωτέρου ἐρμηνευτικοῦ νόμου, καί στήν **ἐπιστημονική** ἐρμηνεία.

Ἡ **ἐπιστημονική ἐρμηνεία** γίνεται άπο τούς νομομαθεῖς καί τά δικαστήρια καί διακρίνεται στή γραμματική καί τή λογική ἐρμηνεία.

Ἡ **γραμματική ἐρμηνεία** βασίζεται στούς κανόνες τῆς γραμματικῆς καί τῆς γλωσσολογίας καί ἀκολουθεῖ πιστά τή διατύπωση τοῦ ἐρμηνευομένου κειμένου.

Ἡ **λογική ἐρμηνεία** βασίζεται στούς κανόνες τῆς λογικῆς καί τῆς δεοντολογίας. Ὁ ἐρμηνευτής ἀναζητεῖ τό «πνεύμα τοῦ νόμου», δηλαδή τήν πραγματική βούληση τοῦ νομοθέτη καί τό σκοπό που ἔψηπτετεί ο νόμος.

Κατά τή λογική ἐρμηνεία τῶν διατάξεων λαμβάνονται ύπ' ὅψη δρισμένοι κανόνες καί μέθοδοι, πού εἶναι οι ἔξῆς:

— **Τό ἔξ ἀντίδιαστολής ἐπιχείρημα (argumentum a contrario)**. Συνάγεται δηλαδή ή λύση Α' γιά κάποιο θέμα, ἐπειδή ο νόμος ρυθμίζει ἀντίθετα τό ἀντίστροφο θέμα (π.χ. ο νόμος προβλέπει οτι μόνο τά πλοια γράφονται στά νηολόγια· αύτό σημαίνει οτι δέν νηολογοῦνται οι φορτηγίδες).

— **'Ἐν τῷ μείζονι τῷ ἔλασσον.'** Οταν ο νόμος κάνει κάποια ρύθμιση γιά ἔνα κύριο

Θέμα συνάγεται ότι ή ίδια ρύθμιση έφαρμόζεται καί γιά τό «έλασσον» (π.χ. δταν γιά μεταβίβαση πλοίου άρκει άπλο έγγραφο, γιά τό πλοιάριο δέν άπαιτείται συμβολαιογραφικό έγγραφο, άλλα έπισης άπλο).

— **Έκ τοῦ ἔλασσονος τό μεῖζον.** «Οταν δέ νόμος άπαιγορεύει «τό έλασσον», άπαιγορεύει κατά μεγαλύτερο λόγο καί τό «μεῖζον» (π.χ. δταν άπαιγορεύεται ή ναυτολόγηση στά έλληνικά πλοϊα μή προσοχούντων Έλλήνων σέ δρισμένες θέσεις, κατά μείζονα λόγο άπαιγορεύεται ή ναυτολόγηση μή προσοντούχων άλλοδαπών).

**Ιστορική έρμηνεια.** Από τό ιστορικό θεσπίσεως μιᾶς διατάξεως θεμελιώνεται τό λογικό συμπέρασμα ότι δέ νόμος εύνοει τήν Α΄ ή Β΄ λύση.

**Τελογική έρμηνεια.** Ό έρμηνευτής λαμβάνει ύπ’ ζψη τούς σκοπούς πού άποβλέπει δέ νόμος καί άνάλογα τόν έρμηνεύει.

**Διασταλτική έρμηνεια.** Μέ αύτή έπεκτείνεται ή έφαρμογή μιᾶς διατάξεως πέρα από τό δριο πού συνάγεται άπο τή γραμματική έρμηνεια.

**Συσταλτική έρμηνεια.** Αύτή δέν έπιτρέπει τήν έπέκταση έφαρμογῆς κάποιου κανόνα περα από τό νόμημα πού συνάγεται άπο τό γράμμα του.

**Άναλογική έρμηνεια.** Δίνεται όμοια λύση σέ περιπτώσεις συγγενεῖς πού δέν ρυθμίζονται όμως ρητῶς μέ τό νόμο. Ή έρμηνειά αύτή είναι ή συνέπεια τής λογικῆς έρμηνείας.

Τά δργανα τής διοικήσεως (ύπουργοί, νομάρχες) μέ έρμηνευτικές έγκυκλιους τους πρός τά κατώτερα κλιμάκια παρέχουν δόηγίες γιά τήν δμοιόμορφη έφαρμογή τῶν κειμένων διατάξεων.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

### ΠΕΡΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

#### 2.1 Έννοια τοῦ δικαιώματος.

‘Η πολιτεία, μέ τούς κανόνες δικαίου πού θεσπίζει, ρυθμίζει τίς έννομες σχέσεις τῶν ἀτόμων πού διαβιοῦν σέ μιά κοινωνία.

Τό δίκαιο δηλαδή ἀναγνωρίζει στά πρόσωπα ἔξουσίες γιά τήν ἀσκηση ἢ τήν ἐπιδίωξη πραγματοποιήσεως τῶν διαφόρων βιοτικῶν τους συμφερόντων, ἐνῶ παράλληλα τούς ἐπιβάλλει δρισμένους περιορισμούς καί ὑποχρεώσεις ἀπέναντι στήν πολιτεία ἢ στά ἄλλα ἀτομα τῆς κοινωνίας. Οι ἔξουσίες πού παρέχονται στά ἀτομα ἀπό τήν πολιτεία καλούνται δικαιώματα, ἐνῶ οι περιορισμοί καί δεσμεύσεις καλούνται ὑποχρεώσεις.

**Δικαιώματα** λοιπόν εἶναι ἡ ἔξουσία πού παρέχεται ἀπό τήν ἔννομη τάξη στό πρόσωπο γιά τήν Ικανοποίηση δρισμένου βιοτικοῦ του συμφέροντος.

Τό δικαιώματα ἀναγνωρίζεται καί ἐπιβάλλεται ἀπό τό δίκαιο, προστατεύεται δέ καί ἐπανορθώνεται σέ περίπτωση προσβολῆς του.

‘Αντίστοιχη ἔννοια εἶναι ἡ **ὑποχρέωση**, πού ἀποτελεῖ τήν ἀνεστραμμένη δψη τοῦ δικαιώματος. Δικαιώματα καί ἀντίστοιχη ὑποχρέωση ἀποτελοῦν τήν ἔννομη σχέση, στήν δποία τήν παθητική πλευρά ἀποτελεῖ ἡ ὑποχρέωση καί τήν ἐνεργητική τό δικαίωμα.

Τά δικαιώματα καί οι ὑποχρεώσεις δέν προέρχονται μόνο ἀπό τίς διατάξεις τῆς πολιτείας. Δημιουργοῦνται ἐπίσης μέ τή βούληση τῶν ἀτόμων. “Οταν π.χ. δύο ἀτομα συμφωνοῦν τήν πώληση ἐνός πράγματος, δημιουργοῦν μεταξύ τους ἔννομη σχέση, ἀπό τήν δποία πηγάδουν δικαιώματα καί ὑποχρεώσεις καί γιά τά δύο πρόσωπα (καταβολή ἀντιτίμου ἀπό τόν ἀγοραστή, παράδοση τοῦ πράγματος ἀπό τόν πωλητή κλπ.).

Πηγή συνεπῶς τῶν δικαιωμάτων εἶναι ὁ νόμος καί ἡ ίδιωτική βούληση. Τά δικαιώματα εἶναι σεβαστά καί προστατεύονται ἀπό τήν ἔννομη τάξη, εἴτε προέρχονται ἀπό τόν νόμο, εἴτε ἀπό τήν ίδιωτική βούληση.

#### 2.2 Διάκριση τῶν δικαιωμάτων.

Γενικότερα, τά δικαιώματα διακρίνονται σέ πολιτικά, ἀτομικά καί ἀστικά.

**Πολιτικά** εἶναι τά δικαιώματα τῶν πολιτῶν γιά τήν ἀσκηση ὅποιασδήποτε δημόσιας ἔξουσίας (νομοθετικῆς, ἐκτελεστικῆς, δικαστικῆς) καί περιλαμβάνουν:

α) Τό δικαίωμα **τοῦ ἐκλέγειν**, δηλαδή τής ἀναδείξεως τῶν μελῶν τοῦ νομοθετικοῦ σώματος (Βουλῆς) καί τῶν ὀργάνων τῆς τοπικῆς αὐτοδιοικήσεως (δήμων καί



κοινοτήτων), καί τοῦ **έκλεγεσθαι** ώς μέλους τῶν παραπάνω σωμάτων καί δργανι- σμῶν.

β) Τό δικαίωμα νά είναι κάποιος δεκτός στίς δημόσιες λειτουργίες σύμφωνα μέ τούς όρους καί τά προσόντα πού καθορίζει ή νομοθεσία.

γ) Τό δικαίωμα συμμετοχῆς στά δρκωτά δικαστήρια.

Τά πολιτικά δικαιώματα θεωροῦνται δτι ἀποτελοῦν καί καθήκοντα τῶν πολιτῶν.

**Άτομικά** είναι τά θεμελιώδη δικαιώματα τοῦ ἀτόμου, τά δποῖα τοῦ παρέχουν τήν εύχερεια νά δρᾶ ἐλεύθερα μέσα σέ δρισμένο κύκλο ἐνέργειας καί νά ἀξιώνει ἀπό τό κράτος νά ἀπέχει ἀπό κάθε ἐπέμβαση. Τά ἀτομικά δικαιώματα ἔλκουν τήν καταγωγή τους ἀπό τή διακήρυξη τῆς ἀνεξαρτησίας τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς (1776) καί τή διακήρυξη τῶν δικαιωμάτων τοῦ ἀνθρώπου καί τοῦ πολίτη τῆς Γαλλικῆς Ἐπαναστάσεως (1789) καί περιλαμβάνονται ἀπό τότε στά συντάγματα τῶν διαφόρων χωρῶν.

Μετά τό δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο καί τή διακήρυξη ἀπό τόν Καταστατικό Χάρτη τῶν Ἕνωμένων Ἐθνῶν «Περί σεβασμοῦ καί διασφαλίσεως τῶν δικαιωμάτων τοῦ ἀνθρώπου», ψηφίσθηκε τό 1948 ἀπό τή Γενική Συνέλευση τοῦ ΟΗΕ στό Παρίσι ή «Οίκουμενική διακήρυξη τῶν δικαιωμάτων τοῦ ἀνθρώπου» πού ἀποτελεῖ κωδικοποίηση τῶν διατάξεων περί ἀτομικῶν ἐλευθεριῶν καί περιλαμβάνει, ἐκτός ἀπό τά ἀτομικά καί τά πολιτικά καί κοινωνικά δικαιώματα.

Τά ἀτομικά δικαιώματα κατοχυρώνονται ἀπό τό Σύνταγμα καί ἀνήκουν σέ κάθε ἀτομο πού διαμένει στή χώρα, ἀνεξάρτητα ἀπό ἐθνικότητα, φυλή, φύλο, ἡλικία, γλώσσα, θρησκεία, κοινωνική τάξη ή πολιτικές δοξασίες.

Τά σπουδαιότερα ἀτομικά δικαιώματα είναι ή ἐλευθερία τῆς θρησκευτικῆς συνειδήσεως, ή νομική καί φορολογική ἴσοτητα, ή προσωπική ἐλευθερία καί ἀσφάλεια τοῦ ἀτόμου, τό ἀσυλο τῆς κατοικίας, τό ἀπόρρητο τῶν ἐπιστολῶν, τό δικαίωμα τοῦ συνέρχεσθαι, τό δικαίωμα τοῦ ἀναφέρεσθαι, τό δικαίωμα τοῦ συνεταιρίζεσθαι, ή ἐλευθερία τοῦ Τύπου κλπ.

**Ίδιωτικά** ή **άστικά** είναι τά δικαιώματα πού ἀναγνωρίζει ή ἔννομη τάξη στά ἀτομα γιά τήν ἀνάπτυξη δραστηριότητας καί τήν ἀπόλαυση ἀγαθῶν ύλικῆς ή ηθικῆς φύσεως. Στά δικαιώματα αὐτά περιλαμβάνεται καί ή ἔξουσία πού ἔκτείνεται καί σχετίζεται πρός ἄλλα πρόσωπα καί πράγματα.

'Αστικά δικαιώματα είναι τά **οἰκογενειακά** (πατρική ἔξουσία, περιουσιακά δικαιώματα τῶν συζύγων καί τέκνων κλπ.), τά **κληρονομικά**, δηλαδή τά δικαιώματα τοῦ κληρονόμου ἐπάνω στήν περιουσία τοῦ ἀποθανόντος, τά **ἐνοχικά** πού ἀπορρέουν κυρίως ἀπό τίς διάφορες συμφωνίες (π.χ. ἀπό τή σύμβαση μισθώσεως) καί τά **ἐμπράγματα** δικαιώματα πού παρέχουν στά πρόσωπα ἀμεση καί ἀπόλυτη ἔξουσία ἐπάνω σέ δρισμένα πράγματα (π.χ. κυριότητα, νομή).

### 2.3 Κτήση καί ἀπώλεια δικαιώματος.

Τό δικαίωμα ἀποκτᾶται εἴτε δυνάμει τοῦ νόμου, εἴτε ἀφοῦ προηγηθεῖ δικαιοπραξία. Τά τέκνα π.χ. ἀποθανόντος ἔχουν κληρονομικά δικαιώματα ἐπάνω στήν περιουσία του σύμφωνα μέ σχετικές διατάξεις τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικα. Κληρονομικά ὅμως δικαιώματα μπορεῖ νά ἀποκτήσει καί κάθε ἄλλο πρόσωπο πού δίριζεται ἀπό τόν κληρονομούμενο στή διαθήκη του.

‘Η ἀπόκτηση τοῦ δικαιώματος μπορεῖ νά

α) **Πρωτότυπη**, δταν αὐτή δέν στηρίζεται σέ δικαιωμα πού προϋπηρχε (π.χ. **άρ-**

πόκτηση άκινήτου μέ χρησικτησία).

β) **Παράγωγη**, όταν στηρίζεται σέ δικαιώμα άλλου (π.χ. μεταβίβαση κυριότητας άκινήτου μέ συμβολαιογραφικό έγγραφο λόγω προίκας).

**Άπωλεια τοῦ δικαιώματος** έχομε όταν αύτό άποχωρίζεται από τό δικαιούχο του, γεγονός πού συμβαίνει εἴτε μέ τή θέληση τοῦ δικαιούχου (π.χ. όταν κάποιος δωρίζει σέ άλλον ένα πράγμα) εἴτε γιά λόγους άνεξάρτητους από τή θέλησή του (π.χ. στήν περίπτωση άναγκαστικῆς άπαλλοτριώσεως άκινήτου γιά λόγους δημόσιου συμφέροντος).

## 2.4 Προστασία δικαιώματος.

Έπειδή τά δικαιώματα τοῦ άτομου είναι δυνατό νά προσβληθούν μέ τίς ένέργειες ή παραλήψεις άλλων άτόμων, ή πολιτεία ἐπιβάλλει τήν προστασία τους καί καθορίζει τίς συνέπειες τής προσβολῆς καί τίς κυρώσεις κατά τῶν παραβατῶν. Τέτοιες κυρώσεις είναι οι διάφορες ποινές καί ή άποζημίωση πού ἐπιβάλλεται νά καταβληθεῖ στό άτομο, τοῦ όποιου έχουν θιγεῖ τά δικαιώματα.

Η προστασία τής πολιτείας παρέχεται στά πρόσωπα έκεινα τά όποια προσφεύγουν στά άρμόδια δργανά της γιά τήν άποκατάσταση τῶν δικαιωμάτων τους καί λέγεται **δικαστική προστασία**.

Η παροχή τής δικαστικῆς προστασίας πραγματοποιεῖται μέ τρεῖς μορφές:

α) Μέ τήν ἔκδοση εύνοϊκής δικαστικής άποφάσεως.

β) Μέ τήν άναγκαστική ἑκτέλεση.

γ) Μέ τή λήψη προσωρινῶν συντροπητικῶν καί ἀσφαλιστικῶν μέτρων.

Σέ δρισμένες περιπτώσεις ή πολιτεία άναγνωρίζει στά άτομα καί τήν αύτοδύναμη προστασία τῶν δικαιωμάτων τους, παρά τόν κανόνα πού ἐπικρατεῖ στίς πολιτισμένες κοινωνίες καί πού άποδοκιμάζει τήν αύτοδικία. Η αύτοδύναμη προστασία τοῦ δικαιώματος ἐπιτρέπεται μόνο σέ έξαιρετικές περιπτώσεις δημοσίας είναι ή δημοσίας κατάσταση άναγκης κλπ.

## 2.5 Ύποκείμενο δικαιωμάτων.

Τό δίκαιο, δημοσία τοῦ δικαίου δέν είναι μόνο οι ἀνθρωποι, δηλαδή τά **φυσικά πρόσωπα**, άλλα καί οι διάφορες ένώσεις περισσοτέρων ἀνθρώπων πού συνιστῶνται γιά δρισμένους σκοπούς, δηλαδή τά **νομικά πρόσωπα**.

Διακρίνομε συνεπῶς δύο είδη προσώπων. Έκεινα τά όποια ύπαρχουν ώς άτομα καί τέτοια είναι μόνο οι ἀνθρωποι καί έκεινα πού δέν είναι από τή φύση τους πρόσωπα, άλλα κατά πλάσμα τοῦ δικαίου θεωρούνται ώς τέτοια γιά νά έχουν πρετηθεῖ ή σκοπιμότητα τοῦ νόμου. Διακρίνομε δηλαδή τά πρόσωπα σέ **φυσικά** καί σέ **νομικά**.

## 2.6 Φυσικά πρόσωπα.

Τό φυσικό πρόσωπο άρχιζει νά ύπαρχει μέ τή γέννησή του καί παύει μέ τό θάνατό του.



Τό δίκαιο δέχεται κατ' έξαίρεση τήν υπαρξη προσώπου καί πρίν τή γέννησή του (κυοφορούμενο) γιά δρισμένες μόνο έννομες σχέσεις καί μέ τήν προϋπόθεση ότι θά γεννηθεῖ ζωντανό.

'Επίσης τό δίκαιο σέ δρισμένες περιπτώσεις θεωρεῖ ότι τό πρόσωπο έχει παύσει νά ύπαρχει, παρ' όλο ότι δέν έχει άποδειχθεῖ ό θάνατός του. Τέτοια περίπτωση είναι ή κήρυξη σέ **άφαντια**, ή δποία γίνεται μέ δικαστική άπόφαση, όταν κάποιος έχει έξαφανισθεῖ κατά τή διάρκεια κινδύνου καί ύπο συνθήκες πού καθιστούν πάρα πολύ πιθανό τό θάνατό του (π.χ. σέ ναυάγιο) ή όταν άπουσιάζει άπο πολύ χρόνο χωρίς νά ύπαρχουν ειδήσεις του.

Γιά τή γέννηση τοῦ προσώπου καί γιά κάθε μεταβολή τῆς προσωπικῆς του καταστάσεως (βάπτιση, γάμος, θάνατος) συντάσσονται ληξιαρχικές πράξεις πού έπι-βεβαιώνουν τίς μεταβολές αύτές κατά έπισημο καί άσφαλή τρόπο. Οι πράξεις αύτές καταχωρούνται άπο ειδικούς ύπαλληλους (ληξιάρχους) σέ δημόσια βιβλία πού λέγονται **ληξιαρχιακά βιβλία**.

"Αν συμβεῖ γέννηση ή θάνατος πάνω σέ πλοϊο έν πλῷ, τή σχετική ληξιαρχική πράξη συντάσσει ό πλοιαρχος.

Κάθε πρόσωπο έχει δρισμένη **έθνικότητα** ή **ιθαγένεια**, ή δποία άποτελεῖ τήν Ιδιότητα του ώς πολίτη ένός κράτους.

'Η ιθαγένεια άποκτάται βασικά μέ τή γέννηση τοῦ προσώπου, τό δποϊο άποκτά τήν ιθαγένεια τοῦ γονέα του.

Μπορεῖ νά ύπαρχει καί έπικτητη ιθαγένεια κατόπιν πολιτογραφήσεως μέ δρισμένες προϋποθέσεις ή διά τοῦ γάμου, δπότε ή σύζυγος άποκτά τήν ιθαγένεια τοῦ συζύγου της.

Αύτοί πού έχουν τήν ιθαγένεια μιᾶς χώρας λέγονται στή χώρα αύτή **ήμεδαποί**, ένω οι λοιποί λέγονται **άλλοδαποί**.

Διαφορά μεταξύ ήμεδαπῶν καί άλλοδαπῶν ύπαρχει βασικά στό ότι οι άλλοδαποί δέν άποκτούν πολιτικά δικαιώματα, καθώς καί μερικά άλλα δικαιώματα, πού ή πολιτεία τά έπιφυλλάσει άποκλειστικά καί μόνο γιά τούς ήμεδαπούς (π.χ. διάκηση άκτοπλοϊκής έπιχειρήσεως).

## 2.7 Νομικά πρόσωπα.

'Ανάλογα μέ τό σκόπο πού έπιδιώκουν καί τόν τρόπο συστάσεώς τους, διακρίνονται σέ **Νομικά Πρόσωπα Δημόσιου Δικαίου** καί **Νομικά Πρόσωπα Ίδιωτικοῦ Δικαίου**.

Τά νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου συνιστώνται μέ νόμο καί άποσκοπούν στήν έξυπηρέτηση καί τήν έπιτέλεση κρατικής λειτουργίας ή ύπηρεσίας. Νομικό πρόσωπο είναι πρωταρχικά τό δημόσιο καί έπισης οι δῆμοι, οι κοινότητες, τά άσφαλιστικά ταμεία κλπ.

Τά νομικά πρόσωπα ίδιωτικοῦ δικαίου συνιστώνται βασικά μέ ίδιωτική πρωτοβουλία καί έπιδιώκουν σκοπούς ίδιωτικής φύσεως. Νομικά πρόσωπα ίδιωτικοῦ δικαίου είναι τά σωματεῖα, οι έταιρίες κλπ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

### ΠΕΡΙ ΕΝΟΧΩΝ

#### 3.1 Έννοια τῆς ένοχης.

Τά πρόσωπα πού διαβιοῦν στήν κοινωνία ἔρχονται σέ διάφορες σχέσεις μεταξύ τους. Όρισμένες ἀπό αύτές τίς σχέσεις, οι διόποις ρυθμίζονται καί προστατεύονται ἀπό τό δίκαιο, λέγονται **Έννομες σχέσεις**.

Η έννομη σχέση, ἐξ αιτίας τῆς ὅποιας ἔνα πρόσωπο ύποχρεοῦται ἀπέναντι σὲ κάποιο ἄλλο σέ δρισμένη πράξη ἢ παράλειψη λέγεται **ένοχή**.

**Ένοχή** λοιπόν εἶναι ἡ έννομη σχέση κατά τήν διόποια ύποχρεοῦται ἔνα πρόσωπο σέ παροχή πρός ἄλλο. Η παροχή ἀποτελεῖ τό ἀντικείμενο καί περιεχόμενο τῆς ύποχρεώσεως τοῦ ὀφειλέτη, ἀλλά ἐπίσης καί τό ἀντικείμενο καί περιεχόμενο τῆς ἐξουσίας τοῦ δανειστῆ.

Η ένοχή παράγεται συνήθως μέ τή βούληση τοῦ προσώπου πού ύποχρεοῦται σέ παροχή, δηλαδή τοῦ ὀφειλέτη, ἀλλά εἶναι δυνατό νά δημιουργηθεῖ καί χωρίς αύτή.

Κυριότερες πηγές ένοχῶν εἶναι οι **δικαιοπραξίες**, δηλαδή οι ἐνέργειες τοῦ ἀτόμου μέ τίς διόποιες ἐπιδιώκεται ἡ παραγωγή ἐννόμων ἀποτελεσμάτων (π.χ. σύναψη συμβάσεως μισθώσεως, σύνταξη διαθήκης). Εἶναι δυνατό δημως νά παραχθεῖ ένοχή χωρίς νά ἐπιδιώκεται αύτό ἀπό τόν ὀφειλέτη. ἐξ αιτίας πράξεως ἢ γεγονότος πού προβλέπεται ἀπό τό νόμο (π.χ. γιά δυσφήμιση ἀπό τόν τύπο δημιουργεῖται ύποχρέωση πρός ἀποζημίωση). Η ένοχή στήν προκείμενη περίπτωση προέρχεται ἀπό ἀδικοπραξία τοῦ προσώπου πού εύθυνεται γιά τό δυσφημιστικό δημοσίευμα).

Κάθε ένοχή ύπαρχει καί λειτουργεῖ μεταξύ δύο τουλάχιστον προσώπων, ἀπό τά διοποια τό ἔνα ύποχρεοῦται πρός τό ἄλλο σέ δρισμένη παροχή. Τό πρόσωπο πού ύποχρεοῦται σέ παροχή λέγεται **όφειλέτης** καί τό πρόσωπο πού δικαιοῦται νά ἀπαιτήσει τήν παροχή ἀπό τόν ὀφειλέτη λέγεται **δανειστής** (π.χ. στή δωρεά ὀφειλέτης εἶναι δωρητής καί δανειστής δωρεοδόχος).

Μέ τόν όρο δανειστής έννοεῖται ὁ **πιστωτής** γιά κάθε ένοχική σχέση καί δχι μόνο γιά τήν περίπτωση δανείου.

Κάθε ένοχή ἔχει δύο δψεις, τήν **παθητική**, δηλαδή τήν ύποχρέωση τοῦ ὀφειλέτη πρός παροχή, καί τήν **ἐνεργητική**, δηλαδή τήν ἀπαίτηση τοῦ δανειστῆ.

Σέ πολλές έννομες σχέσεις καί τά δύο πρόσωπα ύποχρεοῦνται σέ παροχή (π.χ. στήν ἀγοραπωλησία δ ἀγοραστής ύποχρεοῦται νά καταβάλει τό τίμημα πού συμφωνήθηκε, ἐνώ δ πωλητής ύποχρεοῦται νά παραδώσει τά πράγματα (πού ἔχει πωλήσει)).

Τό ένοχικό δικαίωμα διαφέρει άπό τό έμπράγματο· οι έξουσίες πού άπορρέουν άπό τό ένοχικό κατευθύνονται πρός δρισμένο πρόσωπο (τόν δφειλέτη), δ δποϊος ύποχρεοῦται σέ παροχή, ένω τό έμπράγματο δικαίωμα παρέχει στό δικαιούχο άμεση έξουσία έπάνω σέ δρισμένο πράγμα, χωρίς νά άπαιτεῖται ή μεσολάβηση τρίτου. Μέ τή μίσθωση π.χ, γεννιέται ή άξιωση τοῦ μισθωτῆ νά τοῦ παραδοθεῖ άπό τόν έκμισθωτή τό μίσθιο, ένω δ κύριος άκινήτου έχει πλήρη έξουσία έπάνω σ' αύτό, χωρίς νά άπαιτεῖται ή ένέργεια κάποιου άλλου προσώπου.

---

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

### ΠΕΡΙ ΔΙΚΑΙΟΠΡΑΞΙΩΝ

#### 4.1 Έννοια.

Τά πρόσωπα καταβάλλουν συνεχῶς προσπάθειες γιά νά ίκανοποιήσουν τίς άναγκες τους καί προβαίνουν σέ ένέργειες πού άποσκοπούν στήν άποκτηση ἢ τή μεταβολή ἢ άκομα καί τήν άπωλεια τών διαφόρων δικαιωμάτων τους. Οι ένέργειες αυτές, έφόσον άναγνωρίζονται ἀπό τό δίκαιο, εἶναι νόμιμες καί λέγονται δικαιοπραξίες.

**Δικαιοπραξία** συνεπῶς εἶναι ἡ νόμιμη ένέργεια πού προέρχεται ἀπό τή δήλωση βουλήσεως τών προσώπων καί άποσκοπεῖ στήν παραγωγή έννομων άποτελεσμάτων.

#### 4.2 Είδη δικαιοπραξιῶν.

Οι δικαιοπραξίες διακρίνονται σέ:

##### a) **Μονομερεῖς καί διμερεῖς.**

**Μονομερής** δικαιοτίραξία εἶναι αύτή πού καταρτίζεται μέ τή δήλωση βουλήσεως ἐνός μόνο προσώπου ἢ καί περισσοτέρων, τών δοπίων θμως τά συμφέροντα δέν εἶναι ἀντίθετα, ἄλλα παράλληλα (π.χ. ἡ διαθήκη, ἡ μονομερής καταγγελία μιᾶς συμβάσεως).

**Διμερής** εἶναι ἡ δικαιοπραξία, γιά τήν κατάρτιση τῆς δοπίας ἀπαιτεῖται δήλωση βουλήσεως δύο ἢ περισσοτέρων προσώπων πού ένεργοῦν μέ ἀντίθετα συμφέροντα. Ἡ διμερής δικαιοπραξία λέγεται καί **σύμβαση** (π.χ. ἀγοραπωλησία, μίσθωση, δωρεά).

Οι συμβάσεις διακρίνονται σέ ἀμφοτεροβαρεῖς καί ἑτεροβαρεῖς. Οι **ἀμφοτεροβαρεῖς** γεννοῦν δικαιώματα καί ύποχρεώσεις καί γιά τά δύο μέρη (π.χ. στή σύμβαση ἐργασίας ὁ ἔργοδότης ύποχρεοῦται νά καταβάλλει τό μισθό πού συμφωνήθηκε καί δικαιοῦται τήν ἔκτελεση δρισμένης ἐργασίας, ἐνῶ ὁ ἔργάτης ύποχρεοῦται νά ἔκτελέσει τήν ἐργασία καί δικαιοῦται νά εἰσπράξει τό μισθό). Οι **ἑτεροβαρεῖς** γεννοῦν ύποχρέωση τοῦ ἐνός μόνο ἀπό τά συμβαλλόμενα μέρη, ἡ δοπία ἀντιστοιχεῖ στό δικαίωμα τοῦ ἄλλου (π.χ. στή δωρεά ὁ δωρητής ἔχει ύποχρέωση νά παραδώσει τό δωρηθέν, ἐνῶ ὁ δωροδόχος ἔχει τό δικαίωμα νά τό ἀπαιτήσει).

##### b) **Έπαχθεῖς καί χαριστικές.**

Στήν **Έπαχθη** δικαιοπραξία, αύτός πού τήν καταρτίζει ἀποβλέπει σέ κάποια ἀντι-



παροχή (π.χ. αύτός που έκμισθώνει τήν οίκια του άποβλέπει στήν εϊσπραξη του ένοικου).

Στή **χαριστική** δικαιοπραξία, αύτός που τήν καταρτίζει δέν άποβλέπει σε άντιπαροχή (π.χ. σύνταξη διαθήκης - δωρεά).

#### 4.3 Προϋποθέσεις για τήν κατάρτιση δικαιοπραξίας.

Γιά τήν έγκυρη κατάρτιση δικαιοπραξίας άπαιτούνται όρισμένες προϋποθέσεις, που είναι οι έξης:

**Ίκανότητα πρός δικαιοπραξία.** "Όλα τά πρόσωπα δέν έχουν άπο τό νόμο τήν ίκανότητα πρός δικαιοπραξία. 'Ορισμένα πρόσωπα είναι πλήρως ίκανά, άλλα είναι άπολύτως άνικανα καί άλλα περιορισμένως ίκανά.

- a) Πλήρως ίκανά πρός δικαιοπραξία είναι τά πρόσωπα που έχουν:
  - Τή νόμιμη ήλικια, δηλαδή συμπληρωμένο τό 21ο έτος.
  - 'Αδιατάρακτη τή σωματική καί πνευματική τους κατάσταση.
  - β) Άπολύτως άνικανα πρός δικαιοπραξία πρόσωπα είναι:
    - Οι άνηλικοι κάτω τῶν 10 έτῶν.
    - Οι σωματικά ή ψυχικά άσθενες, οι δημοί οι μέ άπόφαση τοῦ δικαστηρίου, ύστερα άπο αίτηση συγγενῶν ή τοῦ κηδεμόνα ή τοῦ έπιτρόπου ή τοῦ εισαγγελέα, έχουν τεθεῖ σέ κατάσταση **δικαστικής άπαγορεύσεως**.

Σέ τέτοια κατάσταση τίθενται οι έκ' γενετῆς κωφοί, τυφλοί, άλαλοι καί στερημένοι τελείως άπο τό λογικό, οι δημοί οι άδυνατούν νά έπιμεληθούν τόν έαυτό τους καί τήν περιουσία τους. Γιά τά πρόσωπα αύτά διορίζεται άπο τό δικαστήριο δ **Έπιτροπος**, που ένεργει νόμιμα γιά αύτούς.

- γ) Περιορισμένως ίκανά πρός δικαιοπραξία πρόσωπα είναι:
  - Οι άνηλικοι μετά τό δέκατο έτος. Αύτοί είναι ίκανοι γιά όρισμένες μόνο πράξεις καί μέ ειδικές προϋποθέσεις. 'Οσοι συμπληρώνουν τό 14ο έτος είναι ίκανοι νά διαχειρίζονται δσα άποκτούν άπο τήν έργασία τους. Μετά τό 18ο έτος οι άνηλικοι μπορούν νά καταστούν ίκανοι γιά τήν έπιχειρηση νομικῶν πράξεων ύπό προϋποθέσεις, άφού προηγηθεῖ **χειραφεσία**.

– Οι τιθέμενοι σέ **δικαστική άντιληψη** μέ δικαστική άπόφαση. Στήν κατάσταση αύτή τίθενται: 1) Αύτοί που είναι «διφορουμένων φρενῶν», δηλαδή ή πνευματική νόσος τους δέν είναι τόσο βαριά γιά νά δικαιολογεῖ τήν άπαγόρευση. 2) Οι έλαφρότερα άνάπτηροι που άδυνατούν νά έπιμεληθούν πλήρως τά συμφέροντά τους (κωφοί, άλαλοι, τυφλοί). 3) Αύτοί που λόγω ροπής στήν άσωτεία ή λόγω «καθ' ξένη» μέθης ή τοξικομανίας έκθέτουν σέ κίνδυνο τά συμφέροντά τους. Γιά τά πρόσωπα αύτά διορίζεται **δικαστικός άντιληπτωρ**, που συναίνει σέ πράξεις σοβαρῆς διαχειρίσεως.

**Βούληση άπαλλαγμένη άπο έλαττώματα.** Βασικό στοιχείο τής δικαιοπραξίας είναι, δημος άναφέρεται παραπάνω, ή δήλωση βουλήσεως τοῦ προσώπου, ή δημοί παράγει τά έννομα άποτελέσματα. Τά παραγωγικά αίτια τής βουλήσεως δέν πρέπει νά είναι ή **άπειλή** ή **άπάτη**, γιατί τότε ύπάρχει έλαπτωμα στή βούληση καί ή δικαιοπραξία μπορεῖ νά άκυρωθεῖ μέ αίτηση αύτού που άπειλήθηκε ή έξαπατήθηκε.

**Δήλωση βουλήσεως.** 'Η βούληση τοῦ άτόμου είναι κάτι τό έσωτερικό πού δέν ένδιαφέρει τό δίκαιο, έκτος άν έκδηλωθεῖ στόν έξωτερικό κόσμο μέ δρισμένο τρόπο. Τότε μόνο ύπάρχει έγκυρη κατάρτιση τής δικαιοπραξίας. Π.χ. γιά νά δωρήσει κάποιος ένα άκινητο, δέν άρκει μόνο ή έπιθυμία του, άλλα άπαιτεται καί ή σύνταξη

καὶ μεταγραφή συμβολαιογραφικοῦ ἔγγραφου.

**Συμφωνία δηλώσεως καὶ βουλήσεως.** Γιά τήν ἔγκυρη κατάρτιση τῆς δικαιοπραξίας, πέρα ἀπό τή βούληση καὶ τή δήλωση, ἀπαιτεῖται νά ὑπάρχει καὶ μεταξύ τους συμφωνία. Πολλές φορές δέν ὑπάρχει τέτοια συμφωνία καὶ αὐτό γίνεται εἴτε **ἡθελημένα**, δηλαδή τό πρόσωπο δήλωσε ὅλο ἀπό ἐκεῖνο πού ἥθελε (περίπτωση εἰκονικότητας) εἴτε **ἀκούσια** (περίπτωση πλάνης). Εικονική δικαιοπραξία ἔχομε π.χ. δταν γιά καταστρατήγηση τῶν φορολογικῶν διατάξεων καταρτίζεται σύμβαση ἀγοραπωλησίας, ἐνώ στήν πραγματικότητα πρόκειται γιά δωρεά. Περίπτωση πλάνης ὑπάρχει π.χ. δταν ἔνας ναυτικός ὑπογράφει σύμβαση γιά νά ναυτολογηθεῖ σέ πλοιο πού τό νομίζει ἐπιβατικό, ἐνώ αὐτό εἶναι δεξαμενόπλοιο.

**Ἐννομο περιεχόμενο.** Τό περιεχόμενο τῆς δικαιοπραξίας δέν πρέπει νά ἀντίκειται στό νόμο ἢ στά χρηστά ἥθη (π.χ. πώληση πράγματος ἐκτός συναλλαγῆς, συμφωνία γιά ὑποχρέωση ισόβιας παροχῆς ἐργασίας).

**Τύπος δικαιοπραξίας.** Κατά κανόνα οι δικαιοπραξίες εἶναι ἀτυπες. Σέ συγκεκριμένες μόνο περιπτώσεις ὁ νόμος, γιά τήν ἔγκυρότητα τῆς δικαιοπραξίας, ἀπαιτεῖ ὄρισμένο τύπο (π.χ. γιά τή μεταβίβαση κυριότητας ἀκινήτου ἀπαιτεῖται συμβολαιογραφικό ἔγγραφο, ἐνώ γιά τή μεταβίβαση κυριότητας πλοίου ἀπαιτεῖται ἀπλό ἔγγραφο. Ἀντίθετα ἡ μεταβίβαση κάθε κινητοῦ γίνεται ἀτύπως).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

### ΠΕΡΙ ΑΔΙΚΗΜΑΤΩΝ

#### 5.1 Έννοια άδικηματος.

‘Η συμπεριφορά των άτόμων πού διαβιοῦν στήν κοινωνία δέν είναι πάντοτε σύμφωνη μέ τίς έπιταγές του δικαίου. Οι δινθρωποι διαπράττουν πολλές φορές παραπτώματα μέ τή θέλησή τους, τά δποϊα βλάπτουν τά δικαιώματα άλλων προσώπων. ’Άλλοτε πάλι συμβαίνουν γεγονότα πού δέν προέρχονται άπό τή θέληση δρι- σμένου άτόμου, άλλα όφείλονται σέ αιτία γιά τά δποϊα δέν ύπαρχει άνθρωπινη ύ- παιτιότητα (τυχερά γεγονότα, άνωτέρα βία).

Στήν πρώτη περίπτωση, πού ή παράνομη ένέργεια άποδίδεται στή βούληση τού προσώπου, ύπαρχει **ύπαιτιότητα** (πταῖσμα) τού προσώπου.

‘Η ύπαιτιότητα, άνάλογα μέ τή βαρύτητά της, διακρίνεται σέ δόλο καί σέ άμέ- λεια.

**Δόλος** ύπαρχει όταν τό άτομο έκ προθέσεως έκδηλώνει συμπεριφορά άντιθετη πρός τούς κανόνες τού δικαίου. ‘Η βούληση δηλαδή τού άτόμου στρέφεται εύ- θέως κατά συγκεκριμένου δικαιώματος πού προστατεύεται άπό τό νόμο (π.χ. κατα- στρέφει κάποιος τήν περίφραξη γειτονικού κτήματος γιά νά διέρχεται άπό αύτό χωρίς νά έχει τό δικαίωμα).

‘Η **άμέλεια** διακρίνεται σέ βαριά καί σέ έλαφρά.

**Βαριά άμέλεια** ύπαρχει όταν τό άτομο δέν δείχνει τήν έπιμέλεια πού μπορεΐ νά καταβάλλει καί ό πιο κοινός άνθρωπος. Π.χ. πετά κάποιος άναμμένο τσιγάρο μέσα στό δάσος μέ άποτέλεσμα νά προκληθεΐ πυρκαϊά.

**Έλαφρά άμέλεια** ύπαρχει όταν τό άτομο δέν δείχνει τήν έπιμέλεια πού καταβάλ- λει ό συνετός οίκογενειάρχης. Π.χ. ξεχνά ή νοικοκυρά ήν ήλεκτρική κουζίνα άναμ- μένη. Στίς περιπτώσεις όπου ένα περιστατικό δέν όφείλεται σέ ύπαιτιότητα (δόλο ή άμέλεια) δρισμένου προσώπου, ύπαρχει τό τυχερό γεγονός ή άνωτέρα βία.

**Τυχερό γεγονός** Θεωρείται αύτό πού δέν πηγάζει άπό τή βούληση τού άνθρω- που, άλλα ήταν δυνατό μέ έξαιρετική έπιμέλεια νά τό πρόβλεπε ή δινθρωπος καί νά άπέτρεπε τά ζημιογόνα άποτελέσματά του (π.χ. ή πλημμύρα σέ περίοδο χειμώνα). Γιά τά τυχερά γεγονότα δέν νόμος δέν άναγνωρίζει εύθυνη τού προσώπου, έκτος ά- πό δρισμένες έξαιρετικές περιπτώσεις.

**Άνωτέρα βία** Θεωρείται τό άπρόβλετο γεγονός, ή έπέλευση τού δποίου ήταν ά- ναπότρεπτη λόγω τής φύσεώς του (π.χ. δ σεισμός). Στήν περίπτωση αύτή τό πρό- σωπο άπαλλάσσεται άπό κάθε εύθυνη.



## 5.2 Ποινικό καί ἀστικό ἀδίκημα.

**Ἄδικη πράξη** γενικά είναι κάθε ἀνθρώπινη συμπεριφορά πού ἀντίκειται σέ κανόνες δικαίου.

**Ἄδικημα** είναι ή ἄδικη πράξη πού ὀφείλεται σέ ύπαιτιότητα (δόλο ή ἀμέλεια) τοῦ προσώπου.

Τά ἀδικήματα διακρίνονται σέ ποινικά καί ἀστικά.

**Ποινικό ἀδίκημα.** "Οταν ἡ συγκρεκριμένη ἄδικη πράξη προβλέπεται **εἰδικά** ἀπό τὸν νόμο, ὁ δοποῖος ἀπειλεῖ κατά τοῦ δράστη **δρισμένη ποινή**, τότε πρόκεται γιά ποινικό ἀδίκημα.

Στίς περιπτώσεις αὐτές (π.χ. κλοπή, ἄδικη ἐπίθεση) ὁ νόμος θεωρεῖ ὅτι τό συγκεκριμένο ἀδίκημα δέν θίγει μόνο τό ἀτομικό συμφέρον ἐνός ἢ περισσοτέρων ἀτόμων, ἀλλά βλάπτει ἡ θέτει σέ κίνδυνο γενικότερα τό κοινωνικό σύνολο καί γι' αὐτό προβλέπει κατά τοῦ δράστη δημόσια ποινή.

Τά ποινικά ἀδικήματα λέγονται γενικά **ἐγκλήματα** καί ἀνάλογα μέ τή βαρύτητά τους διακρίνονται σέ **κακουργήματα, πλημμελήματα** καί **πταισματα**.

Κατά τῶν δραστῶν ἐπιβάλλονται ποινές χρηματικές (πρόστιμο) ἢ στερητικές τῆς ἐλευθερίας (ισόβια - πρόσκαιρη κάθειρξη, φυλάκιση, κράτηση) καί ἀκόμα ἡ ποινή τοῦ θανάτου, γιά πολύ σοβαρά ἐγκλήματα.

**Ἀστικό ἀδίκημα** (ἀδικοπραξία). "Οταν ἡ παράνομη πράξη ἔχει ώς ἀποτέλεσμα τή ζημία δρισμένου προσώπου, ἀλλά δέν προβλέπεται ἀπό τό νόμο ώς ἀξιόποινη πράξη, τότε ὁ δράστης ὀφείλει νά ἀποζημιώσει αὐτόν πού παράνομα ζημιώθηκε, δηλαδή νά ἐπανορθώσει τή ζημία πού ἔχει προκαλέσει μέ τήν παράνομη πράξη του (ἢ παράλειψη).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

### ΠΕΡΙ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ

#### 6.1 Ἀποστολή τῶν δικαστηρίων.

Ἡ προστασία τῶν δικαιωμάτων τῶν προσώπων καὶ τῆς ἔννομης τάξεως παρέχεται ἀπό τὴν πολιτεία μέ τά διάφορα δικαστήρια πού λειτουργοῦν σέ διάφορη τῇ χώρᾳ.

Τά δικαστήρια πού δικάζουν τίς Ιδιωτικές (ἀστικές) διαφορές λέγονται **πολιτικά δικαστήρια**, ἐκεῖνα πού δικάζουν τά ποινικά δικήματα λέγονται **ποινικά δικαστήρια**, ἐνῶ ἐκεῖνα πού δικάζουν διαφορές μεταξύ τοῦ κράτους καὶ τῶν ἀτόμων λέγονται **διοικητικά δικαστήρια**.

Τό σύνολο τῶν κανόνων πού διέπουν τά ὅργανα αὐτά καὶ τόν τρόπο παροχῆς τῆς ἔννομης προστασίας ἀποτελοῦν τή Δικονομία (Πολιτική - Ποινική).

Κάθε πρόσωπο πού θεωρεῖ ὅτι προσβάλλεται ἢ ἀμφισβητεῖται κάποιο ἔννομο δικαίωμά του, ἔχει τή δυνατότητα νά προσφύγει στό ἀρμόδιο πολιτικό δικαστήριο καὶ νά ζητήσει τήν Ικανοποίησή του μέ τή ἔκδοση εύνοϊκῆς ἀποφάσεως.

Ἡ προσφυγή στά δικαστήρια γίνεται μέ αἰτηση τοῦ ἔνδιαφερομένου, ἢ ὅποια ὄνομάζεται **ἀγωγή**. Τό πρόσωπο πού ὑποβάλλει τήν αἰτηση (έγείρει τήν ἀγωγή) λέγεται **ἐνάγων** καὶ τό πρόσωπο κατά τοῦ ὅποιου στρέφεται ἢ ἀγωγή **ἐναγόμενος**. Καὶ οἱ δύο ἔνδιαφερόμενοι λέγονται **διάδικοι**.

“Οταν τά δικαιώματα τοῦ προσώπου θίγονται ἐξ αἰτίας ἀξιόποινης πράξεως ἄλλου προσώπου, διθύραστος δικαιοῦται νά προσφύγει στά ποινικά δικαστήρια καὶ νά ὑποβάλει **μήνυση** ζητώντας τόν ποινικό κολασμό τοῦ κατηγορουμένου καὶ συγχρόνως τήν ἐπιδίκαση ἀποζημιώσεως γιά τή ζημία πού ἔχει ὑποστεῖ.

Μήνυση ὑποβάλλουν ἐπίσης τά κρατικά ὅργανα (κυρίως τά ἀστυνομικά) ὅταν διαιπιστώσουν κάποια ἀξιόποινη πράξη πού θίγει τά γενικότερα συμφέροντα τῆς πολιτείας, ἀκόμα καὶ ὃ διαιπιστώσουν ἀπό τήν ἀξιόποινη πράξη δέν ἐπιθυμεῖ τήν ποινική δίωξη τοῦ δράστη (π.χ. φόνος, κλοπή κλπ.).

Τά δικαστήρια, ἀφοῦ ἔξετάσουν τά διάφορα ἀποδεικτικά στοιχεῖα (μάρτυρες, πραγματογνώμονες, ἔγγραφα κλπ.) καὶ μορφώσουν γνώμη, προβαίνουν στήν ἔκδοση τῆς **ἀποφάσεώς** τους.

Κατά τῶν ἀποφάσεων τῶν δικαστηρίων οἱ διάδικοι μποροῦν νά προσφύγουν κατά κανόνα σέ ἀνώτερα δικαστήρια ὅταν νομίζουν πώς ἔχουν ἀδικηθεῖ.

Τά μέσα μέ τά ὅποια τά πρόσωπα ἀσκοῦν αὐτό τό δικαίωμα λέγονται **ἔνδικα μέσα** καὶ τέτοια εἶναι ἡ **ἀνακοπή ἐρημοδικίας**, ἡ **ἔφεση** καὶ ἡ **ἀναίρεση**.



## 6.2 Κατηγορίες δικαστηρίων.

Τά δικαστήρια διακρίνονται σέ τρεῖς βασικές κατηγορίες, στά ποινικά, τά πολιτικά καί τά διοικητικά δικαστήρια.

### A. Ποινικά δικαστήρια.

Έτσι καλούνται τά δικαστήρια πού άπονέμουν τήν ποινική δικαιοσύνη, πού δικάζουν δηλαδή τούς δράστες άξιοποίνων πράξεων. Ή είσαγωγή καί έκδίκαση τών ποινικών ύποθέσεων στά ποινικά δικαστήρια γίνεται κατά τίς διατάξεις τοῦ Κώδικα Ποινικῆς Δικονομίας. Στά έλληνικά ποινικά δικαστήρια δέν ύπόκεινται: α) οι άρχηγοι ξένων κρατών, β) οι διαπιστευμένοι διπλωματικοί ύπαλληλοι, οι οικογένειές τους καί τό ύπηρετικό προσωπικό τής ίδιας υπηκοότητας καί γ) δσοι άπό διεθνεῖς συμβάσεις άπολαμβάνουν τό προνόμιο τής έτεροδικίας.

Τά ποινικά δικαστήρια διακρίνονται σέ α) **κοινά** καί **ειδικά** καί β) **μονομελή** καί **πολυμελή**.

Τά **κοινά** ποινικά δικαστήρια έκδικάζουν τίς άξιοποινές γενικά πράξεις, έκτος άπό έκεινες πού έχαιρούνται ρητά άπό τό νόμο, είναι δέ:

**α) Τά πταισματοδικεία.** Συγκροτούνται άπό ένα δικαστή, τό δημόσιο κατήγορο καί τό δικαστικό γραμματέα καί δικάζουν τίς πταισματικές παραβάσεις (πταισματα), έκτος άπό δρισμένες έχαιρεσις, δημοσίες παραβάσεις αύτές τίς κάνουν στρατιωτικοί, άνηλικοι, άρχιερεῖς, δικηγόροι, δικαστές. Έπιβάλλουν ποινές προστίμου ή κρατήσεως.

**β) Τά μονομελή πλημμελειοδικεία.** Συγκροτούνται άπό ένα πλημμελειοδίκη, τόν είσαγγελέα καί τό δικαστικό γραμματέα. Δικάζουν τά πλημμελήματα γιά τά όποια προβλέπεται ποινή φυλακίσεως μέχρι ένός έτους ή χρηματική ποινή, έκτος άπό δρισμένες έχαιρεσις (πλημμελήματα άνηλίκων, πλαστογραφίας, Τύπου κλπ.), καθώς έπισης τίς **έφεσεις** κατά τών άποφάσεων τών πταισματοδικείων.

**γ) Τά τριμελή πλημμελειοδικεία.** Συντίθενται άπό τρεῖς τακτικούς δικαστές (πλημμελειοδίκες), τόν είσαγγελέα καί τό δικαστικό γραμματέα. Δικάζουν τά πλημμελήματα γενικά, έκτος άσα ύπαγονται στήν άρμοδιότητα άλλων δικαστηρίων, οπως έπισης τά πταισματα τών δικηγόρων, δικαστών κλπ. καί τίς έφεσεις κατά τών άποφάσεων τών μονομελῶν πλημμελειοδικείων.

**δ) Τά τριμελή έφετεία.** Συντίθενται άπό τρεῖς έφέτες, τόν είσαγγελέα καί τό δικαστικό γραμματέα. Δικάζουν τίς έφεσεις κατά τών άποφάσεων κατωτέρων άπό αύτά δικαστηρίων καί συμβουλίων.

**ε) Τά πενταμελή έφετεία.** Συγκροτούνται άπό πέντε έφέτες, τόν είσαγγελέα καί τό δικαστικό γραμματέα. Δικάζουν δρισμένα έγκλήματα, τά όποια λόγω τοῦ έπικινδυνού χαρακτήρα τους άπαιτούν σύντομη διαδικασία καί αύστηρη τιμωρία. Τέτοια είναι τά στρεφόμενα κατά τοῦ δημοσίου καί τών νομικών προσώπων δημόσιου δικαίου έγκλήματα κλοπής, ύπεξαιρέσεως, άπάτης, πλαστογραφίας, παραχαράξεως, άπιστίας, δόλιας χρεωκοπίας, άνωνύμων έταιριών καί τραπεζών, τά κακουργήματα τής ναυταπάτης καί πειρατείας κλπ.

**στ) Τά μικτά δρκωτά δικαστήρια.** Έκδικάζουν τά κακουργήματα καί τά πολιτικά πλημμελήματα, καθώς καί δρισμένα πλημμελήματα τών δικηγόρων. Συντίθενται ά-

πό ἔνα ἐφέτη ὡς πρόεδρο, τρεῖς πρωτοδίκες καὶ τρεῖς ἐνόρκους, τὸν εἰσαγγελέα καὶ τὸ δικαστικό γραμματέα.

‘Ως ἐνορκοὶ δρίζονται ‘Ἐλληνες πολίτες πού ἔχουν συμπληρώσει τά 30 χρόνια καὶ δέν ἔχουν ὑπερβεῖ τά 70, πού ἔχουν ἀπολυτήριο δημοτικοῦ τουλάχιστον σχολείου καὶ δέν ἔχουν στέρηθεī τά πολιτικά τους δικαιώματα.

Δέν μποροῦν νά είναι ἐνορκοὶ οἱ κληρικοί, τά μέλη τοῦ ὑπουργικοῦ συμβουλίου, οἱ γεν. γραμματεῖς, ὑπουργείων, οἱ βουλευτές, οἱ νομάρχες, οἱ δικαστικοί λειτουργοί καὶ υπάλληλοι γραμματείας τῶν δικαστηρίων, οἱ δήμαρχοι καὶ πρόεδροι κοινοτήτων, οἱ διπλωματικοί υπάλληλοι κλπ.

Τά μικτά δρκωτά δικαστήρια ἀποφασίζουν γιά τήν ἐνοχή τοῦ κατηγορουμένου, γιά τήν ποινή πού πρέπει νά ἐπιβληθεῖ καὶ γιά ἄλλα θέματα πού δὲ νόμος δρίζει.

Οἱ τέσσερις τακτικοί δικαστές ἀποφασίζουν μόνοι γιά τά νομικά θέματα πού ἀνακύπτουν κατά τή συζήτηση καὶ γιά τήν ταυτότητα τοῦ κατηγορουμένου.

**ζ) Ὁ Ἀρειος Πάγος.** Συντίθεται ἀπό ἑπτά δικαστές. ‘Ως ἀκυρωτικό, δικάζει τίς αιτήσεις ἀναιρέσεως κατά τῶν ἀποφάσεων καὶ βουλευμάτων. Σέ δρισμένες περιπτώσεις δικάζει «ἐν δλομελείᾳ». Οἱ ἀποφάσεις τοῦ Ἀρείου Πάγου δημιουργοῦν νομολογία καὶ συντελοῦν στήν δημοιόμορφη ἐφαρμογή τῶν νόμων ἀπό τά δικαστήρια.

**η) Τά ειδικά ποινικά δικαστήρια.** Ἐκδικάζουν τίς ἀξιόποινες πράξεις δρισμένων προσώπων ἢ ἔγκλήματα πού διαπράχθηκαν κάτω ἀπό δρισμένες ειδικές συνθήκες (π.χ. σέ περίπτωση πολέμου ἢ γενικῆς ἐπιστρατεύσεως) καὶ είναι:

**1) Τά μονομελή, τά τριμελή καὶ τά παρ’ ἐφέταις δικαστήρια ἀνηλίκων.** Δικάζουν τά ἔγκλήματα τῶν ἀνηλίκων (ἀπό 12 ἔως καὶ 17 ἔτῶν).

**2) Τά διαρκή στατοδικεία ξηρᾶς, τά διαρκή στρατοδικεία ἀεροπορίας καὶ τά διαρκή ναυτοδικεία.** Συγκροτοῦνται ἀπό ειδικούς ἀξιωματικούς ἀντιστοίχων κλάδων καὶ δικάζουν τίς ἀξιόποινες πράξεις τῶν ἐνέργεια στρατιωτικῶν καὶ δρισμένα ἀδικήματα ιδιωτῶν (ὅπως τά στρεφόμενα κατά τῆς ἀσφάλειας τῶν ἐνόπλων δυνάμεων).

**3) Τά ἔκτακτα στρατοδικεία.** Συνιστῶνται σέ περίπτωση ἐμπόλεμης καταστάσεως ἢ γενικῆς ἐπιστρατεύσεως λόγω ἔξωτερικῶν κινδύνων ἢ περιπτώσεις διαταράξεως ἢ ἀπειλῆς διαταράξεως τῆς δημόσιας τάξεως.

**4) Τό ἀναθεωρητικό δικαστήριο.** Δικάζει ὡς ἀκυρωτικό τίς αιτήσεις ἀναθεωρήσεως κατά τῶν ἀποφάσεων τῶν στρατιωτικῶν δικαστηρίων.

## B. Πολιτικά δικαστήρια.

‘Ετσι καλοῦνται τά δικαστήρια πού δικάζουν τίς διαφορές μεταξύ τῶν προσώπων. ‘Υπάρχουν δύο βαθμοί δικαιοδοσίας τῶν πολιτικῶν δικαστηρίων. Κατά πρῶτο βαθμό ἀρμόδια είναι τά είρηνοδικεία, τά μονομελή πρωτοδικεία καὶ τά πολυμελή πρωτοδικεία. Κατά δεύτερο βαθμό ἀρμόδια είναι τά ἐφετεῖα.

**α) Τά είρηνοδικεία.** Στήν ἀρμοδιότητά τους ὑπάγονται βασικά οἱ ἀποτιμητές σέ χρῆμα διαφορές, ἡ ἀξία τοῦ ἀντικειμένου τῶν διοίων δέν ὑπερβαίνει δρισμένο ποσό. ‘Επίσης ὑπάγονται καὶ ἄλλες διαφορές πού καθορίζονται ἀπό τήν πολιτική δικονομία ἢ ἀπό ἄλλες διατάξεις.

**β) Τά μονομελή πρωτοδικεία.** Σ' αύτά ύπαγονται οι άποτιμητές σέ χρῆμα διαφορές γιά τίς διοίτες δέν έχουν άρμοδιότητα τά ειρηνοδικεία καί μέχρι δρισμένου άνωταυ ποσού. Ἐπίσης ύπαγονται καί ἄλλες ἀπό τό νόμο ειδικά δριζόμενες διαφορές.

**γ) Τά πολυμελή πρωτοδικεία.** Στήν άρμοδιότητά τους ύπαγονται ὅλες οι διαφορές γιά τίς διοίτες δέν έναι άρμόδια τά ειρηνοδικεία ἢ τά μονομελή πρωτοδικεία, καθώς ἐπίσης οι ἐφέσεις κατά τῶν ἀποφάσεων τῶν ειρηνοδικείων τῆς περιφέρειάς τους.

**δ) Τά ἔφετεῖα.** Εἶναι άρμόδια γιά τήν ἑκδίκαση τῶν ἐφέσεων κατά τῶν ἀποφάσεων τῶν πολυμελῶν καί μονομελῶν πρωτοδικείων τῆς περιφέρειάς τους. Ἐπίσης δικάζουν κατ' ἔξαίρεση καί δρισμένες διαφορές ὡς πρωτοβάθμια δικαστήρια.

**ε) Ὁ Ἀρειος Πάγος.** Στήν άρμοδιότητα τοῦ Ἀρειου Πάγου ύπαγονται οι ἀναιρέσεις κατά τῶν ἀποφάσεων ὅλων τῶν πολιτικῶν δικαστηρίων. Ἐπίσης στόν Ἀρειο Πάγο ἀνήκουν καί δρισμένες ἄλλες άρμοδιότητες πού δέν ύπαγονται σέ ἄλλα δικαστήρια.

### Γ. Διοικητικά δικαστήρια.

Αύτά δικάζουν τίς διαφορές μεταξύ τοῦ κράτους καί τῶν πολιτῶν, οι διοίτες προκύπτουν ἀπό διάφορες πράξεις τῶν δργάνων τῆς διοικήσεως καί εἶναι τό Συμβούλιο Ἐπικρατείας, τό Ἐλεγκτικό Συνέδριο καί τά Φορολογικά δικαστήρια.

**α) Τό Συμβούλιο τῆς Ἐπικρατείας.** Εἶναι τό ἀνώτατο διοικητικό δικαστήριο. Λειτουργεῖ ἀπό τό 1929, ἔχει δέ ὡς ἀποστολή τή διαφύλαξη τῆς διοικήσεως ἀπό παρανομίες ἢ αὐθαιρεσίες. Ἀσκεῖ τήν άρμοδιότητα του αὐτή μέ τρία τμήματα καί μέ τήν ὀλορέλεια.

**Τό πρώτο τμῆμα** ἐπεξεργάζεται τά προεδρικά διατάγματα πού ἀποστέλλονται ύποχρεωτικά σ' αύτό ἀπό τά ύπουργεια, πρίν ύπογραφούν ἀπό τόν Πρόεδρο τῆς Δημοκρατίας. Κατά τήν ἐπεξεργασία ἐρευνᾶται ἀν τά διατάγματα ἑκδίονται μέ ἔξιουσιοδότηση κάποιου νόμου καί ἀν εἶναι σύμφωνα μέ τό Σύνταγμα.

**Τό δεύτερο τμῆμα** δικάζει τίς ἀναιρέσεις κατά τῶν ἀποφάσεων τῶν φορολογικῶν δικαστηρίων.

**Τό τρίτο τμῆμα** ἔξετάζει προσφυγές ύπαλλήλων πού τιμωρήθηκαν ἀπό πειθαρχικά συμβούλια ἢ πού ζητοῦν νά ἐπαναξετασθεῖ ἢ ύπόθεσή τους σχετικά μέ προαγωγή κλπ.

Ἡ διλομέλεια δικάζει αιτήσεις ἐνδιαφερομένων πού ζητοῦν νά καταργηθεῖ (ἀκυρωθεῖ) κάποια διοικητική πράξη (π.χ. ἀπόφαση ύπουργοῦ) ἐπειδή εἶναι ἀντίθετη μέ τό νόμο.

**β) Τό Ἐλεγκτικό Συνέδριο.** Ἐχει διοικητική καί δικαστική άρμοδιότητα.

Ἡ διοικητική του άρμοδιότητα ἀφορᾶ στόν Ἐλεγχο τῶν κρατικῶν ἔξόδων. ἔξετάζει δηλαδή ἀν οι δαπάνες πού γίνονται ἀπό τίς δημόσιες ύπηρεσίες εἶναι σύμφωνες μέ τό νόμο καί προβλέπονται ἀπό τόν κρατικό προϋπολογισμό. Ἐπίσης κρίνει ἐπί συνταξιοδοτικῶν θεμάτων τῶν δημοσίων ύπαλλήλων.

Στή δικαστική του άρμοδιότητα ύπαγονται οι ὑποθέσεις τῶν δημοσίων ύπολογων καί τῶν συνταξιούχων πού σχετίζονται μέ συνταξιοδοτικές ἀμφισβητήσεις.

**γ) Τά φορολογικά δικαστήρια.** Εἶναι ειδικά δικαστήρια πού δικάζουν τίς προσφυ-



γές τῶν φορολογουμένων κατά τῶν πράξεων τῶν οἰκονομικῶν ἐφόρων. Αὐτά ἄρχισαν νά λειτουργοῦν ἀπό τό 1962 καὶ διακρίνονται σέ **πρωτοβάθμια** καὶ **δευτεροβάθμια**.

Στά δευτεροβάθμια φορολογικά δικαστήρια (έφετεῖα) μποροῦν νά προσφύγουν τόσο οι φορολογούμενοι ὅσο καὶ οι οἰκονομικοί ἔφοροι, γιά νά ἔξετασθεὶ ἀπό τήν ἀρχή ἡ ύπόθεση γιά τήν δοπία ἔκρινε τό πρωτοβάθμιο φορολογικό δικαστήριο.

Μέ τό ἄρθρο 100 τοῦ Συντάγματος συστήθηκε **'Ανώτατο Ειδικό Δικαστήριο** πού συγκροτεῖται ἀπό τούς προέδρους τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, τοῦ Ἀρειού Πάγου καὶ τοῦ Ἐλεγκτικοῦ Συνεδρίου, ἀπό τέσσερις συμβούλους τῆς Ἐπικρατείας καὶ ἀπό τέσσερις ἀρεοπαγίτες.

'Αρμοδιότητες τοῦ δικαστηρίου αὐτοῦ εἶναι: α) Ἡ ἐκδίκαση ἐνστάσεων κατά τοῦ κύρους τῶν βουλευτικῶν ἐκλογῶν. β) Ὁ ἔλεγχος τοῦ κύρους καὶ τῶν ἀποτελεσμάτων δημοψηφίσματος. γ) Ἡ κρίση περί τοῦ ἀσυμβιβάστου ἢ τῆς ἐκπιώσεως βουλευτῆ. δ) Ἡ ἄρση συγκρούσεων μεταξύ δικαστηρίων καὶ διοικητικῶν ἀρχῶν κλπ. ε) Ἡ ἄρση ἀμφισβητήσεως περί ἀντισυνταγματικότητας νόμου. στ) Ἡ ἄρση ἀμφισβητήσεως γιά κανόνες διεθνοῦς δικαίου.

---

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

### ΠΕΡΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΕΜΠΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΑΣ

#### 7.1 Έννοια έμπορικού δικαίου.

Έμπορικό δίκαιο είναι τό σύστημα κανόνων δικαίου οι δικαιοί οι ρυθμίζουν τό έμποριο. Αύτοι οι κανόνες άφορούν κυρίως σέ δσους άσκούν τό έπαγγελμα τοῦ έμπορου, χωρίς δώμας νά περιορίζονται μόνο σ' αύτούς, άφού τό έμποριο άσκεται περιστασιακά καί άπό άλλα πρόσωπα. Τό έμπορικό λοιπόν δίκαιο δέν είναι άποκλειστικά τό δίκαιο δρισμένης έπαγγελματικής τάξεως, άλλα τό δίκαιο δρισμένης κατηγορίας έννομων σχέσεων. Δέν είναι δηλαδή «τό δίκαιο τῶν έμπορων», άλλα «τό δίκαιο τοῦ έμπορίου» καί έχει ως άφετηριά καί ως βασικό άντικείμενο τίς λεγόμενες έμπορικές πράξεις.

#### 7.2 Έμπορικές πράξεις (γενικά).

“Όταν λέμε έμπορική πράξη έννοούμε τήν πράξη πού γίνεται μέ σκοπό κερδοσκοπικό καί έχει σχέση μέ τήν κυκλοφορία τῶν άγαθῶν (έμπορευμάτων) ή μέ τήν έξεύρεση τῶν οικονομικῶν μέσων γιά τήν έξυπρέτηση τοῦ έμπορίου (πίστη). Στίς έμπορικές πράξεις ύπάρχει θ κίνδυνος, δηλαδή ή άβεβαιότητα ως πρός τό οικονομικό άποτέλεσμα καί ή προσδοκία τοῦ κέρδους. Ό νόμος καθορίζει ένδεικτικά τίς παρακάτω άντικειμενικά έμπορικές πράξεις, δηλαδή αύτές πού διατηροῦν τό χαρακτήρα τους έστω καί άν έκτελούνται άπό άτομα πού δέν έχουν σχέση μέ τό έμποριο.

##### a) Η άγορά πρός μεταπώληση.

Έμπορική πράξη θεωρεῖ θ νόμος τήν άγορά άπό κάποιον προϊόντων «γῆς ή τέχνης» μέ τό σκοπό είτε νά τά μεταπωλήσει άκατέργαστα ή κατεργασμένα καί μεταποιημένα, είτε νά μισθώσει άπλως τή χρήση τους. Στήν έννοια τής άγορᾶς πρέπει νά περιλάβομε καί κάθε κτήση κινητοῦ πού γίνεται άπό αίτια μή χαριστική (π.χ. άνταλλαγή).

Γιά νά θεωρηθεῖ συνεπώς κάποια άγορά (ή γενικά κτήση άπό μή χαριστική αίτια) ως έμπορική πράξη πρέπει:

1) Νά έχει ως άντικείμενο κινητά πράγματα, δεδομένου ότι ή άγορά άκινήτων είναι πράξη άστική καί άχι έμπορική.

2) Νά ύπάρχει πρόθεση μεταπωλήσεως ή μισθώσεως τής χρήσεώς τους.

Η άγορά πράγματος πού γίνεται άπό ένα πρόσωπο, έστω καί άν αύτό είναι έμ-

πορος, μέ σκοπό νά τό καταναλώσει ή νά τό χρησιμοποιήσει ό ίδιος ή νά τό δωρίσει σέ άλλο πρόσωπο, δέν άποτελεί έμπορική πράξη.

‘Η πώληση άπό τόν παραγωγό προϊόντων πού παράγει ό ίδιος δέν θεωρεῖται έπισης έμπορική πράξη, άφου δέν ύπαρχει δικαιοπρακτική κτήση.

### **β) Ή προμήθεια.**

‘Η έμπορική αύτή πράξη μοιάζει μέ τήν άγορά γιά μεταπώληση, μέ τή διαφορά ότι ό προμηθευτής πωλεῖ πρώτα τό πράγμα καί μετά τό άγοράζει. ‘Αναλαμβάνει δηλαδή κατά τήν πώληση τήν ύποχρέωση νά τό βρεῖ καί νά τό προμηθεύσει στόν πελάτη του. Συνήθης μορφή προμήθειας είναι έκείνη όπου ό προμηθευτής προσφέρει στόν πελάτη του διαδοχικά, κατά τμήματα, τό πράγμα (π.χ. ό προμηθευτής ένοςς έστιατορίου ή ένος πλοίου).

### **γ) Ή χειροτεχνία.**

Στήν περίπτωση τής χειροτεχνίας άναλαμβάνει κάποιος τήν ύποχρέωση νά έπεξεργασθεί τήν πρώτη ψήλη πού άνήκει σέ άλλον (στόν πελάτη) καί νά παραγάγει άπό αύτή νέο προϊόν πού τό παραδίδει σ' αύτόν. ‘Οπως σέ κάθε έμπορική πράξη έτσι καί στή χειροτεχνία, πρέπει νά ύπαρχει η προσδοκία τού κέρδους καί δίκινδυνος, δηλαδή ή άβεβαιότητα ώς πρός τό οίκονομικό άποτέλεσμα. Συνεπώς ή ραφή μιᾶς ένδυμασίας άπό ράφτη πού διατηρεῖ κατάστημα καί ύπαλλήλους είναι έμπορική πράξη, ένω άντιθετα δέν είναι έμπορική πράξη ή ραφή φορέματος άπό νοικοκυρά πού ράβει στό σπίτι της καί δέν έχει τήν άβεβαιότητα ώς πρός τό οίκονομικό άποτέλεσμα.

### **δ) Ή πρακτορεία.**

Είναι ή άναληψη μέριμνας γιά ύποθέσεις τρίτων μέ άμοιβή. ‘Ο πράκτορας παρέχει στό κοινό κάθε φύσεως ύπηρεσίες μέ άμοιβή (π.χ. παρέχει πληροφορίες, άναλαμβάνει τή διεκπεραίωση διατυπώσεων γιά τήν έκδοση διαβατηρίων, ναυτικῶν φυλλαδίων κλπ.).

### **ε) Ή παραγγελία καί ή μεσιτεία.**

‘Η παραγγελία καί ή μεσιτεία έχουν τό κοινό γνώρισμα ότι άποτελούν μεσολάβηση πρός ένέργεια έμπορικών πράξεων, τά άποτελέσματα τών όποιων ένεργοιν άπέναντι σέ τρίτους. Οι πράξεις αύτές είναι βοηθητικές τού κυρίως έμπορίου.

‘**Η παραγγελία** άποτελεί έντολή ένός προσώπου (τού παραγγελέα) πρός άλλο πρόσωπο (τόν παραγγελιοδόχο) γιά τήν ένέργεια κάποιας πράξεως στό δνομά του, γιά λογαριασμό τού παραγγελέα.

‘**Η μεσιτεία** άντιθετα άποτελεί μεσολάβηση, κατά τήν όποια ό μεσίτης φέρνει σέ έπαφή τά πρόσωπα πού θά συνάψουν κάποια σύμβαση, χωρίς ό ίδιος νά λάβει μέρος στήν κατάρτιση τής συμβάσεως.

### **στ) Τραπεζικές έργασίες.**

‘Έχουν ώς άντικείμενο τήν παροχή πίστεως καί τή μεσολάβηση στήν παροχή της, τήν άποδοχή καταθέσεων χρημάτων μέ παροχή τόκου, τή χρησιμοποίηση τών καταθέσεων γιά παροχή δανείων, τήν άποστολή χρημάτων μέ έπιταγές κλπ.

## ζ) Οι κολλυβιστικές έργασίες.

Αύτές είναι οι έργασίες των άργυραμοιβών (σαράφηδων) και άποσκοπούν στήν άνταλλαγή νομισμάτων μεταλλίνων ή χαρτίνων ή τραπεζικών γραμματίων. Τό κέρδος από τίς άνταλλαγές λεγόταν στά παλιά χρόνια «κόλλυβον», από τό διόπιο και πήραν τήν όνομασία τους οι σχετικές αύτές έργασίες.

## η) Οι χρηματιστηριακές συναλλαγές.

Είναι ή άγορά και πώληση χρεωγράφων, χρυσῶν νομισμάτων, οι έπενδύσεις χρημάτων σε χρηματιστηριακές άξιες κλπ.

## θ) Οι έργασίες θαλάσσιας έμποριας.

Ο νόμος θεωρεῖ έμπορική πράξη κάθε έπιχείρηση κατασκευῆς και κάθε άγορά, πώληση ή μεταπώληση πλοίων, τίς θαλάσσιες άποστολές, τίς ναυλώσεις και κάθε τί πού άφορά στό θαλάσσιο έμποριο γενικά.

ι) Οι δημιουργόμενες σχέσεις από τή **συναλλαγματική**, τά **γραμμάτια εἰς διαταγήν** και τίς **τραπεζικές έπιταγές**.

## 7.3 Συνέπειες έμπορικών πράξεων.

Ο χαρακτηρισμός των παραπάνω πράξεων ώς έμπορικών έχει τίς έξης συνέπειες:

α) 'Η κατά σύνθησης έπαγγελμα **δσκηση** έμπορικών πράξεων από κάποιο πρόσωπο προσδίδει σ' αύτό τήν ίδιότητα τοῦ έμπορου.

β) Γιά τήν άπόδειξη τών πράξεων αύτῶν έπιτρέπονται μάρτυρες, άνεξάρτητα από τό ύψος τοῦ ποσοῦ πού άφορούν.

γ) Οι δικαστικές αποφάσεις πού έκδιδονται γιά διαφορές σχετικές μέ έμπορικές πράξεις μπορούν νά κηρυχθούν προσωρινά έκτελεστές.

δ) Γιά χρέη από έμπορικές πράξεις χωρεῖ προσωπική κράτηση κατά τοῦ έμπορου.

## 7.4 Περί έμπορων.

Κατά τό δίκαιο πού ίσχυε πρίν από τή Γαλλική Έπανάσταση και ήταν προσαρμοσμένο στό κοινωνικό σύστημα τής έποχης έκείνης, ή **δσκηση** τής έμπορίας δέν άφηνόταν στήν έλεύθερη πρωτοβουλία τοῦ άτμου, άλλα ήταν προνόμιο δρισμένης τάξεως. "Έμπορος τότε ήταν μόνο έκείνος πού γινόταν δεκτός και άνηκε στήν τάξη τών έμπορων.

Μιά από τίς σημαντικότερες μεταρρυθμίσεις πού εισήγαγε η Γαλλική Έπανάσταση ήταν ή κατάργηση τών κοινωνικών τάξεων (toulatáxiston de jure). Μέ τόν περίφημο γαλλικό *code de commerce* ή έμπορια **έπαυσε** νά έχει ώς προϋπόθεση τήν ύπαγωγή σε δρισμένη τάξη και άποτέλεσε έπαγγελμα τό διόπιο μπορούσε νά άσκει δικαθένας. "Έτσι, ένω πρίν από τόν *code de commerce* ίσχυε τό **ύποκειμενικό σύστημα**, μετά από αύτόν και μέχρι σήμερα ίσχυει τό **άντικειμενικό ή ούσιαστικό σύστημα**.

'Ο *code de commerce* ίσχυσε αύτούσιος στήν 'Ελλάδα από τήν Έπανάσταση

τοῦ 1821, μέ βάση τίς διατάξεις τῶν Ἐθνικῶν Συνελεύσεων καί τά μετέπειτα νομοθετήματα.

Συνεπῶς στήν Ἐλλάδα Ισχύει τό ούσιαστικό (ἀντικειμενικό) σύστημα, ἀλλά ὅχι τελείως ἀμιγές.

Ο ἐμπορικός νόμος δρίζει ὅτι «ἔμποροι εἶναι ὅσοι μετέρχονται πράξεις ἐμπορικές καὶ κύριο ἐπάγγελμα ἔχουν τὴν ἐμπορία». Σε δρισμένες ὅμως περιπτώσεις Ισχύει τό τυπικό σύστημα, ὅπως στίς ἀνώνυμες ἑταῖρες καὶ τούς συνεταιρισμούς, ὅπου τά νομικά αὐτά πρόσωπα εἶναι ἐμποροί ἀπό τό νόμο, χωρίς νά ἔξετάζεται ἂν ἐνεργοῦν ἢ ὅχι ἐμπορικές πράξεις. Ἐπίσης οι χρηματιστές καὶ οι μεσίτες τῶν χρηματιστηριακῶν ἀξιῶν εἶναι κατά ρητή διάταξη τοῦ νόμου ἐμποροί μόλις διορισθοῦν ὡς χρηματιστές ἢ μεσίτες, ἀνεξάρτητα δηλαδή ἂν ἀσκοῦν ἢ ὅχι τό ἐπάγγελμα αὐτό ἢ ἂν ἐκτελοῦν ἄλλες ἐμπορικές πράξεις.

## 7.5 Κτήση καὶ ἀπώλεια τῆς ἐμπορικῆς Ιδιότητας.

Γιά νά ἀποκτήσει κάποιος τήν Ιδιότητα τοῦ ἐμπόρου θά πρέπει, ὅπως ἀναφέρεται πιό πάνω, νά ἀσκεῖ κατ' ἐπάγγελμα ἐμπορικές πράξεις. Ἐμπορος μπορεῖ νά εἶναι ὅχι μόνο τό φυσικό πρόσωπο (ὸ ἄνθρωπος), ἀλλά καὶ τό νομικό πρόσωπο (ἑταίρια). Στήν πράξη μάλιστα ἡ μορφή τοῦ «ἐμπόρου-νομικοῦ προσώπου», ίδιαίτερα δέ τῆς ἀνώνυμης ἑταῖριας, ἔχει πολύ μεγάλη σπουδαιότητα καὶ κυριαρχεῖ στήν ἐμπορική οἰκονομία.

Τό δημόσιο καὶ τά νομικά πρόσωπα δημόσιου δικαίου μποροῦν νά ἀσκοῦν ἐμπορικές πράξεις, ἀλλά δέν ἀποκτοῦν τήν Ιδιότητα τοῦ ἐμπόρου. Γιά νά ἀποκτήσει κάποιο πρόσωπο τήν Ιδιότητα τοῦ ἐμπόρου πρέπει νά ἔχει τήν ἀπαιτούμενη Ικανότητα. Ή Ικανότητα αὐτή ρυθμίζεται ὥπως καὶ στό ἀστικό δίκαιο. Συνεπῶς ἐμπορική ικανότητα ἔχει μόνο αὐτός πού ἔχει πλήρη καὶ ἀπεριόριστη Ικανότητα πρός δικαιοπραξία. Ειδικές διατάξεις Ισχύουν γιά τούς ἀνήλικους καὶ γιά δρισμένες ἄλλες κατηγορίες.

Θά πρέπει νά γίνει διάκριση τῆς Ικανότητας πρός ἀπόκτηση τῆς Ιδιότητας τοῦ ἐμπόρου ἀπό τό **ἀσυμβίβαστο** τῆς Ιδιότητας τοῦ ἐμπόρου πρός κάποια ἄλλη Ιδιότητα τοῦ προσώπου.

Ἡ διαφορά εἶναι ὅτι ὁ ἀνίκανος δέν ἔχει τή νομική δυνατότητα νά ἐνεργήσει ἔγκυρα τίς ἐμπορικές πράξεις καὶ νά ἀποκτήσει τήν Ιδιότητα τοῦ ἐμπόρου. Ἀντίθετα, στήν περίπτωση τοῦ ἀσυμβίβαστου οι ἐμπορικές πράξεις ἐνεργοῦνται ἔγκυρα καὶ ἀποκτᾶται ἡ ἐμπορική Ιδιότητα, ἀλλά ἐπέρχονται ἄλλες συνέπειες πού ἀφοροῦν στήν Ιδιότητα πού κρίνεται ἀσυμβίβαστη πρός τήν ἐμπορία. Ἀσυμβίβαστο ύπάρχει γιά τούς κληρικούς, τούς δικαστικούς ὑπαλλήλους, τούς δικηγόρους κλπ.

## 7.6 Συνέπειες τῆς ἐμπορικῆς Ιδιότητας.

Ἡ ἀπόκτηση τῆς Ιδιότητας τοῦ ἐμπόρου ἔχει σημαντικές συνέπειες γιά τό πρόσωπο, οι σπουδαιότερες ἀπό τίς δόποις εἶναι οι ἔξης:

- α) Ὑποχρέωση τηρήσεως ἐμπορικῶν βιβλίων.
- β) Κήρυξη σέ κατάσταση πτωχεύσεως γιά τή μή πληρωμή ἐμπορικῶν ὀφειλῶν.
- γ) Προσωπική κράτηση γιά ἐμπορικές ὀφειλές.
- δ) Δικαίωμα τοῦ ἐκλέγειν καὶ ἐκλέγεσθαι στά ἐμπορικά ἐπιμελητήρια.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ

### ΠΕΡΙ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

#### 8.1 Γενικά.

Η έταιρία άποσκοπεῖ στήν προσπόριση οίκονομικών διφελημάτων στά άτομα που τήν άποτελούν, δηλαδή τούς έταιρους. Άπο τό μεσαίωνα και μετά οι έταιρίες άποτέλεσαν πρόσφορα δργανα γιά τήν άνάπτυξη τής έμπορικης δραστηριότητας.

Η έταιρική συνεργασία περισσοτέρων προσώπων, είτε ως συνδυασμός έργασίας και έμπορικης πείρας και γνωριμιῶν είτε ως συνένωση έμπορικών κεφαλαίων, διευκολύνει τήν άνάπτυξη τής έμπορικής έπιχειρήσεως σέ τέτοια έκταση, που δύσκολα θά μπορούσε νά λάβει ή έμπορική έπιχειρηση ένός μόνο έμπορου.

Τά πλεονεκτήματα πουύ έμφανίζει ή έμπορική έταιρία είναι σήμερα τόσο φανερά, ώστε δλες σχεδόν οι μεγάλες έμπορικές έπιχειρήσεις λειτουργοῦν μέ έταιρική μορφή.

#### 8.2 Προσωπική έταιρία.

Η πρώτη μορφή έταιρίας είναι έκείνη πουύ στηρίζεται στήν έμπιστοσύνη μεταξύ τῶν μελῶν τῆς και όπου δλοι οι έταιροι συνεπιδιώκουν τόν ίδιο έμπορικό σκοπο γιά τόν όποιο διαθέτουν τίς προσωπικές τους ύπηρεσίες, άλλα άκόμα και τήν περιουσία τους.

Οι έταιροι έμφανίζονται ως ένα πρόσωπο και εύθύνονται δλοι μέ τίς προσωπικές τους περιουσίες.

Τό έπόμενο βήμα είναι ή χρησιμοποίηση τής **έπωνυμίας** δηλαδή ένός όνόματος περιληπτικοῦ, μέ τό όποιο έμφανίζεται ή έταιρία και άναλαμβάνονται οι ύποχρεώσεις. "Ετοι έχομε διαμορφωμένο ένα κύριο τύπο έμπορικής έταιρίας, τήν **δμόρρυθμη έταιρία** (ΟΕ), στήν όποια δύο ή περισσότεροι έταιροι έμφανίζονται μέ ένισιά έταιρική έπωνυμία και εύθύνονται δλοι μαζί άλληλέγγυα και άπειριόριστα μέ δλη τους τήν περιουσία γιά τίς ύποχρεώσεις τής έταιρίας. Η δμόρρυθμη έταιρία συνιστάται μέ ίδιωτικό ή συμβολαιογραφικό έγγραφο, περίληψη τού όποιου δημοσιεύεται στό πρωτοδικείο τής έδρας τής έταιρίας. Άπο τή δημοσιεύση αύτή ή έταιρία άποκτα νομική προσωπικότητα. Η διαχείριση τής ΟΕ μπορεῖ νά άνατεθεῖ μέ τό καταστατικό τής έταιρίας σέ ένα ή περισσότερους έταιρους η σέ τρίτο πρόσωπο.

"Άν δέν ύπάρχει διαχειριστής, τίς έταιρικές ύποθέσεις χειρίζονται άπο κοινού δλοι οι έταιροι.

Η ΟΕ λύεται:

α) "Άν πέρασε δ χρόνος γιά τόν όποιο συστήθηκε ή άν πραγματοποιήθηκε ή κατέστη άνεφικτος δ σκοπός της.



β) Μέ καταγγελία ἀπό κάθε ἔταιρο.

γ) Μετά από δικαιοτική ἀπαγόρευση ἐνός από τούς ἑταίρους ἢ κήρυξη του σέ πτωχευση, ἐκτός ἂν ἔχει ειδικά συμφωνηθεῖ ἡ συνέχιση τῆς ἑταιρίας μεταξύ τῶν ἄλλων ἑταίρων.

δ) Μέ το Θάνατο ένός έταίρου, έκτος ጥ συμφωνήθηκε νά συνεχίζεται μεταξύ των αλλων έταίρων ή μέ τούς κληρονόμους τοῦ ἀποθανόντος.

### **8.3 Έτερόρρυθμη Εταιρία.**

Παράλληλα μέ τήν διμόρφυθμη έταιρια έμφανίζεται μιά άλλη μορφή έταιριας, ή **έτερόρρυθμη έταιρια** (ΕΕ). Σ' αύτήν, ένα ή περισσότερα πρόσωπα διαθέτουν δρι- σμένο μόνο ποσό γιά συμμετοχή σε έμπορική έπιχείρηση, όπου άλλο ή άλλα πρό- σωπα έμφανίζονται ως διμόρφυθμοι έταιροι καί εύθυνονται άπεριόριστα. Οι χρημα- τοδότες αύτοί (έτερόρρυθμοι έταιροι) παρέχουν τήν οικονομική τους ένίσχυση μέ- μορφή έταιρικής εισφορᾶς καί μετέχουν στά κέρδη καί τίς ζημίες κατά τήν δρισμέ- νη άναλογία, άλλα μέ εύθυνη μόνο μέχρι τό ποσό της εισφορᾶς τους.

Στήν έτερόρρυθμη έταιρία είναι άπαραίτητο ένας τουλάχιστον έταιρος νά εύθυνεται άπειροιστα, δημοσιού, οι δέ λοιποί μπορούν νά εύθυνονται περιορισμένα μόνο μέχρι τού ποσού τής εισφοράς τους.

Ἡ ΕΕ συνιστᾶται καὶ λύνεται δπως καὶ ἡ ΟΕ.

Στήν ΕΕ άπαγορεύεται νά διαχείριση τών υπόθεσών της οι έτερορρυθμοί έταιροι. "Αν κάποιος από αύτούς διαμιγθεῖ, εύθυνεται πλέον ώς διμόρρυθμος έταιρος, δηλαδή άπεριόριστα, μέ δηλη του τήν περιουσία.

#### 8.4 Έταιρία περιορισμένης εύθυνης.

“Άλλη μορφή έταιρίας είναι η **έταιρια περιορισμένης εύθυνης** (ΕΠΕ)

Η ΕΠΕ έχει δική της προσωπικότητα, έπωνυμία και περιουσία και οι έταιροι της εύθυνονται μόνο μέχρι του ποσού της εισφοράς τους, τά έταιρικά δημιουργία δέν μποροῦν να παρασταθοῦν μέ μετοχές.

Για τη σύσταση της ΕΠΕ απαιτούνται:

α) Καταστατικό πού περιέχει τίς διατάξεις πού ρυθμίζουν τήν δργάνωση και λειτουργία της ΕΠΕ. Τό καταστατικό καταρτίζεται μέ συμβολαιογραφικό έγγραφο.

β) Κατάθεση τοῦ καταστατικοῦ στό γραμματέα τοῦ πρωτοδικείου τῆς ἔδρας τῆς ἑταιρίας.

γ) Δημοσίευση περιλήψεως του καταστατικού στό δελτίο άνωνύμων έταιριων και έταιριων περιορισμένης εύθυνης.

Τό έταιρικό κεφάλαιο της ΕΠΕ καί ή μερίδα συμμετοχής κάθε έταιρου δέν μπορεῖ νά είναι μικρότερα από δρισμένα ποσά πού καθορίζει κάθε φορά δ νόμος. Ή έταιρική έπωνυμία της ΕΠΕ αποτελείται από τό δνομα ήνός ή περισσοτέρων έταιρων ή προσδιορίζεται από τό άντικείμενο της έπιχειρήσεως καί άκολουθείται από τίς λέξεις «έταιρια περιορισμένης εύθύνης».

‘Η ΕΠΕ έχει γενική συνέλευση πού συνέρχεται τουλάχιστον μιά φορά τό χρόνο καί απόφασίζει γιά κάθε θέμα πού άφορα τήν έταιρια. Ή διαχείριση της ΕΠΕ άνή-κει σε όλους τους έταιρους, έκτος ὅτι μέ τό καταστατικό ή μέ απόφαση της γενικῆς συνελεύσεως άνατεθεῖ η διαχείριση σε ἑνα ή περισσότερους έταιρους ή δλλα πρόσωπα. Τό έταιρικό μερίδιο μπορεῖ νά μεταβιβάζεται. έκτος ὅτι έχει συμφωνηθεῖ

## διαφορετικά.

‘Η ΕΠΕ λύεται:

- α) Σέ κάθε περίπτωση πού προβλέπεται άπό τό νόμο ἡ τό καταστατικό.
- β) Μέ απόφαση τῆς γενικῆς συνελεύσεως τῶν ἑταίρων πού λαμβάνεται άπό τά 3/4 τῶν ἑταίρων πού ἔκπροσωποῦν τά 3/4 τοῦ ἑταιρικοῦ κεφαλαίου.
- γ) Μέ τήν κήρυξή της σέ κατάσταση πτωχεύσεως.
- δ) Μέ δικαστική απόφαση γιά κάποιο σπουδαίο λόγο ἡ γιατί συγκεντρώθηκαν όλα τά ἑταιρικά μερίδια στό ἴδιο πρόσωπο.

## 8.5 Ἀφανής (μετοχική) ἑταιρία.

Παράλληλα μέ τίς μορφές ἑταιρίας πού ἀναφέρονται στίς προηγούμενες παραγράφους, ὑπάρχει καί ἡ μορφή τῆς ἑταιρίας ὅπου δέ ἑταιρικός δεσμός παραμένει **ἀ-φανής** ἀπέναντι στούς τρίτους. Στήν ἑταιρία αὐτή δέν ὑπάρχει ἀπεριόριστη εύθυνη οὔτε ἐπωνυμία. Πρόκειται γιά τή **μετοχική ἑταιρία** πού είναι γνωστή καί ὡς **ἀφανής ἑταιρία**. Είναι ἑταιρία τοῦ ἀστικοῦ δικαίου μέ σκοπό τήν ἐνέργεια ἐμπορικῶν πράξεων. ‘Η ἑταιρία αὐτή δέν ἔχει νομική προσωπικότητα καί δέ ἑταῖρος πού συναλλάσσεται μέ τρίτους ὑποχρεώνει μόνο τόν ἑαυτό του, ἐκτός ἂν ἐνεργεῖ ὡς πληρεξούσιος τῶν συνεταίρων του.

## 8.6 Συνεταιρισμοί.

Στό νεώτερο δίκαιο διαμορφώθηκε καί ἡ ἑταιρία πού ἀποκοπεῖ μέν στήν προαγγή τῶν οικονομικῶν συμφερόντων τῶν μελῶν της, δχι δμως καί στήν κατά κυριολεξία κερδοσκοπία. Πρόκειται γιά τούς συνεταιρισμούς πού τό νεώτερο δίκαιο δργανώνει κατά τρόπο ὀνάλογο μέ τά σωματεῖα, ἀλλά καί τίς ἀνώνυμες ἑταιρίες.

Καί δ συνεταιρισμός είναι ἑταιρία ἐμπορική, ἔχει δμως χαρακτήρα ἀνάμικτο μέ στοιχεία γενικότερης κοινωνικής σκοπιμότητας.

## 8.7 Κεφαλαιουχικές ἑταιρίες.

Μετά τήν ἀλματώδη ὀνάπτυξη τῆς οικονομικῆς δραστηριότητας στή σύγχρονη ἐποχή, ἡ ἐμπορική ἐπιχείρηση αὔξησε τό πεδίο δράσεώς της σέ μεγάλη κλίμακα, ὥστε νά ἀπαιτοῦνται τεράστια κεφάλαια πού είναι δύσκολο νά τά διαθέσουν ἔνα ἡ δύο μόνο πρόσωπα. Γιά νά βρεθοῦν αὐτά τά κεφάλαια πρέπει νά ἐλκυσθεῖ μεγάλος ἀριθμός χρηματοδοτῶν πού διαθέτουν καί διακινδυνεύουν μικρό μόνο μέρος τῆς περιουσίας τους γιά τή συμμετοχή τους στήν ἐπιχείρηση.

‘Η προσωπικότητα αὐτῶν πού εἰσφέρουν τά χρήματα είναι ἀδιάφορη. ‘Έκεινο πού ἔχει σημασία είναι τό ὑψος τοῦ εἰσφερόμενου κεφαλαίου. ‘Έχομε λοιπόν ἐδῶ τή μορφή δχι προσωπικής, ἀλλά **κεφαλαιουχικής ἑταιρίας**.

Βέβαια καί στήν ΕΕ ὑπάρχουν χρηματοδότες πού δέν ἔχουν προσωπική εύθυνη, ἀλλά ἡ διαφορά ἀπό τήν κεφαλαιουχική ἑταιρία είναι ὅτι στήν ἐτερόρρυθμη ὑπάρχει πάντα ἡ προσωπικότητα κάποιου πού εύθυνεται ἀπεριόριστα, ἐνῶ στήν κεφαλαιουχική δέν ἔμφανίζεται καθόλου τό προσωπικό στοιχεῖο καί δλοι οι ἑταῖροι εύθυνονται μέχρι τοῦ ποσοῦ τῆς εἰσφορᾶς τους. ‘Ετσι φθάνομε στό σημεῖο πού ἡ ἀποχώρηση ἡ δ θάνατος ἐνός ἑταίρου νά είναι ἀδιάφορα. Μάλιστα διευκολύνεται ἡ ἀποχώρηση τοῦ ἑταίρου ἡ δ μεταβίβαση τῶν ἑταιρικῶν δικαιωμάτων καί καθιερώνεται εύκολος τρόπος μεταβιβάσεως τοῦ μεριδίου, δηλαδή τής **μετοχῆς**. ‘Ο μέ-

**τοχος** συνεπώς δέν έχει άνάγκη νά περιμένει τή λύση της έταιρίας γιά νά έξελθει από αυτή καί νά πάρει πίσω τήν είσφορά του. Μπορεΐ άπλούστατα νά πουλήσει τή μετοχή του.

Έχομε δηλαδή τήν **άνωνυμη έταιρία** (ΑΕ) πού είναι ή κατ' έξοχή κεφαλαιουχική έταιρία.

## 8.8 Σύσταση – λύση τής άνωνυμης έταιρίας.

Γιά τή σύσταση τής άνωνυμης έταιρίας προβλέπονται οι έξης διατυπώσεις:

α) Καταστατικό πού γίνεται μέ συμβολαιογραφικό έγγραφο καί περιλαμβάνει τίς διατάξεις πού ρυθμίζουν τήν δργάνωση καί λειτουργία της.

β) Άδεια καί έγκριση τού καταστατικού τής ΑΕ πού παρέχεται από τό ύπουργεο Έμπορίου.

γ) Δημοσίευση τής ύπουργικής άποφάσεως καί τοῦ καταστατικοῦ στό δελτίο άνωνυμων έταιριών καί έταιριών περιορισμένης εύθύνης πού άποτελεΐ παράρτημα τής Έφημερίδας τής Κυβερνήσεως.

Όργανα τής ΑΕ είναι ή γενική συνέλευση καί τό διοικητικό συμβούλιο.

α) Η γενική συνέλευση είναι τό άνωτατο δργανο τής ΑΕ καί άποφασίζει γιά κάθε ούσιωδες θέμα πού άφορά στήν έταιρία.

β) Τό διοικητικό συμβούλιο είναι τό δργανο τής ΑΕ μέ τό δποϊ άσκείται ή διοίκησή της καί διεγάγονται οι έταιρικές έργασίες.

Στίς ΑΕ, λόγω τής ιδιαίτερης οίκονομικής τους σημασίας, άσκείται έλεγχος άπό τακτικούς έλεγκτές πού έκλεγονται από τή γενική συνέλευση, άπό τό κράτος μέ δημόσιους ύπαλλήλους καί άπό έλεγκτές πού διορίζονται από τή δικαστική άρχη, άλλα μόνο ύστερα από αίτηση τοῦ ύπουργού Έμπορίου ή μετόχων πού έκπροσωπούν τό ένα εικοστό τουλάχιστον τοῦ έταιρικού κεφαλαίου.

Η ΑΕ λύεται:

α) Άν περάσει δ χρόνος γιά τόν δποϊ συστήθηκε ή άν πραγματοποιήθηκε ή κατέστη άνέφικτος δ σκοπός της.

β) Άν άποφασίσει ή γενική συνέλευση τή διάλυσή της.

γ) Άν συγχωνευθεΐ μέ άλλη έταιρία.

δ) Άν άνακληθεΐ από τόν ύπουργο Έμπορίου ή άδεια λειτουργίας της.

ε) Άν περιέλθει σέ ένα πρόσωπο τό σύνολο τών μετοχών τής έταιρίας.

## 8.9 Ό νέος θεσμός τής ναυτικής έταιρίας.

Ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος, ή έχθρική κατοχή καί τά γεγονότα πού άκολούθησαν, είχαν ώς άποτέλεσμα τήν άποσύνδεση τής έλληνικής ναυτιλίας από τήν έθνική μας σημαία.

Στίς άρχες τής δεκαετίας τοῦ 1950 έλάχιστα μόνο πλοϊα ήταν γραμμένα στά έλληνικά νηολόγια, ένω δ κύριος δγκος τών έλληνοκτήτων πλοίων έφερε ξένες σημαίες. Γιά νά έπιτευχθεΐ δ έπαναπατρισμός τών πλοίων, τό νομοθετικό διάταγμα 2687/1953 πού έκδόθηκε κατ' έπιταγή τοῦ Συντάγματος, έπετρεψε γιά πρώτη φορά τήν έγγραφή στά έλληνικά νηολόγια πλοίων πού άνήκαν σέ άλλοδαπές έταιρίες.

Αύτό άποτέλεσε ρήγμα στό σύστημα πού ίσχυε μέχρι τότε, σύμφωνα μέ τό δποϊ άπαγορευόταν ή έγγραφή στά έλληνικά νηολόγια πλοίων πού δέν άνήκαν σέ

“Ελληνες σέ ποσοστό τουλάχιστον πενήντα έκατοστῶν.

Στό άρθρο 13 τοῦ ΝΔ 2687/53 περιλαμβάνονται εἰδικές διατάξεις πού ἀφοροῦν τά ἄνω τῶν 1500 κόρων δολικῆς χωρητικότητας πλοϊα, τά δόποια λογίζονται κεφάλαια ἔξωτερικοῦ. Γιά κάθε πλοϊοῦ ἐκδίδεται ἑγκριτική πράξη τῶν ὑπουργῶν Συντονισμοῦ, Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, πού δημοσιεύεται στήν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως καὶ περιλαμβάνει τούς δρους πού θά διέπουν ἀμετάβλητα τό πλοϊοῦ. Οι δροι αὐτοῖς εἶναι εύνοικοι γιά τά πλοϊα καὶ μποροῦν νά ἀποτελοῦν ἀκόμα καὶ παρέκκλιση ἀπό τίς Ισχύουσες διατάξεις τῆς Ἑλληνικῆς νομοθεσίας.

Οι ἑγκριτικές αὐτές πράξεις ἔχουν συνταγματική Ισχύ γιατί ἐκδίδονται κατ’ ἔξουσιο δότηση τοῦ Συντάγματος καὶ ἀποτελοῦν τήν ἑγγύηση τοῦ Ἑλληνικοῦ δημοσίου πρός τούς πλοιοκτῆτες. Ἔτσι δέν ἐπιτρέπεται ἡ μεταβολή τῶν δρων τῆς ἑγκριτικῆς πράξεως οὔτε ἀκόμα καὶ μέ νόμο, χωρίς συγκατάθεση τῶν πλοιοκτητῶν. Μέ τόν τρόπο αὐτό ἔξασφαλίζεται κυρίως ἡ σταθερότητα τοῦ καθεστώτος πού διέπει τήν Ἑλληνική ναυτιλία καὶ ἔνισχυεται ἡ ἀνταγωνιστική Ικανότητά της ἀπέναντι στίς ἀλλοδαπές.

Μετά τό ΝΔ 2687/53 ἄρχισε ἡ ἀρθρόα ἑγγραφή τῶν Ἑλληνοκτήτων πλοίων στά Ἑλληνικά νηολόγια.

‘Από τίς σχετικές διατάξεις ὑπῆρχε ἡ εὐχέρεια ἑγγραφῆς στά νηολόγια τῶν πλοίων στό δνομα εἴτε εἰδικῆς ἀνώνυμης ναυτιλιακῆς ἑταιρίας εἴτε ἀλλοδαπῆς ἀνώνυμης ἑταιρίας. ‘Ο πρώτος τύπος ἑταιρίας δέν εύδοκιμησε, γιατί ἐπέβαλλε δρισμένες ὑποχρεώσεις καὶ οι πλοιοκτῆτες προτίμησαν τίς ἀλλοδαπές ἀδέσμευτες ἀνώνυμες ἑταιρίες.

‘Η ἀνάγκη δημως ἀποκαταστάσεως τῆς ἐνότητας μεταξύ πλοιοκτησίας καὶ σημαίας τοῦ πλοίου πού ἀποτελεῖ τόν κανόνα σέ δλες τίς μεγάλες ναυτικές χῶρες ἐντάθηκε, ὅταν τό θέμα «περί ἀληθοῦς δεσμοῦ» ἀνακινήθηκε κατά τή διεθνή διάσκεψη τῆς Γενεύης.

Μετά ἀπό αὐτό θεσπίσθηκε δ νόμος 959/1979 «περί ναυτικῆς ἑταιρίας» πού ρύθμισε τό θέμα κατά τρόπο Ικανοποιητικό.

‘Η νέα αὐτή ναυτική ἑταιρία εἶναι στήν πραγματικότητα μιά μορφή ἀνώνυμης ἑταιρίας μέ σχετική ἐλαστικότητα, πού διευκολύνει τή λειτουργία τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως. Λειτουργεῖ μέ ταχύ ρυθμό, ἀνάλογο μέ τό ρυθμό τῶν ναυτιλιακῶν συναλλαγῶν καὶ εἶναι ἀπαλλαγμένη ἀπό τούς πολύπλοκους μηχανισμούς τῆς κοινῆς ἀνώνυμης ἑταιρίας.

Μέ αὐτό τόν τύπο τῆς ἑταιρίας προσφέρεται στούς “Ἐλληνες πλοιοκτῆτες μιά Ἑλληνική ἑταιρική μορφή τόσο ἐλαστική δσο καὶ ἡ παναμαϊκή ἡ λιβεριανή.

Οι κυριότερες διατάξεις περί ναυτικῆς ἑταιρίας εἶναι οι ἔξης:

α) Σκοπός τῆς ναυτικῆς ἑταιρίας εἶναι ἀποκλειστικά ἡ κυριότητα, ἡ ἐκμετάλλευση διαχείριση Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Ἀν ἡ ἑταιρία ἀναπτύξει δραστηριότητα διαφορετική, λύεται μέ δικαστική ἀπόφαση, μετά ἀπό αἴτηση τοῦ ὑπουργοῦ ‘Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἡ κάθε ἀλλου πού ἔχει ἔννομο συμφέρον.

β) Ἡ ναυτική ἑταιρία καταχωρεῖται σέ ειδικό μητρῶο, πού γιά πρώτη φορά θεσπίζεται στήν ‘Ἐλλάδα γιά ἑταιρίες.

γ) Τό κεφάλαιο τῆς ναυτικῆς ἑταιρίας μπορεῖ νά δριζεται σέ δραχμές ἡ σέ συνάλλαγμα καὶ πρέπει νά ὑπερβαίνει τό ποσό τῶν 300.000 δραχμῶν. Οι μετοχές εἶναι μόνο ἀνώνυμες ἡ μόνο ὄνομαστικές καὶ ἀπαγορεύεται ἡ εἰσαγωγή τους στό χρηματιστήριο.

δ) Ἡ πλειοψηφία τῶν μετοχῶν τῆς ναυτικῆς ἐταιρίας δέν μπορεῖ νά περιέλθει σέ ἄλλοδαπούς.

ε) Τά δργανα τῆς ναυτικῆς ἐταιρίας εἶναι, ὅπως καί στίς ἀνώνυμες ἐταιρίες, ἡ γενική συνέλευση καί τό διοικητικό συμβούλιο. Ἡ διαδικασία ὅμως συγκλήσεως καί λήψεως ἀποφάσεων ἔχει ἀπλοποιηθεῖ σημαντικά.

Ἄξιοσημείωτο εἶναι τό γεγονός ὅτι οἱ διατάξεις γιά τή ναυτική ἐταιρία εἶναι εὐθυγραμμισμένες μέ αύτές πού περιέχονται σέ σχετική κατευθυντήρια δδηγία τοῦ Συμβουλίου τῶν Ὑπουργῶν τῆς Εύρωπαικῆς Κοινότητας.

---



## ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ

#### ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΓΕΝΙΚΑ

##### 9.1 Έννοια — διαίρεση ναυτικοῦ δικαίου.

Ναυτικό δίκαιο είναι τό σύνολο τῶν κανόνων δικαίου, οι δποῖοι ρυθμίζουν τίς σχέσεις πού άνάγονται στό ναυτικό έμπόριο καί στή ναυτιλία γενικότερα. Ἡ ρύθμιση τῶν θεμάτων τῆς ναυτιλίας μέ ειδικούς κανόνες ἐπιβάλλεται, λόγω τῶν ἔξαιρετικῶν συνθηκῶν πού ἐπικρατοῦν στό θαλάσσιο έμπόριο καί τή ναυτική ἐργασία καί διαφέρουν ἀπό τίς συνθήκες πού ἐπικρατοῦν στήν ξηρά.

Τό **ἰδιωτικό ναυτικό δίκαιο** περιλαμβάνει διατάξεις πού ρυθμίζουν τίς σχέσεις τοῦ θαλάσσιου έμπορίου, τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, τῆς θαλάσσιας ἀσφαλίσεως καί ἄλλων θεμάτων, δπως είναι ἡ κυριότητα καί μεταβίβαση τοῦ πλοίου, ἡ ναυτική ὑποθήκη κλπ.

Οι διατάξεις αὐτές είναι **ἐνδοτικοῦ δικαίου** κατά κανόνα, δηλαδή δένθεποκλείουν διαφορετική ρύθμιση μετά ἀπό συμφωνία τῶν ἐνδιαφερομένων.

Τό **δημόσιο ναυτικό δίκαιο** περιλαμβάνει διατάξεις δημόσιου διεθνοῦς ναυτικοῦ δικαίου, διοικητικοῦ ναυτικοῦ δικαίου (ἀσφάλειας ναυσιπλοίας, ναυτικῆς ἐκπαίδεύσεως, ἀκτοπλοίας, διοικητικοῦ ἐλέγχου ναυτικῶν ἀτυχημάτων), ποινικοῦ καί πειθαρχικοῦ δικαίου καί ναυτικοῦ ἐργατικοῦ δικαίου.

Οι διατάξεις αὐτές είναι **ἀναγκαστικοῦ δικαίου**, δέν μποροῦν δηλαδή νά τροποποιηθοῦν μέ συμφωνία τῶν ἐνδιαφερομένων, γιατί ἀφοροῦν στή δημόσια τάξη.

##### 9.2 Ιστορική ἔξέλιξη τοῦ ναυτικοῦ δικαίου.

Ἡ ναυτιλία ἀποτελεῖ ἀρχαιότατη ἀπασχόληση τοῦ ἀνθρώπου. Ἀρχισε μέ πρωτόγονα μέσα (μονόξυλα, σχεδίες κλπ.) γιά τή διάσχιση μικρῶν ἀποστάσεων στούς ποταμούς καί τίς λίμνες καί πρίν ἀπό τήν ἔναρξη τῆς Ιστορικῆς περιόδου είχαν ἤδη κατασκευασθεῖ πλοϊα πού διέσχιζαν τίς θάλασσες καί ἔφερναν σέ ἐμπορική ἐπικοινωνία τούς παράκτιους λαούς.

Ἀπό τούς πρώτους ναυτικούς λαούς δέν διασώζονται στοιχεῖα γιά τό δίκαιο πού ρύθμιζε τίς ναυτικές τους συναλλαγές.

Τίς πρώτες διατάξεις πού ρυθμίζουν σχέσεις ναυτικοῦ δικαίου συναντοῦμε στόν κώδικα τοῦ βασιλιά τῆς Βαβυλωνίας Χαμουραμπί (2285 π.Χ.). Στήν ἀρχαίᾳ ἀθηναϊκή δημοκρατία ἵσχυσαν πολλοί θεσμοί τοῦ νεώτερου ναυτικοῦ δικαίου, δπως τό ναυτικό δάνειο, ἡ ἀβαρία κλπ. Στούς βυζαντινούς χρόνους ἴσχυσαν διάφορες συλ-



λογές ναυτικού δικαίου πού περιλάμβαναν κυρίως άποφάσεις ναυτικών δικαστηρίων και ναυτικών έθιμων της έποχής έκεινης.

‘Ο «νόμος Ροδίων ό ναυτικός» είναι μάλλον ίδιωτική συλλογή ναυτικών διατάξεων πού, παρά τήν όνομασία του, δέν έχει σχέση μέ τή Ρόδο. Περιλαμβάνει ναυτιλιακά έθιμα και συνήθειες πού ισχυσαν στήν άνατολική λεκάνη της Μεσογείου.

Συστηματική κωδικοποίηση τοῦ ναυτικοῦ δικαίου ἄρχισε τό δέκατο ἔβδομο αἰώνα μ.Χ. πρώτα στή Γαλλία μέ τήν ἔκδοση τῆς περίφημης *Ordonnance de la marine* (1681) τοῦ Λουδουβίκου XIV. ‘Ο νόμος αὐτός περιλαμβάνει διατάξεις δημόσιου και ίδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου και διαιρεῖται σέ πέντε βιβλία πού ύποδιαιροῦνται σέ τίτλους και σέ ἄρθρα. Ἀργότερα, δταν ἐπί Ναπολέοντα κωδικοποιήθηκε τό έμπορικό δίκαιο μέ τό γαλλικό έμπορικό κώδικα (*Code de commerce*), τό ναυτικό δίκαιο ἀποτέλεσε ίδιαίτερο κεφάλαιο τοῦ κώδικα αύτοῦ.

Στήν Έλλάδα ισχυσε τό 1836 αύτούσιος ό γαλλικός έμπορικός κώδικας, τό δεύτερο βιβλίο τοῦ διποίου «περί ναυτικῆς έμπορίας» περιλαμβάνει τό ναυτικό δίκαιο.

Τό 1910 ἐκδόθηκε ό νόμος ΓΨΙΖ πού ἀντικατάστησε δόλοκληρο τό δεύτερο βιβλίο τοῦ έμπορικοῦ νόμου και ισχυσε μέχρι τό 1958. Κατά τίς περιόδους αύτές ισχυσαν και ἄλλα νομοθετήματα, πολλές δέ διεθνεῖς συμβάσεις κυρώθηκαν ἀπό τή χώρα μας, σχετικές μέ θέματα ναυτικοῦ δικαίου.

### **Κώδικας ίδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου (ΚΙΝΔ).**

‘Ο κώδικας ίδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου (ΚΙΝΔ) (κυρώθηκε μέ τό νόμο 3816/1958 πού κατάργησε τό νόμο ΓΨΙΖ και κάθε ἄλλη ἀντίθετη διάταξη νόμων ή έθιμων. ‘Ο ΚΙΝΔ περιλαμβάνει διατάξεις πού ἀφοροῦν τά πλοϊα και τούς πλοιοκτήτες, τή συμπλοιοκτησία, τόν πλοϊαρχο και τό πλήρωμα, τήν εύθύνη τοῦ πλοιοκτήτη, τίς ναυλώσεις, τή ναυτική πίστη, τά ναυτικά προνόμια, τίς κατασχέσεις τῶν πλοίων, τίς ἀβαρίες, τά τῆς συγκρούσεως τῶν πλοίων, τή θαλάσσια ἀρωγή και τή θαλάσσια ἀσφάλεια.

### **Κώδικας δημόσιου ναυτικοῦ δικαίου (ΚΔΝΔ).**

Τό 1973 κυρώθηκε ό κώδικας δημόσιου ναυτικοῦ δικαίου (ΚΔΝΔ) μέ τό νομοθετικό διάταγμα 187/1973.

‘Ο ΚΔΝΔ περιλαμβάνει διατάξεις πού ἀναφέρονται:

α) Στά **πλοϊα και βοηθητικά ναυπηγήματα**, δπως είναι ή ἀπόκτηση και ἀποβολή τῆς έθνικότητας, η καταμέτρηση, η ἀσφάλεια, τά ναυτιλιακά ἔγγραφα.

β) Σέ **Θέματα προσωπικοῦ πλοίων**, δπως η ἀπογραφή, η ναυτική ἑκπαίδευση, τά ἀποδεικτικά ναυτικῆς Ικανότητας, οι συνθέσεις πληρωμάτων, η ναυτική ἐργασία, η ναυτολόγηση, η τροφοδοσία, τά καθήκοντα πλοιάρχου και πληρώματος.

γ) Σέ **Θέματα λιμενικῆς ἀστυνομίας**.

δ) Σέ **ειδικά ναυτιλιακά Θέματα**, δπως η ἀκτοπλοΐα, η πλοιήγηση, τά φαρικά τέλη κλπ. Στό τελευταῖο μέρος τοῦ ΚΔΝΔ έχουν ένταχθεῖ οι ποινικές και πειθαρχικές διατάξεις πού ἀφοροῦν τούς ναυτικούς και ύπηρχαν στόν προϊσχύσατα ποινικό και πειθαρχικό κώδικα έμπορικοῦ ναυτικοῦ (ΠΠΚΕΝ).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ

### ΠΕΡΙ ΠΛΟΙΩΝ

#### 10.1 Έμπορικά πλοϊα καί κατηγορίες τους.

Έμπορικά πλοϊα θεωροῦνται αύτά πού χρησιμοποιούνται γιά τήν έκτέλεση μεταφορών πραγμάτων ή προσώπων στή θάλασσα, γιά τήν άλιεία, τή ρυμούλκηση, τήν έπιθαλάσσια άρωγή, τήν άναψυχή, τίς έπιστημονικές έρευνες ή γιά άλλους σκοπούς.

Γιά τό χαρακτηρισμό ένός πλοίου ως έμπορικού δέν άπαιτείται, όπως παλαιότερα, ή ένέργεια «έπι κέρδει» έργασιών καί συνεπῶς έμπορικά είναι καί τά πλοϊα άναψυχής, τά έκπαιδευτικά, τά σκάφη πού έξυπηρετούν έπιστημονικούς σκοπούς, καθώς έπίσης καί τά κρατικά πλοϊα πού δέν χρησιμοποιούνται γιά καθαρά κρατικούς σκοπούς.

Μέχρι τό τέλος τοῦ περασμένου αιώνα ή διάκριση τῶν πλοίων σέ δύο κατηγορίες, δηλαδή τά φορτηγά καί τά έπιβατικά, ἵταν άρκετή γιά τά δεδομένα τῆς έποχῆς έκείνης. Μετά δημος ἀπό τή ραγδαία βιομηχανική ἀνάπτυξη τῶν νεωτέρων χρόνων καί τή μεταβολή τῆς οίκονομικῆς δργανώσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, πολλαπλασιάσθηκαν οἱ κατηγορίες τῶν έμπορικών πλοίων. Αύτό δύνεται στήν αὔξηση τῶν κατηγοριῶν τῶν πρός μεταφορά φορτίων (βιομηχανικῶν, γενικῶν φορτίων, φορτίων μαζικῆς μεταφορᾶς), στήν έπαναστατική μεταβολή τῆς ναυπηγικῆς μέ τήν εισαγωγή τοῦ χάλυβα ως ύλικού κατασκευῆς τῶν πλοίων καί στήν ἔξειδικευμένη δργανώση τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Τά έμπορικά πλοϊα διακρίνονται στίς έξης κατηγορίες:

α) 'Ανάλογα μέ τίς μεταφορές πού έκτελούν, σέ **φορτηγά** (cargo ships), **έπιβατικά** (passenger ships), σέ πλοϊα **ειδικοῦ προορισμοῦ** (special purpose ships) καί σέ πλοϊα **βοηθητικῆς ναυτιλίας** (auxiliary ships).

β) 'Ανάλογα μέ τή θαλάσσια περιοχή όπου άπασχολούνται, σέ **ώκεανοπόρα** (ocean going vessels), σέ **μικρότερης άκτινας δράσεως** (π.χ. μεσογειακά), σέ **άκτοπλοικά** (coasters) καί σέ πλοϊα **έσωτερικῶν ύδατων** (inland water ships).

γ) 'Ανάλογα μέ τό ύλικό κατασκευῆς, σέ **μεταλλικά, ξύλινα** καί **μικτῆς κατασκευῆς**.

δ) 'Ανάλογα μέ τά μέσα προώσως, σέ **ιστιοφόρα** καί **μηχανοκίνητα** (άτμοκίνητα, ντηζελοκίνητα, ήλεκτροκίνητα, πυρηνοκίνητα).

#### A. Τά φορτηγά πλοϊα.

Τά φορτηγά πλοϊα συμμετέχουν κατά τό μεγαλύτερο ποσοστό στόν παγκόσμιο έμπορικό στόλο καί προορίζονται γενικά γιά τή μεταφορά φορτίων, τά δύο πρ-



σφέρονται κατά μάζες είτε ώς **χύμα** (in bulk) είτε ώς **γενικά ή ειδικά φορτία** (general cargoes).

Δύο βασικές κατηγορίες των φορτηγών πλοίων είναι τά **έλευθερα φορτηγά** (tramps) και τά **φορτηγά πλοϊα τακτικών γραμμών** (cargo liners).

### a) Έλευθερα φορτηγά πλοϊα (tramps).

Δέν έχουν έξειδικευμένη κατασκευή. Δέν άπασχολούνται σέ κάποια συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή ή στή μεταφορά τού ίδιου πάντα φορτίου, άλλα μεταφέρουν κάθε είδους φορτία, συνήθως δμοειδή, σέ δοποιδήποτε και άπο δοποιδήποτε λιμάνι, έφόσον ή μεταφορά κρίνεται συμφέρουσα. Τά δμοειδή φορτία μεταφέρονται συνήθως σέ μεγάλες ποσότητες και είναι μικρής κατά μονάδα άξιας (γιανόθρακες, σιδηρομεταλλεύματα, δημητριακά, ζυλεία κλπ.).

Τά έλευθερα φορτηγά έχουν τήν καταγωγή τους στήν άρχαιότητα. Οι έμποροι τήν έποχή έκείνη συνεπέβαιναν μαζί μέ τά έμπορεύματα τους στά πλοϊα και, στά διάφορα λιμάνια πού προσέγγιζαν, διαπραγματεύονταν τή διάθεση τών φορτίων τους κατά τό συμφερότερο τρόπο. Κατά τό πρώτο μισό τού αιώνα μας τά έλευθερα φορτηγά κυριάρχησαν στίς παγκόσμιες μεταφορές και άποτελούσαν τό άποκλειστικό σχεδόν μέσο θαλασσίων μεταφορών.

Βασικό γνώρισμα ώς πρός τήν έκμετάλλευση τών έλευθερων φορτηγών είναι ή άσταθεια τής άπασχολήσεως, στήν δόποια συντελούν συνήθως οίκονομικές και έποχιακές διακυμάνσεις στή ζήτηση πλοϊών γιά τή μεταφορά δμοειδών φορτίων, καθώς και διάφορες πολιτικές άνωμαλίες (πόλεμοι, άποκλεισμοί, έπαναστάσεις).

Τά πλοϊα αύτά είναι άπλης κατασκευής, μέ περιορισμένο ναυπηγικό κόστος και μέ χαρηλές δαπάνες έκμεταλλεύσεως.

Ό τομέας τής έλευθερης φορτηγού ναυτιλίας, δηλαδή τών πλοίων tramps, είναι ό κατ' έξοχή τομέας δραστηριότητας τών 'Ελλήνων έφοπλιστών, στόν δόποιο άποδείχθηκαν άσυναγώνιστοι.

Τά έλευθερα φορτηγά πλοϊα διακρίνονται σέ:

**1. Γενικών φορτίων** (general cargo). Τύποι αύτής τής κατηγορίας είναι τά παλαιά Liberties, τά S.D. 14, τά Freedoms, τά M.K. II.

Τά πλοϊα αύτά, λόγω τού προορισμοῦ τους, διαθέτουν συνήθως ύποφράγματα μέ έπαρκη χώρα γιά τή στοιβασία αύτοτελών μονάδων φορτίου μέ μεγάλο δύκο (π.χ. μεγάλα δέματα ή κιβώτια), εύρυχωρα κύτη μέ μεγάλα άνοιγματα γιά νά μπαίνουν έπιμήκη φορτία (π.χ. σωλήνες, έλάσματα), έπαρκη χώρο κατατρώματος γιά φόρτωση ξυλείας και άπλης μορφής φορτοεκφορτωτικές εύκολιες. Άναπτύσσουν ταχύτητα 12-15 κόμβων.

**2. Όμοειδών φορτίων** (bulk carriers). Διαθέτουν ένα μόνο κατάστρωμα και άπασχολούνται στίς χύμα μεταφορές δμοειδών ξηρών φορτίων. Συνήθως φέρουν τίς μηχανές τους στήν πρύμη, δηποτοθετούνται και τά διαμερίσματα τού πληρώματος και διαθέτουν μεγάλα άνοιγματα κυτών πού άνοιγκολείνουν μέ μηχανικά συστήματα.

Τά bulk carriers διακρίνονται στίς έξης κατηγορίες:

– **Μεταφορᾶς μεταλλευμάτων** (ore carriers). Είναι τά σημαντικότερα τής κατηγορίας τών bulk carriers και δύναται νά καταστεῖ άπαραίτητος, έξι αιτίας τών συνεχώς αύξανομένων άναγκών τών βιομηχανιών χάλυβα. Σημαντική δμως μερίδα τών μεταλλευμάτων μεταφέρεται άπο τά πλοϊα πολλαπλής χρήσεως.

– **Μεταφορᾶς μεταλλευμάτων ή άκατέργαστου πετρελαίου** (ore/oil). Ό τύπος

αύτός παρουσιάζει μεγαλύτερες δυνατότητες γιά πλήρη άπασχόληση.

– **Μεταφοράς ποικιλίας ξηρῶν φορτίων.** Διαθέτουν μεγάλο άριθμό κυτῶν γιά τη μεταφορά διαφόρων ξηρῶν φορτίων (άνθρακα, σιτηρῶν, μεταλλευμάτων).

– **Μεταφοράς ξηροῦ καὶ ύγρου φορτίου** (bulk/oil carriers).

– **Μεταφοράς μεταλλευμάτων, χύμα ξηροῦ φορτίου καὶ πετρελαίου,** τά γνωστά ως O.B.O. (ore/bulk/oil carriers). Ότι τύπος αύτός τριπλῆς χρήσεως πλοίων δημιουργήθηκε από την άνάγκη νά αποφεύγονται όσο είναι δυνατό τά σφορτα ταξίδια, ώστε νά μειώνεται τό κόστος μεταφορᾶς.

### **β) Φορτηγά πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν (cargo liners).**

Μέ τά πλοῖα αυτά έξυπηρετούνται οι άνάγκες μεταφορᾶς γενικῶν φορτίων (general cargo). Γενικά φορτία είναι τά βιομηχανικά καὶ βιοτεχνικά είδη, τά εϊδη διατροφῆς, οι γεωργικές καὶ δρυκτές πρώτες ψεύτες κλπ.

Tά cargo liners άναπτυσσουν μεγάλη τατύπητα γιά τήν έπιτυχία τῆς άποστολῆς τους, μεταφέρουν δέ συνήθως καὶ περιορισμένο άριθμό έπιβατῶν. Ή κατασκευή καὶ δέξιοπλισμός τους είναι αὐξημένου κόστους.

Ή έκμετάλλευση τῶν cargo liners άπαιτει άναπτυγμένη κεντρική δργάνωση τῆς έπιχειρήσεως πού τά έκμεταλλεύεται, ἐκτεταμένο δίκτυο έκπροσωπήσεως καὶ πολυάριθμο καὶ έξειδικευμένο προσωπικό.

Έκτός ἀπό τόν κλασικό τύπο πλοίου τακτικῶν γραμμῶν ύπάρχουν σήμερα καὶ τά **πλοῖα μεταφορᾶς ἐμπορευματοκιβώτων** (container ships). Τά έμπορευματοκιβώτια είναι κιβώτια τυποποιημένων μορφῶν καὶ διαστάσεων καὶ χρησιμοποιούνται γιά τή μεταφορά ποικιλίας ἀγαθῶν, συνήθως ἀπό τήν παραγωγή στήν κατανάλωση.

Πλεονεκτήματα τῶν containers είναι ότι παρέχουν δυνατότητα γιά εύκολη φορτεκφόρτωση, ἔχουν ίσχυρή κατασκευή, παρέχουν προστασία στά έμπορεύματα, είναι άσφαλισμένα ἀπό παραβιάσεις στά ένδιάμεσα λιμάνια καὶ είναι οίκονομικότερη ἢ χρησιμοποίησή τους.

Άλλη κατηγορία πλοίων τακτικῶν γραμμῶν είναι τά **πλοῖα roll-on/ roll-off**, τά γνωστά ως RO-RO. Τά φορτία πού μεταφέρονται μέ τά πλοῖα αύτά «κυλίονται» μέσα ἢ ἔξω ἀπό τό πλοϊο, ἐπάνω σέ ειδικά ρυμουλκούμενα τροχοφόρα πλαίσια (trailers). Πρόκειται δηλαδή περί ειδικοῦ τύπου φορτηγῶν δχηματαγωγῶν.

Πλεονεκτήματα αύτῶν τῶν πλοίων είναι ότι ἡ φόρτωση καὶ έκφόρτωσή τους γίνεται μέ ταχύτητα καὶ χωρίς έπιβαρύνσεις.

Άλλη κατηγορία πλοίων τακτικῶν γραμμῶν είναι τά **φορτηγιδοφόρα** πλοῖα (barge carriers). Αύτά μεταφέρουν φορτία μέσα σέ φορτηγίδες οι δροῖες φορτώνονται ἢ έκφορτώνονται στά διάφορα λιμάνια χωρίς νά δημιουργεῖται καμιά καθυστέρηση. Οι έμφορτες αύτές φορτηγίδες ρυμουλκούνται μέχρι τό πλοϊο, τό δροῖο τίς παραλαβούνται καὶ έκφορτώνει τίς κενές φορτηγίδες πού τυχόν ἔχει στά κύτη του γιά νά τίς παραλάβει καὶ πάλι έμφορτες κατά τό ταξίδι τῆς έπιστροφῆς.

Τέλος ύπάρχουν τά **δχηματαγωγά πλοῖα** (car carriers) πού χρησιμοποιούνται γιά τή μεταφορά έμφορτων ἢ μή δχημάτων.

### **γ) Φορτηγά πλοῖα ύγρων φορτίων.**

Μέ τά πλοῖα αυτά μεταφέρονται ύγρα ἢ ύγροποιημένα φορτία. Στήν κατηγορία αύτή περιλαμβάνονται τά πετρελαιοφόρα, τά ύγραεροφόρα καὶ τά οινοφόρα πλοῖα.

**Πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια** (tankers). Διαφέρουν άπό τά άλλα φορτηγά πλοϊα γιατί μπορούν νά μεταφέρουν έλευθερα ύγρα φορτία. Έκτελούν συνήθως τό ταξίδι τῆς ἐπιστροφῆς κενά (ύπο έρμα) και φέρουν διπλασία ποτε τίς μηχανές τους στήν πρύμνη (σήμερα τό ίδιο σύστημα άκολουθούν ἐπίσης και πολλά φορτηγά).

Πρίν άπό τό δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, τό συνηθισμένο δεξαμενόπλοιο είχε μέγεθος 10.000 έως 15.000 τόνων dead weight. Τό 1951 ἔφθασε τούς 20.000 τόνους και άπό τό 1955 έως 1966 ή μέση χωρητικότητά του κυμαίνοταν άπό 40.000 έως 50.000 τόνους. Μετά τό 1966 δι γιαντισμός τών δεξαμενοπλοίων ξεπέρασε κάθε φραγμό και ἔφθασε διαδοχικά τούς 200.000, 300.000 και 500.000 τόνους D.W.

**Υγραεροφόρα πλοϊα** (liquefied gas carriers). Είναι πλοϊα έξειδικευμένου τύπου και μεταφέρουν ύγροποιημένα άερια πετρελαίου και φυσικά άερια άπό τίς πηγές παραγωγῆς στά κέντρα καταναλώσεως.

**Πλοϊα μεταφορᾶς χημικῶν προϊόντων** (chemical carriers). Παρουσιάζουν κοινά χαρακτηριστικά μέ τά ύγραεροφόρα, άλλα άποτελούν τελείως έξειδικευμένο τύπο πλοίων, μέ πολυδιάδαλες έγκαταστάσεις. Μερικά άπό τά μεταφερόμανα χημικά φορτία είναι πολύ έπικινδυνα και γι' αύτό ύπάρχει άναγκη ειδικευμένου πληρώματος για τήν άσφαλή διακίνησή τους.

## B. Τά έπιβατικά πλοϊα.

Τά πλοϊα αύτά άποτελούν τή δεύτερη μεγάλη κατηγορία έμπορικων πλοίων και κύριος σκοπός τους είναι ή μεταφορά έπιβατων, χωρίς ομως νά άποκλείεται ή χρησιμοποίησή τους και γιά μεταφορά έμπορευμάτων.

Τά έπιβατικά πλοϊα διακρίνονται στίς έξης κατηγορίες:

### a) Άμιγή έπιβατικά.

Είναι τά πλοϊα πού διαθέτουν τό σύνολο ή τό μεγαλύτερο ποσοστό τῆς χωρητικότητάς τους για τή μεταφορά έπιβατων. Ή παραλαβή έμπορευμάτων σέ περιορισμένες μόνο ποσότητες γίνεται για τήν έκμετάλλευση χώρων πού λόγω τής θέσεώς τους δέν προσφέρονται γιά χρήση τών έπιβατων. Τά άμιγη έπιβατικά πλοϊα διακρίνονται:

**1. Στά ύπερωκεάνεια.** Αύτά έξυπηρετούν δρομολογιακές γραμμές πού συνδέουν χώρες ύπερπόντιες. Τά τελευταία χρόνια τό είδος αύτων τών πλοίων έχει περιορισθεῖ στό έλάχιστο μετά άπό τόν δεύτερο συναγωνισμό τοῦ δεροπλάνου.

**2. Στά έκτελούντα πλόες περιορισμένης έκτάσεως.** Τά πλοϊα αύτά έξυπηρετούν δρομολογιακές γραμμές μεταξύ χωρών πού βρίσκονται σέ μικρή άπόσταση μεταξύ τους. Τέτοια είναι τό μεσογειακά έπιβατικά, κυρίως αύτά πού έκτελούν τή γραμμή 'Ελλάδας - Ιταλίας.

**3. Στά άκτοπλοϊκά έπιβατικά.** Άπασχολούνται σέ τακτικές δρομολογιακές γραμμές μεταξύ λιμένων τῆς ήμεδαπῆς. Τέτοια πλοϊα είναι τά μικρά και μεγάλα έπιβατικά, τά μικρών άποστάσεων ήμερόπλοια, τά άερόστρωμα (hovercrafts) και τά ύδροπτέρυγα (hydrofoils).

### β) Μικτά έπιβατικά.

Είναι τά πλοϊα πού, έκτος άπό τούς χώρους έξυπηρετήσεως έπιβατων, διαθέ-

τουν έπισης χώρους γιά παραλαβή περιορισμένων ποσοτήτων φορτίων. Μικτά έπισης θεωροῦνται καὶ ἑκεῖνα πού βασική ἀποστολή τους εἶναι ἡ μεταφορά ἐμπορευμάτων, ἀλλὰ διαθέτουν καὶ δρισμένους χώρους γιά τήν παραλαβή καὶ μεταφορά περιορισμένου ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν.

### **γ) Ἐπιβατικά πλοῖα κυκλικῶν περιηγητικῶν πλόων (κρουαζιερόπλοια).**

Ἡ μεγάλη αὐξηση τοῦ τουρισμοῦ κατά τά τελευταῖα χρόνια, ἔδωσε τεράστια ἀνάπτυξη στήν κατηγορία τῶν πλοίων αὐτῶν. Σημαντικό εἶναι τό δτι τά πλοῖα αὐτά δέν ἀντιμετωπίζουν τόν ἔξοντωτικό ἀνταγωνισμό τοῦ ἀεροπλάνου, δπως δλες οἱ ἄλλες κατηγορίες τῶν ἐπιβατικῶν πλοίων, ἀλλὰ ἀντίθετα συνεργάζονται μέ αὐτό.

Τά κρουαζιερόπλοια δέν ἔξυπηρετοῦν συγκεκριμένες δρομολογιακές γραμμές καὶ συγκοινωνιακές ἀνάγκες. Παραλαμβάνουν τουρίστες, Ἑλληνες καὶ ξένους καὶ ἔκτελοῦν κυκλικές περιηγήσεις, κατά τίς δποίες προσεγγίζουν σέ διάφορα λιμάνια, κυρίως σέ αὐτά πού παρουσιάζουν τουριστικό ἐνδιαφέρον, στά δποια δμως δέν δικαιοῦνται νά παραλαμβάνουν ἡ νά ἀποβιβάζουν ἐπιβάτες, ἔκτος ἀπό ἔξαιρετικές περιπτώσεις. Σκοπός συνεπῶς τοῦ κρουαζιεροπλοίου δέν εἶναι ἡ ἔξυπηρέτηση τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν, δσο εἶναι ἡ ψυχαγωγία καὶ ἡ Ικανοποίηση τῶν τουριστικῶν ἐνδιαφερόντων τῶν ἐπιβατῶν.

### **δ) Ἐπιβατικά όχηματαγωγά.**

Τά ἐπιβατικά όχηματαγωγά εἶναι πλοῖα εἰδικῆς κατασκευῆς πού διαθέτουν χώρους καὶ εύκολίες γιά τήν παραλαβή καὶ μεταφορά ἐπιβατικῶν ἡ καὶ φορτηγῶν ὁχημάτων. Σκοπός τους εἶναι ἡ σύνδεση περιοχῶν πού βρίσκονται σέ μικρή μεταξύ τους ἀπόσταση (π.χ. τοῦ Ρίου - Ἀντιρρίου, Ἀκτίου - Πρέβεζας κλπ.) ἡ νησιωτικῶν περιοχῶν μεταξύ τους ἡ μέ λιμένες τῆς ἡπειρωτικῆς ἀκτῆς.

Τά όχηματαγωγά πλοῖα διακρίνονται σέ **κλειστοῦ τύπου**, πού ἔχουν πλῆρες προστατευτικό κατάστρωμα πάνω ἀπό τό χῶρο τῶν όχημάτων, καὶ σέ **ἀνοικτοῦ τύπου**, τά δποια εἶναι μικρῆς συνήθως χωρητικότητας, χωρίς προστατευτικό κατάστρωμα.

### **Γ. Πλοῖα εἰδικοῦ προορισμοῦ.**

Ἡ τάση γιά ἔξειδίκευση τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ ἡ ἀνάγκη ταχείας καὶ ἀσφαλοῦς διενέργειάς τους ἐπέβαλαν τή σχεδίαση πλοίων εἰδικοῦ προορισμοῦ, τά δποια εἶναι:

#### **α) Πλοῖα - ψυγεῖα.**

Μεταφέρουν νωπά προϊόντα μεταξύ περιοχῶν πού ἔχουν μεγάλες ἀποστάσεις μεταξύ τους. Διαθέτουν γιά τό σκοπό αύτό εἰδικούς ψυκτικούς χώρους καὶ μηχανήματα πού λειτουργοῦν συνεχῶς γιά τή διατήρηση τῆς ἀπαιτούμενης ψύξεως κατά τούς ισχύοντες κανόνες.

Τά κυριότερα είδη πού μεταφέρονται μέ τά πλοῖα - ψυγεῖα εἶναι τά κρέατα, τά γαλακτοειδή (τυρί, βιούτυρο) τά νωπά φροῦτα, οἱ μπανάνες τά ἐσπεριδοειδή, τά ἀλιευτικά προϊόντα κλπ.

### **β) Ἀλιευτικά πλοῖα καὶ φαλαινοθηρικά.**

Εἶναι καὶ αὐτά ἔξειδίκευμένου τύπου πλοῖα, πού ἀνήκουν σέ διαφορετικό τομέα

οίκονομικής δραστηριότητας άπό ό,τι οι ναυτιλιακές έπιχειρήσεις πού έπιδίονται σε έμπορικές μεταφορές.

Άναλογα μέ τους χώρους δραστηριότητάς τους, τά άλιευτικά διακρίνονται, σέ **άλιευτικά έσωτερικών ύδατων** (λιμνῶν καί ποταμῶν), σέ **άλιευτικά πού έργαζονται κοντά στίς άκτες** καί σέ **άλιευτικά άνοικτῆς θάλασσας**. Άπο τά πλοϊα αύτά, άλλα διαθέτουν τά άλιεύματα νωπά, άλλα τά διατηροῦν σέ ψύξη μέχρι πού νά φθάσουν στό λιμάνι διαθέσεώς τους καί άλλα διαθέτουν ειδικές έγκαταστάσεις καί μέσα γιά τήν έπεξεργασία καί συσκευασία τών άλιευμάτων (πλοϊα - έργοστάσια).

Τά φαλαινοθηρικά πλοϊα είναι συνήθως άγκωδη σκάφη πού διαθέτουν καί έργοστάσιο βιομηχανικής έπεξεργασίας τής φάλαινας.

### **γ) Πλοϊα ώκεανογραφικών καί έπιστημονικών έρευνών καί πλοϊα μετεωρολογικών παρατηρήσεων.**

Αύτά είναι κατά κανόνα κρατικά πλοϊα μέ ειδική άποστολή, δηπος ή έξεύρεση νέων πλουτοπαραγωγικών πηγῶν, ή μελέτη τοῦ υποβρύχιου ζωικοῦ καί φυτικοῦ βασιλείου, ή σπουδή τών ώκεανεών ρευμάτων, ή έκτελεση ύδρογραφικών έργασιών, ή διενέργεια μετεωρολογικών παρατηρήσεων κλπ.

Έκτός άπο τίς πιό πάνω κατηγορίες υπάρχουν καί τά **πλοϊα καιροῦ** (σταθμοί μετεωρολογίας), τά **καλωδιακά** (γιά τήν πόντιση, τή συντήρηση καί έπισκευή τών υποβρυχίων καλωδίων), τά **φαρόπλοια**, πού είναι μονίμως άγκυροβολημένα καί ή θέση τους σημειώνεται στούς ναυτικούς χάρτες, καί τέλος τά **έκπαιδευτικά πλοϊα**, πού διαθέτουν ειδικό έξοπλισμό καί είναι σχεδιασμένα ειδικά γιά έκπαιδευτικούς σκοπούς τοῦ έμπορικοῦ ναυτικοῦ.

### **δ) Πλοϊα άναψυχῆς.**

Τά περισσότερα άπο αύτά είναι μικρῶν διαστάσεων καί χρησιμοποιοῦνται εἴτε άπο τούς ίδιοκτήτες τους γιά δική τους χρήση, είτε άπο τρίτα πρόσωπα, μέ δλική ναύλωση, γιά τήν έκτελεση ψυχαγωγικών πλόων. Είναι κατασκευασμένα άπο ξύλο, μέταλλο, συνθετικές ίνες (fiber glass). Υπάρχουν θαλαμηγοί μεγάλου μεγέθους πού έκτελούν άκομα καί ύπερωκεάνεια ταξίδια.

### **Δ. Πλοϊα βοηθητικῆς ναυτιλίας.**

Τά σκάφη αύτά χρησιμοποιοῦνται συνήθως στά λιμάνια, τούς δρμους, τίς διώρυγες ή κοντά σ' αύτά, γιά νά διευκολύνουν τά άλλα πλοϊα στήν έπιτυχία τής άποστολῆς τους. Συνεπώς τά βοηθητικά πλοϊα δέν ένεργοῦν τά ίδια μεταφορές, άλλα έξυπηρετοῦν άλλα πλοϊα, έκτελώντας διάφορες βοηθητικές έργασίες. Στήν κατηγορία αύτή άνηκουν:

#### **α) Τά ρυμουλκά (tugs).**

Είναι μικρῆς χωρητικότητας σκάφη μέ μηχανές μεγάλης ιπποδυνάμεως, τά δποϊα έπιτελοῦν δύο σκοπούς: (α) Τήν υποβοήθηση πλοίων μεγαλυτέρων διαστάσεων κατά τούς χειρισμούς στά λιμάνια (κατάπλους, άγκυροβολία, πρυμνοδέτηση, παραβολή, άπαρση) καί ρυμούλκυση τών πλοίων αύτών διά μέσου στενών, διαύλων καί περιορισμένων γενικά περιοχῶν καί (β) τή ρυμούλκυση στήν άνοικτή θάλασσα πλοίων πού έχουν άνάγκη βοήθειας (βλάβη μηχανῆς, άκυβερνησία).

Άναλογα μέ τήν πιό πάνω άπασχόληση, τά ρυμουλκά διακρίνονται σέ **ρυμουλκά**

## **λιμένων καί σέ ρυμουλκά ἀνοικτής Θάλασσας.**

Χαρακτηριστικό ούσιαστικῆς σημασίας τῶν ρυμουλκῶν εἶναι ἡ μεγάλη Ιπποδύναμη τῶν μηχανῶν τους καὶ οἱ ἔξαιρετικές ἐλικτικές τους ίκανότητες. Ἡ μεγάλη ιπποδύναμη τῶν μηχανῶν ἔξασφαλίζει ἰσχυρή ἐλκτική ίκανότητα πού εἶναι ἀπαραίτηστη γιά τὴν ἐπιτυχία τῆς ἀποστολῆς τοῦ ρυμουλκοῦ. Οἱ ἐλικτικές ίκανότητες ἔξασφαλίζουν τὴν ἑκτέλεση ἐπιδεξίων χειρισμῶν μέσα σὲ μικρό χρονικό διάστημα, πράγμα πού εἶναι ἀπαραίτητο γιά τὴν ἀσφαλή κίνηση καὶ τὴν ἑκτέλεση ἐλιγμῶν μέσα σὲ στενούς χώρους.

### **β) Τά ναυαγοσωστικά (salvage boats).**

Εἶναι σκάφη συγγενή μέ τά ρυμουλκά, ἀνθεκτικῆς κατασκευῆς καὶ μέ μηχανές ἰσχυρῆς Ιπποδυνάμεως, σέ σχέση μέ τίς μικρές τους διαστάσεις. Ἐχουν ἀποστολή τὴν παροχὴ ἐπιθαλάσσιας ἀρωγῆς σέ κινδυνεύοντα πλοῖα ἢ τὴν ἀνέλκυση ναυαγίων. Τά ναυαγοσωστικά ἀνήκουν συνήθως σέ ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις πού διαχειρίζονται στολίσκους τέτοιων σκαφῶν καὶ ἐπιλέγουν ἐπίκαιρα σημεῖα γιά τὴν ἐγκατάστασή τους. Τά σημεῖα αὐτά ὀποτελοῦν σταθμούς - δρυμητήρια γιά τά ναυαγοσωστικά πού παραμένουν ἑκεῖ σέ κατάσταση ἐτοιμότητας, ὥστε νά σπεύδουν ἀμέσως μόλις ἀναγγελθεῖ κίνδυνος ἀπό κάποιο πλοῖο.

Τά ναυαγοσωστικά, ἕκτος ἀπό τὴν ἀνθεκτική κατασκευή τους καὶ τὴν ἰσχυρή Ιπποδύναμη τῆς μηχανῆς τους, διαθέτουν καὶ ἔξειδικευμένο ἔξοπλισμό, δηλαδή σύγχρονα ναυτιλιακά βοηθήματα (ραντάρ, ἡχοβολιστικά κλπ.), δρτια μέσα τηλεπικοινωνίας, ἀναρροφητικές ἀντλίες, σωστικά καὶ πυροσβεστικά μέσα καὶ παράλληλα ίκανό καὶ ἔμπειρο προσωπικό.

### **γ) Οἱ πλοηγίδες (pilot boats).**

Εἶναι τά σκάφη πού χρησιμοποιοῦνται γιά τή μεταφορά τῶν πλοηγῶν στά πλοῖα πού πρόκειται νά πλοηγηθοῦν καὶ τὴν ἐπάνοδό τους στόν πλοηγικό σταθμό. Οἱ διαστάσεις τῶν πλοηγίδων καὶ οἱ μηχανές τους ποικίλουν ἀνάλογα μέ τίς συνθῆκες καὶ τίς περιοχές ἀπασχολήσεώς τους.

### **δ) Τά βοηθητικά ναυπηγήματα.**

Εἶναι τά πλωτά κατασκευάσματα πού βρίσκονται σέ σταθερή παραμονή μέσα στά λιμάνια ἢ τούς δρυμούς γιά σκοπούς βοηθητικούς τῆς ναυτιλίας. Τέτοια ναυπηγήματα ὑπάρχουν σέ μεγάλη ποικιλία, τά σπουδαιότερα δέ ἀπό αὐτά εἶναι:

1. **Οἱ φορτηγίδες** (lighters ἢ barges). Σέ παλαιότερες ἐποχές, ὅταν τά λιμάνια δέν εἶχαν τίς ἀπαιτούμενες εύκολιες γιά τὴν παραβολή καὶ φορτοεκφόρτωση τῶν πλοίων, ἡ χρησιμότητά τους ἦταν πολύ μεγάλη. Σήμερα ἡ σημασία τους ἔχει περιορισθεῖ καὶ τείνουν νά ἐκλείψουν.

2. **Οἱ βυθοκόροι.** Εἶναι πλωτά κατασκευάσματα ἐπάνω στά ὅποια εἶναι ἐγκατεστημένα μηχανικά συγκροτήματα (έκσκαφεῖς, ἀναρροφητῆρες, γερανοί) καὶ χρησιμοποιοῦνται γιά τὴν ἐκβάθυνση καὶ διαπλάτυνση τῶν λιμενικῶν χώρων καὶ τῆς συντήρησή τους. Δέν ἔχουν αὐτοδύναμη κίνηση, ἀλλά ρυμουλκοῦνται καὶ ἀγκυροβολοῦν στό σημεῖο ἔργασίας τους καὶ συνοδεύονται συνήθως ἀπό ὅλλα πλωτά ναυπηγήματα στά ὅποια τοποθετοῦνται τά προϊόντα τῆς ὑποβρύχιας δραστηριότητάς τους (βράχοι, λάσπες).

3. **Οἱ πλωτές δεξαμενές** (floating drydocks). Εἶναι μεγάλων διαστάσεων πλωτές

κατασκευές, άνοικτές και άπό τίς δύο ίκρες τους. Άποτελοῦνται άπό παραλληλεπίπεδη βάση (λεκάνη) και άπό τούς πύργους, δηλαδή τά πλευρικά κατακόρυφα τοιχώματα. "Έχουν ειδικό τεχνικό έξοπλισμό και χρησιμοποιούνται για τό δεξαμενισμό των πλοίων, τά δύοια είσιέρχονται σ' αύτές μέ κατάλληλους χειρισμούς.

**4. Οι πλωτοί γερανοί.** Είναι άνυψωτικά μηχανήματα τοποθετημένα μονίμως έπάνω σέ πλωτά κατασκευάσματα καί χρησιμοποιούνται γιά τή φορτοεκφόρτωση των πλοίων καί τήν κατασκευή ἢ συντήρηση λιμενικῶν ἔργων καί έγκαταστάσεων.

## 10.2 Τεχνική καί νομοθετική ἔννοια τοῦ πλοίου.

ΤΗ νομοθετική ἔννοια τοῦ πλοίου διαφέρει άπό τήν τεχνική του ἔννοια καί προσδιορίζεται κατά διαφορετικό τρόπο άπό βασικά νομοθετήματα πού άφοροῦν τή ναυτιλία. "Ετσι ο δρισμός τοῦ πλοίου στόν ΚΙΝΔ περιλαμβάνει διαφορετικά στοιχεῖα άπό ὅ.τι στόν δρισμό τοῦ ΚΔΝΔ καί ἄλλων νόμων (π.χ. τοῦ τελωνειακοῦ κώδικα).

Σύμφωνα μέ τήν τεχνική, τήν ἐπιστήμη καί τήν κοινή πείρα, πλοϊο γενικά θεωρεῖται ἔνα κοιλό σῶμα (σκάφος) πού ἔχει τήν Ικανότητα νά ἐπιπλέει καί νά μετακινεῖται στό νερό καί είναι προορισμένο νά ἐκπληρώνει κάποιο ναυτιλιακό προορισμό (π.χ. μεταφορά προσώπων ἢ ἐμπορευμάτων, ἀλιεία, ρυμούλκηση, ναυαγιαίρεση κλπ.).

## 10.3 Ἐννοια τοῦ πλοίου κατά τόν ΚΙΝΔ.

Τό ἅρθρο 1 τοῦ ΚΙΝΔ δρίζει ὅτι «πλοϊον είναι πᾶν σκάφος χωρητικότητος καθαρᾶς τουλάχιστον δέκα κόρων, πρωρισμένον δπως κινεῖται αύτοδυνάμως ἐν θαλάσσῃ».

.Σύμφωνα μέ τόν δρισμό αύτό, γιά νά χαρακτηρισθεῖ ἔνα σκάφος ώς πλοϊο, άπαιτούνται τά ἔξῆς στοιχεῖα:

**α) Σκάφος** δηλαδή κοιλό ναυπήγημα.

Δέν είναι σκάφος ἢ σχεδία πού φτιάχνεται άπό κορμούς δένδρων.

**β) Καθαρή χωρητικότητα τουλάχιστον δέκα κόρων.**

΄Ως μονάδα καταμετρήσεως χρησιμοποιεῖται δέ κόρος (2,83 κυβικά μέτρα). Κατά τήν ἔννοια συνεπῶς τοῦ ΚΙΝΔ τά μικρά σκάφη (πλοιάρια) καί οι βάρκες δέν θεωρούνται πλοϊα.

**γ) Αύτοδύναμη κίνηση.**

Δέν ᔹχει σημασία ποιά είναι ή κινητήρια δύναμη τοῦ σκάφους. Πλοϊα μπορεῖ νά είναι τόσο τά μηχανοκίνητα δσο καί τά Ιστιοφόρα σκάφη, ἐφόσον βέβαια συντρέχουν καί οι ἄλλες προϋποθέσεις τοῦ νόμου.

Οι βυθοκόροι, οι φορτηγίδες, οι πλωτές δεξαμενές, δέν είναι πλοϊα κατά τήν ἔννοια τοῦ ΚΙΝΔ, ἀφοῦ δέν ᔹχουν τή δυνατότητα νά κινοῦνται αύτοδύναμα.

**δ) Προορισμός κινήσεως στή θάλασσα.**

Δέν ᔹχει σημασία ἄν τό σκάφος κινεῖται στήν άνοικτή θάλασσα ἢ σέ λιμάνια ἢ δρόμους. "Οσα άντικείμενα ἐκ περιστάσεως μόνο κινοῦνται στή θάλασσα, δπως π.χ. τά ύδροπλάνα ἢ τά άμφιβια αύτοκίνητα δέν μποροῦν νά θεωρηθοῦν πλοϊα γιατί δ



νόμος ἀπαιτεῖ ό κύριος προορισμός τους νά εἶναι ή κίνηση στή θάλασσα. Ἐπίσης, κατά τήν ἔννοια τοῦ ΚΔΝΔ, πλοϊα δέν θεωροῦνται τά ποταμόπλοια, ἀφοῦ δέν κινοῦνται στή θάλασσα, ἀλλά σέ ποταμούς.

#### 10.4 Ἔννοια τοῦ πλοίου κατά τόν ΚΔΝΔ.

Κατά τόν ΚΔΝΔ «πλοϊον εἶναι πᾶν σκάφος προωρισμένον δπως μετακινεῖται ἐπί τοῦ ὕδατος πρός μεταφοράν προσώπων ἢ πραγμάτων, ρυμούλκησιν, ἐπιθαλάσσιον ἀρωγήν, ἀλιείαν, ἀναψυχήν, ἐπιστημονικάς ἐρεύνας ἢ ἄλλον σκοπόν».

Ο δρισμός τοῦ ΚΔΝΔ εἶναι εύρυτερος, ἀφοῦ γιά νά χαρακτηρισθεῖ ἔνα σκάφος ώς πλοϊο ἀρκεῖ νά εἶναι προορισμένο νά μετακινεῖται ἐπάνω στό νερό γιά δρισμένο ναυτιλιακό σκοπό, χωρίς νά τίθεται δριο χωρητικότητας οὕτε νά ἀπαιτεῖται αὐτοδύναμη κίνηση στή θάλασσα.

Ἐτσι περιλαμβάνει περισσότερες κατηγορίες σκαφῶν, δπως εἶναι τά ποταμόπλοια, τά πλοιάρια, οἱ φορτηγίδες κλπ, πού κατά τήν ἔννοια τοῦ ΚΙΝΔ δέν εἶναι πλοϊα.

#### 10.5 Πλωτά ναυπηγήματα.

Οσα σκάφη δέν συγκεντρώνουν δλες τίς προϋποθέσεις πού ἀπαιτοῦνται ἀπό τό ἀρθρο 1 τοῦ ΚΙΝΔ γιά νά θεωρηθοῦν ώς πλοϊα, λέγονται πλωτά ναυπηγήματα.

Συνεπώς πλωτά ναυπηγήματα κατά τόν ΚΙΝΔ εἶναι τά κάτω τῶν 10 κόρων καθαρᾶς χωρητικότητας πλοιάρια, καθώς καί τά σκάφη πού δέν ἔχουν αύτοδύναμη κίνηση (π.χ. φορτηγίδες, πλωτοί γερανοί) ἢ ἀκόμα τά σκάφη πού μένουν μόνιμα ἀγκυροβολημένα (π.χ. τά φαρόπλοια).

Ο ΚΔΝΔ δέν ἀναφέρεται στά πλωτά ναυπηγήματα, ἀλλά περιλαμβάνει τήν ἔννοια τοῦ **βοηθητικοῦ ναυπηγήματος**.

Βοηθητικό ναυπηγήμα, σύμφωνα μέ τόν ΚΔΝΔ, εἶναι «πᾶν πλωτόν κατασκεύασμα, ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος, προωρισμένον νά χρησιμοποιήται ἐν σταθερᾶ παραμονῆ, συνήθως ἐντός τῶν λιμένων ἢ ὅρμων διά σκοπούς βοηθητικούς τής ναυτιλίας». Κατά τήν ἔννοια ἐπομένως τοῦ ΚΔΝΔ βοηθητικά ναυπηγήματα εἶναι οἱ πλωτές δεξαμενές, τά φαρόπλοια, οἱ πλωτές ἔξεδρες, οἱ πλωτοί γερανοί κλπ.

#### 10.6 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα τῶν πλοίων.

Τά πλοϊα, λόγω τής φύσεως καί τοῦ προορισμοῦ τους, εἶναι ἀντικείμενα σπουδαίων ἔννομων σχέσεων καί ἐπειδή συνεχῶς μετακινοῦνται, ἔχουν ἀνάγκη νά ἔχατο μετακινούθουν μέ διάφορα χαρακτηριστικά γνωρίσματα, τά όποια εἶναι σταθερά καί μποροῦν νά γίνουν ἀντιληπτά ἀπό κάθε ἐνδιαφερόμενο.

Τό πλοϊο παρουσιάζει πολλές διμοιότητες μέ τό φυσικό πρόσωπο. Ἀποκτᾶ ὑποχρεωτικά ἔνα ὄνομα, ἔχει νομική κατοικία τό λιμάνι νηολογήσεώς του, ἔχει ἐθνικότητα, ἀπασχολεῖται σέ διάφορες ἐργασίες (μεταφορές, ἀλιεία, ρυμούλκηση) καί φθάνει στό τέλος τής ζωῆς του, μέ τή φυσιολογική φθορά ἢ ἀπό βίαιη αἰτία (π.χ. βύθιση, πυρκαϊά, προσάραξη).

Σέ παλαιότερες ἐποχές ἡ φαντασία τῶν ἀνθρώπων εἶχε προσδώσει στό πλοϊο προσωπικότητα ἀνάλογη μέ τήν ἀνθρώπινη. Ὑπόλειμμα τής ἀντιλήψεως αὐτῆς εἶναι ὁ χαρακτηρισμός τοῦ πλοίου στήν κατ' ἔξοχή ναυτική γλώσσα, τήν ἀγγλική, ώς

προσώπου γένους θηλυκοῦ μέ τή χρησιμοποίηση τοῦ ἄρθρου she, ὅπως συμβαίνει ὅταν πρόκειται γιά ἔμψυχα ὄντα.

Παρά τήν ἀντίληψη αὐτῆς, τό πλοϊο δέν ἔχει νομική προσωπικότητα. Εἶναι ἔνα «πράγμα» πού μπορεῖ νά καταστεῖ μόνο **ἀντικείμενο** ἐννόμων σχέσεων καί ὅχι **ὑποκείμενο**. Δέν μπορεῖ π.χ. τό πλοϊο νά ἀποκτήσει περιουσιακά στοιχεῖα, ὅπως τό φυσικό ἡ τό νομικό πρόσωπο.

Τά κύρια χαρακτηστικά γνωρίσματα τοῦ πλοίου, είναι τό δνομα, τό διεθνές διακριτικό σῆμα, ἡ χωρητικότητα καί ὁ ἀριθμός καί τό λιμάνι νηολογήσεως του. Ἀλλα σημαντικά στοιχεῖα τοῦ πλοίου είναι οι διαστάσεις (πλάτος, μῆκος, ὑψος), τό εἴδος τῆς κινητήριας δυνάμεως καί ἡ ἱπποδύναμη τῆς μηχανῆς του.

### **α) Τό δνομα τοῦ πλοίου.**

Αύτό ἐκλέγεται ἐλεύθερα ἀπό τόν πλοιοκτήτη καί δέν ἀπαγορεύεται νά δοθεῖ δνομα πού ἥδη φέρει ἔνα ἄλλο πλοϊο, ὑπό τήν προϋπόθεση ὅμως ὅτι αὐτό δέν προκαλεῖ σύγχρυση στούς συναλλασσομένους, δόποτε ἔχουν ἐφαρμογή οι διατάξεις περί ἀθέμητου ἀνταγωνισμοῦ (π.χ. ὅταν σέ ἐπιβατηγό πλοϊο δίνεται τό δνομα ἄλλου ἐπιβατηγοῦ πού είναι δρομολογημένο καί γνωστό στήν ἀκτοπλοία).

Γιά τήν ἀλλαγή τοῦ δνόματος τοῦ πλοίου ἀπαιτεῖται ἄδεια τοῦ YEN. Ἀν τό πλοϊο είναι ἐνυπόθηκο, ἀπαιτεῖται ἐπιπλέον καί προηγούμενη ἔγγραφη συναίνεση τῶν ἐνυποθήκων δανειστῶν.

Τό δνομα τοῦ πλοίου ἀναγράφεται στήν πρύμνη του μέ ἐλληνικά γράμματα καί στίς παρειές του μέ λατινικούς χαρακτῆρες.

### **β) Τό διεθνές διακριτικό σῆμα (ΔΔΣ).**

Τό δνομα τοῦ πλοίου δέν είναι ἀρκετό γιά τόν ἀκριβή προσδιορισμό του, ἀφοῦ ύπαρχουν συνήθως περισσότερα πλοϊα μέ τό ἴδιο δνομα. Ὁρισμένα μάλιστα δνόματα είναι πολύ συνηθισμένα (π.χ. "Αγιος Νικόλαος, Παναγία") καί φέρονται ἀπό μεγάλο ἀριθμό πλοίων. Γιά τό λόγο αὐτό καθιερώθηκε διεθνῶς ἡ σηματολόγηση τῶν πλοίων μέ συνδυασμό τεσσάρων γραμμάτων ἀπό το διεθνές σηματολόγιο. Στά ύπο ἐλληνική σημαία πλοϊα ἔχουν διατεθεῖ οι δμάδες ἀπό SVAA μέχρι SZZZ, οι δμάδες ὅμως ἔχουν ἥδη ἔξαντληθεὶ καί γί αὐτό διατέθηκαν ἐπιπροσθέτως καί οι δμάδες ἀπό J4AA ἔως J4ZZ καί ἀπό SVAA2 ἔως SVBZ9.

Τό ΔΔΣ χορηγεῖται ἀπό τή λιμενική ἀρχή κατά τή νηολόγηση τοῦ πλοίου ἐφόσον ἔχει ὀλική χωρητικότητα ἀνά τῶν 30 κόρων ἡ ὅταν πρόκειται γιά ναυαγοσωστικό.

Χορηγεῖται ἐπίσης καί σέ πλοϊα καί πλοιάρια πού ἔχουν ἔγκατάσταση ἀσυρμάτου, ἀσχετα ἀπό τή χωρητικότητά τους καί ἀποτελεῖ χαρακτηριστικό κλήσεως ἀσυρμάτου τοῦ πλοίου.

Στό YEN τηρεῖται εἰδικό μητρῶο σηματολογήσεως τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ὅπου καταχωροῦνται ὅλα τά πλοϊα στά δημοσία χορηγεῖται ΔΔΣ.

### **γ) Ἡ χωρητικότητα.**

Μετά τήν καταμέτρηση τοῦ πλοίου ἀπό τή λιμενική ἀρχή νηολογήσεως ἡ τήν Ἐπιθεώρηση Ἐμπορικῶν Πλοίων (ΕΕΠ) ἡ ἀπό διεθνῶς ἀναγνωρισμένο καί εἰδικά ἔξουσιο δοτημένο νηογνώμονα, προσδιορίζεται ἡ χωρητικότητά του, ἡ δημοσία διακρίνεται σέ ὀλική καί καθαρή.

Ἡ **ὸλική** χωρητικότητα περιλαμβάνει. ὅλους τούς μόνιμα σκεπαστούς καί κλει-



στούς χώρους πού βρίσκονται κάτω από τό άνωτατο κατάστρωμα καί ἐπάνω σ' αὐτό. **Καθαρή** χωρητικότητα εἶναι αὐτή πού ἀπομένει δταν ἀπό τήν δλική χωρητικότητα ἀφαιρεθοῦν οἱ χῶροι τούς δποίους δρίζει δ νόμος, δπως εἶναι οἱ χῶροι τοῦ μηχανοστασίου, τῶν ἀποθηκῶν καυσίμων, τῶν ἐνδιαιτημάτων πληρώματος κλπ.

‘Ως μονάδα καταμετρήσεως χρησιμοποιεῖται δ κόρος πού ίσοῦται μέ 2,83 κυβικά μέτρα ή 100 ἀγγλικά κυβικά πόδια.

### **δ) Τό λιμάνι καί δ ἀριθμός νηολογήσεως.**

Τό λιμάνι νηολογήσεως ἐκλέγεται ἐλεύθερα ἀπό τόν πλοιοκτήτη. Ό ἀριθμός νηολογίου εἶναι δ αὔξοντας ἀριθμός μέ τόν δποϊο ἐγγράφεται τό πλοϊο σέ δρισμένο νηολόγιο. ‘Η ἀλλαγή λιμανιοῦ νηολογίου, δηλαδή ή μεταφορά σέ ἄλλο νηολόγιο, λέγεται **μετανηολόγηση** ή **μετεγγραφή**.

Μετανηολόγηση γίνεται μέ ἔγκριση τοῦ κυρίου τοῦ πλοίου. “Αν τό πλοϊο εἶναι ἐνυπόθηκο, γιά τή μετανηολόγηση ἀπαιτεῖται καί συγκατάθεση τῶν ἐνυποθήκων δανειστῶν. Τό λιμάνι καί δ ἀριθμός νηολογίου ἀναγράφονται στήν πρύμνη τοῦ πλοίου καί κάτω ἀπό τό σνομά του.

---

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ

### ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

#### 11. Αρμόδιες ύπηρεσίες γιά τήν καταμέτρηση.

Πρίν από τήν έγγραφή πλοίου, πλοιαρίου ή βιοθητικοῦ ναυπηγήματος στό άντι-στοιχο νηολόγιο ή στό βιβλίο φορτηγίδων, πρέπει νά γίνει καταμέτρηση, γιά νά έξακριβωθοῦν οι άκριβεῖς διαστάσεις καί ή χωρητικότητά του. Μέ βάση τά άποτελέσματα τῆς καταμετρήσεως γίνεται ή διάκριση τῶν πλοίων ἀπό τά πλοιάρια καί καθορίζεται ή κλάση τοῦ νηολογίου στό δύο θά καταχωρηθεῖ τό πλοϊο.

Ἡ χωρητικότητα τῶν πλοίων ἔχει ἐπίσης σημασία γιά τόν ύπολογισμό τῶν ύποχρεώσεών του ὡς πρός τήν καταβολή τῶν λιμενικῶν καί ναυτιλιακῶν τελῶν καί τόν καθορισμό τῆς όργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματός του.

Αρμόδιες ἀρχές γιά τήν καταμέτρηση ἡ τήν ἀνακαταμέτρηση τῶν πλοίων, πλοιαρίων καί βιοθητικῶν ναυπηγημάτων καί τήν ἔκδοση σχετικοῦ πιστοποιητικοῦ είναι ή Ἐπιθεώρηση Ἐμπορικῶν Πλοίων (ΕΕΠ) ή, προκειμένου γιά μικρά σκάφη, οι λιμενικές ἀρχές. Ὁ νόμος ἐπιτρέπει ἐπίσης τήν ἔξουσιοδότηση Ἐλλήνων ἢ ξένων νηογνωμόνων γιά τή διενέργεια καταμετρήσεων μέ δαπάνες τοῦ πλοιοκτήτη. Τά ἔξαγομενα στοιχεία ύποβάλλονται στήν ΕΕΠ γιά τήν ἔκδοση τοῦ πιστοποιητικοῦ καταμετρήσεως.

Μέ τόν τρόπο αὐτό ἔξυπηρετοῦνται τά ποντοπόρα πλοῖα πού δέν ἔχουν τή δυνατότητα νά καταπλεύσουν σέ ἑλληνικά λιμάνια γιά νά καταμετρηθοῦν ἀπό τίς ἑλληνικές ἀρχές.

Τό πλοϊο πού πρόκειται νά ἀποκτήσει τήν ἑλληνική ἔθνικότητα καί είναι ἐφοδιασμένο μέ πιστοποιητικό καταμετρήσεως ἀπό ἀρμόδια κρατική ἀρχή ἢ ἀπό νηογνώμονα συντεταγμένο σύμφωνα μέ κανονισμούς καταμετρήσεως ὅμοιους μέ τούς ἑλληνικούς, δέν ύποβάλλεται σέ νέα καταμέτρηση, ἐκτός ἢ ἔχει ὑποστεῖ ἐπισκευές ἢ μετασκευές πού ἀλλοιώνουν τή χωρητικότητά του. Στήν περίπτωση αὐτή ἔκδιεται ἀπό τήν ΕΕΠ ἢ ἀπό τή λιμενική ἀρχή πιστοποιητικό καταμετρήσεως μέ βάση τά σχετικά στοιχεῖα τοῦ ἀλλοδαποῦ πιστοποιητικοῦ.

Ἄν τό ἀλλοδαπό πιστοποιητικό δέν είναι συντεταγμένο μετά ἀπό καταμέτρηση ὅμοια μέ τούς ἑλληνικούς κανονισμούς, ἔχει ὅμως τά στοιχεῖα ἔκεινα πού ἀπαιτοῦνται γιά τόν καθορισμό τῆς χωρητικότητας τοῦ πλοίου σύμφωνα μέ τούς ἑλληνικούς κανονισμούς καταμετρήσεως. ἐπιτρέπεται ή χορήγηση ἑλληνικοῦ πιστοποιητικοῦ, μέ βάση τό πιστοποιητικό αὐτό.

Στό πιστοποιητικό καταμετρήσεως ἀναγράφονται οι διαστάσεις τοῦ πλοίου (μῆκος, πλάτος, ὑψος), ἡ χωρητικότητά του (δλική καθαρά) καί τά λοιπά στοιχεῖα του, δπως ἐπίσης καί τό εἶδος καί ή Ιπποδύναμη τῶν κινητηρίων μηχανῶν του. "Οταν τό

πλοϊού ύποστεῖ μεγάλης έκτασεως έπισκευές ή μετασκευές, οι δόποιες μεταβάλλουν τή χωρητικότητα του, δο πλοιοκτήτης ή δο πλοιάρχος δύφειλουν νά ζητήσουν τήν άνακαταμέτρησή του και τήν έκδοση νέου πιστοποιητικού.

Έπίσης όταν η ΕΕΠ έχει λόγους νά άμφιβάλλει γιά τήν κανονικότητα τής καταμετρήσεως τού πλοίου, μπορεΐ νά προβεΐ αύτεπαγγέλτως στήν άνακαταμέτρησή του.

---



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΩΔΕΚΑΤΟ

### ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

#### 12.1 Νηολόγια - νηολόγος.

Όλα τά έλληνικά πλοϊα καί πλοιάρια έγγραφονται σέ δημόσια βιβλία, τά δποια τηρούνται άπό τά λιμεναρχεία. Τά βιβλία αυτά όνομάζονται **νηολόγια** καί είναι ειδικά μητρώα τῶν πλοίων, δημόσια καί προσιτά σέ κάθε ένδιαφερόμενο. Είναι δεμένα σέ τόμους τῶν τριακοσίων σελίδων, άριθμημένους καί μονογραφημένους πρίν άπό τή χρήση τους. Στήν ̄ννοια τῆς δημοσιότητας περιλαμβάνεται καί ή ύποχρέωση αύτοῦ πού τά τηρεῖ, δηλαδή τοῦ νηολόγου, νά έκδιδει διάφορα πιστοποιητικά, ἀντίγραφα, περιλήψεις κλπ. άπό τά βιβλία καί τούς φακέλλους τοῦ άρχείου του, σέ κάθε ένδιαφερόμενο πού ύποβάλλει σχετική αίτηση.

Ή δημοσιότητα τῶν νηολογίων έπιβάλλεται γιά νά έξασφαλίζονται τά συμφέροντα τῶν τρίτων, ἐπειδή στά βιβλία αυτά καταγράφονται οι κτήσεις καί μεταβολές ἐμπραγμάτων δικαιωμάτων.

Νηολόγια τηρούνται στά κεντρικά λιμεναρχεία, τά λιμεναρχεία καί σέ δρισμένα ύπολιμεναρχεία τοῦ κράτους άπό ειδικά δριζόμενο ὅξιωματικό ΛΣ πού λέγεται **νηολόγος**. Νηολόγια τηρούνται ἐπίσης στά προξενικά λιμεναρχεία Λονδίνου, Νέας Ύόρκης καί Τόκιο γιά τήν προσωρινή νηολόγηση τῶν έλληνικῶν πλοίων, τά δποια κατόπιν μετανηολογούνται στά νηολόγια έλληνικῶν λιμένων.

Τά νηολόγια ἐποπτεύονται άπό τόν εἰσαγγελέα πρωτοδικῶν τῆς περιοχῆς όπου ἔδρεύει τό λιμεναρχείο πού τά τηρεῖ.

Ο νηολόγος ἔχει τήν ύποχρέωση νά ἀρνηθεῖ τή νηολόγηση ἢ κάθε ἄλλη έγγραφή στά νηολόγια, δταν ύπάρχουν ἐλλείψεις στά ἔγγραφα πού τοῦ ύποβάλλουν. Συντάσσει τότε σχετική ἀπορριπτική ἔκθεση, τήν δποια καταχωρεῖ στό βιβλίο ἀπορριπτικῶν ἔκθεσεων καί ἐφαρμόζει τή σχετική διαδικασία πού δρίζει ή πολιτική δικονομία.

#### 12.2 Κατηγορίες νηολογίων.

Κάθε έλληνικό πλοϊο νηολογεῖται, ἀνάλογα μέ τήν καθαρά χωρητικότητα καί τό εἶδος τῆς πρωαστήριας δυνάμεως του, στό ἀντίστοιχο νηολόγιο πλοίων. Σέ κάθε λιμενική ἀρχή πού τηρεῖ νηολόγια ύπάρχουν τά έξης βιβλία:

- α) Τό νηολόγιο Β' κλάσεως ἀτμοπλοίων γιά μηχανοκίνητα πλοϊα καθαρᾶς χωρητικότητας πάνω άπό 60 κόρους.
- β) Τό νηολόγιο Β' κλάσεως Ιστιοφάρων γιά Ιστιοφόρα πλοϊα πάνω άπό 60 κόρους καθαρᾶς χωρητικότητας.
- γ) Τό νηολόγιο Α' κλάσεως πλοίων γιά πλοϊα κάθε εϊδους άπό 10 – 60 κόρους καθαρᾶς χωρητικότητας.
- δ) Εύρετήρια νηολογίων, χωριστά γιά κάθε κατηγορία άπό αύτά.



Τά πλοιαρία, παρ' όλο πού δεν περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις, έχουν νά έγγραφονται στά **νηολόγια πλοιαρίων**.

Γιά τά ναυπηγήματα πού δέν άνήκουν στήν κατηγορία τών πλοίων ή πλοιαρίων (κυρίως χωρίς μηχανή) τηρούνται τά **βιβλία φορτηγίδων**, δημοσιεύονται οι φορτηγίδες, τά σλέπια, οι βυθοκόροι, πλωτοί γερανοί, δεξαμενές κλπ.

### 12.3 Νηολόγηση καί σημασία αύτῆς.

Νηολόγηση είναι ή έγγραφή ένός πλοίου στό νηολόγιο μετά από τήν δριστική άναγνωρίση του ώς έλληνικού. Σέ περίπτωση προσωρινής άναγνωρίσεως τού πλοίου δέν γίνεται νηολόγηση, άλλα χορηγούνται προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα από τή λιμενική άρχη.

Γιά νά γίνει ή νηολόγηση πρέπει νά ύποβληθούν στό νηολόγιο τά έξης δικαιολογητικά:

α) **Αἴτηση** μέ τήν δοπία δ πλοιοκτήτης ή δ νόμιμος άντιπρόσωπός του ζητοῦν τή νηολόγηση.

β) **Τίτλος ίδιοκτησίας.** Γιά τά πλοϊα πού άγοράζονται στό έξωτερικό συντάσσεται **πωλητήριο** (bill of sale) πού πρέπει νά είναι θεωρημένο από έλληνική προξενική άρχη. "Αν τό πλοϊο έχει ναυπηγηθεί στήν Έλλάδα, προσκομίζεται τό άντιγραφο τής συμβάσεως ναυπηγήσεως καί πρωτόκολλο παραδόσεως καί παραλαβής του.

γ) **Δήλωση ίδιοκτησίας τού πλοίου.** Μέ αύτή δ πλοιοκτήτης βεβαιώνει δτι τό πλοϊο τού άνήκει έξ δλοκλήρου ή δτι είναι συνιδιοκτήτης κατά δρισμένα ποσοστά.

δ) **Πιστοποιητικό Ιθαγένειας τών πλοιοκτητών,** ώστε νά διαπιστώνεται δτι άνω από τά πενήντα έκατοστά τού πλοίου άνήκουν σέ "Ελληνες".

ε) **Πιστοποιητικό διαγραφής** από τά νηολόγια δημοσιεύονται καταγραμμένο τό πλοϊο. Τό πιστοποιητικό αύτό είναι ύποχρεωτικό γιά πλοϊα πού διαγράφονται από Ιταλικά, Δυτ. Γερμανίας καί λιβεριανά νηολόγια.

στ) **Πρωτόκολλο καταμετρήσεως.**

ζ) **Έγγραφα έκτελωνισμοῦ τού πλοίου,** έφόσον αύτό άγοράσθηκε στό έξωτερικό.

Μετά από τόν έλεγχο τών ύποβαλλομένων δικαιολογητικών καί τή διαπιστωση δτι αύτά είναι έν τάξει, δ νηολόγος προβαίνει στήν έγγραφή τού πλοίου στό νηολόγιο, δηλαδή στή νηολόγησή του. "Αν ζημας, δημοσιεύονται διαπιστώσει δτι ύπάρχουν ούσιωδεις έλλειψεις στά δικαιολογητικά, τότε είναι ύποχρεωμένος νά άρνηθε τή νηολόγηση καί νά συντάξει άπορριπτική έκθεση.

'Η **πράξη νηολογήσεως** περιλαμβάνει τό άνομα τού πλοίου καί τό είδος του, τίς διαστάσεις καί τή χωρητικότητά του, τό είδος τής κινητήριας μηχανής καί τήν ιπποδύναμή της, τό διεθνές διακριτικό σήμα, τό άνομα καί ιθαγένεια τού πλοιοκτήτη καί διορισμό άντικλήτου μέ κατοικία στήν Έλλάδα καί τέλος τόν τίτλο κτήσεως τής κυριότητας. 'Η πράξη αύτή χρονολογεῖται καί ύπογράφεται από τό νηολόγο.

Μετά τή νηολόγηση έκδίδεται έγγραφο έθνικότητας τού πλοίου, τό δημοσιεύεται καί ως τίτλος κυριότητάς του.

### 12.4 Μετανηολόγηση (μετεγγραφή).

Κάθε πλοιοκτήτης μέ ποσοστό ίδιοκτησίας περισσότερο από πενήντα έκατοστά δικαιούνται νά ζητήσει τή μετεγγραφή τού πλοίου στά νηολόγια άλλου έλληνικού λιμανιού.



“Αν τό πλοϊο είναι ένυπόθηκο, άπαιτεῖται έγγραφη συγκατάθεση τού ένυπόθηκου δανειστῆ.

Μετανηολόγηση γίνεται ύποχρεωτικά γιά τά πλοϊα πού γιά άποφυγή καθυστερήσεων νηολογούνται προσωρινά στό Λονδίνο, τή Νέα Ύόρκη ή τό Τόκου καί μεταφέρονται δριστικά στά νηολόγια έλληνικοῦ λιμανιοῦ.

## 12.5 Νηολόγηση ναυπηγούμενου πλοίου.

Ο ΚΙΝΔ έπιτρέπει τή νηολόγηση ναυπηγουμένου πλοίου καί τήν έγγραφή σ’ αύτό ύποθήκης. Αύτό έχει μεγάλη πρακτική σκοπιμότητα γιατί, διευκολύνεται έτσι οίκονομικά ό πλοιοκτήτης νά περατώσει τή ναυπήγηση τού πλοίου, ύποθηκεύοντάς το καί έξευρίσκοντας μέ τόν τρόπο αύτό τά άπαιτούμενα κεφάλαια.

Στήν πράξη νηολογήσεως άναγράφονται τά διάφορα στοιχεία τού ναυπηγουμένου πλοίου, τά δποια συνάγονται άπο τή σύμβαση ναυπηγήσεως, καθώς καί τά στοιχεία τού πλοιοκτήτη.

“Οταν ή ναυπήγηση περατωθεῖ καί παραληφθεῖ τό πλοϊο, ό πλοιοκτήτης ύποβάλλει στό νηολόγιο τό σχετικό πρωτόκολλο παραδόσεως καί παραλαβῆς. Άκολουθει καταμέτρηση τού πλοίου καί έγγραφή τών στοιχείων του στό νηολόγιο μέ βάση τό πρωτόκολλο καταμετρήσεως. Στή συνέχεια έκδίδεται τό έγγραφο έθνικότητας τού πλοίου καί τά λοιπά ναυτιλιακά του έγγραφα.

## 12.6 Διαγραφή τού πλοίου άπό τά νηολόγια.

Κάθε πλοϊο ή πλοιάριο διαγράφεται άπο τά έλληνικά νηολόγια, θταν άπωλεσει τήν έλληνική Ιθαγένεια. Αύτό μπορει νά συμβει θταν τό πλοϊο περιέλθει σέ άλλοδαπούς κατά ποσοστό περισσότερο άπο 50% ή θταν αύτό άπωλεσθει άπο δποιαδήποτε αίτια (π.χ. καταβύθιση, πυρκαϊά, προσάραξη).

Γιά τή διαγραφή άπαιτεῖται διαταγή τού ΥΕΝ, ή δποια έκδίδεται αύτεπάγγελτα ή μετά άπο αίτηση αύτού πού έχει έννομο συμφέρον καί άφου διαπιστωθει ό λόγος διαγραφῆς.

Γιά τά πλοϊα πού έχουν νηολογηθεῖ δυνάμει τού άρθρου 13 τού ΝΔ 2687/1953, ή διαγραφή γίνεται μέ άπλη δήλωση τού πλοιοκτήτη θτι έπιθυμει τήν άλλαγή σημαίας τού πλοίου, χωρίς νά άπαιτεῖται ειδική άδεια τού ΥΕΝ. Καί στήν περίπτωση αύτή, θταν τό πλοϊο είναι ύποθηκευμένο, άπαιτεῖται συγκατάθεση τών ένυποθήκων δανειστῶν.

## 12.7 Ναυτικά ύποθηκολόγια, βιβλία κατασχέσεων – έκθέσεων.

Σέ δρισμένα λιμεναρχεία τού κράτους καί στά προξενικά λιμεναρχεία Λονδίνου, Νέας Ύόρκης καί Τόκου τηρούνται τά **ναυτικά ύποθηκολόγια**, όπου καταγράφονται οι ύποθήκες τών πλοίων. Στά λιμεναρχεία τής χώρας τηρούνται **βιβλία κατασχέσεων** στά δποια καταγράφονται οι κατασχέσεις πού έπιβάλλονται στά πλοϊα. Έπισης τηρούνται καί **βιβλία έκθέσεων**, όπου καταχωρούνται κατά χρονολογική τάξη έκθέσεις γιά τίς έγγραφές πού πρόκειται νά γίνουν στά νηολόγια καί ύποθηκολόγια.

Τά παραπάνω βιβλία, όπως καί τά νηολόγια, είναι δημόσια βιβλία τά δποια έποπτεύονται άπο τόν κατά τόπο άρμόδιο είσαγγελέα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΡΙΤΟ

### ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

#### 13.1 Γενικά.

Τά πλοϊα, δπως καί τά πρόσωπα, ἔχουν ἐθνικότητα (ιθαγένεια) μιᾶς Πολιτείας, τῆς δποίας φέρουν τή σημαία.

Ἡ ἐθνικότητα εἶναι ἀπαραίτητη γιά τά πλοϊα γιατί, σύμφωνα μέ τό διεθνές δίκαιο, ὅταν αύτά βρίσκονται στήν ἐλεύθερη θάλασσα, θεωροῦνται ώς ἐπέκταση τοῦ ἑδάφους τῆς Πολιτείας τῆς δποίας φέρουν τή σημαία.

Πλοϊ χωρίς ιθαγένεια, στήν ἐλεύθερη θάλασσα, βρίσκεται ἔξω ἀπό κάθε ἔννομη τάξη.

Ἡ ιθαγένεια τοῦ πλοίου ἔχει μεγάλη σημασία γιά τίς κάθε εἰδους σχέσεις στίς δποίες συμμετέχει αύτό, δπως ἐπίσης καί γιά τίς σχέσεις τῶν προσώπων πού ἐπιβαίνουν (πλήρωμα - ἐπιβάτες).

Ἡ Πολιτεία τῆς σημαίας τοῦ πλοίου ἀσκεῖ πλήρη δικαιοδοσία ἐπάνω του, ὅταν αύτό βρίσκεται στήν ἀνοικτή θάλασσα καί ἐπί τῶν πραγμάτων καί προσώπων τά δποία φέρει.

Σέ καιρό πολέμου, ἀπό τή σημαία τοῦ πλοίου κρίνεται ἡ φιλική ἢ ἐχθρική ἡ ούδετερη ιδιότητά του καί ἡ ἀνάλογη μεταχείρησή του ἀπό τούς ἐμπολέμους.

Στήν Ἑλλάδα, δπως καί σέ πολλά ἄλλα κράτη, μόνο στά ἐθνικά πλοϊα ἐπιφυλάσσεται ἡ ἀσκηση διαφόρων ἐργασιῶν μέσα στά χωρικά ύδατα. Τέτοιες ἐργασίες είναι:

- Ἡ μεταξύ ἐλληνικῶν λιμανιῶν μεταφορά προσώπων καί πραγμάτων (άκτοπλοία).
- Οι κάθε φύσεως ρυμουλκικές ἐργασίες.
- Ἡ παροχή ἐπιθαλάσσιας ἀρωγῆς καί οι ναυγοσωστικές ἐργασίες.
- Ἡ ἀλιεία καί κάθε ἄλλη ἐργασία (π.χ. ἡ σπογγαλιεία).

#### 13.2 Προϋποθέσεις ἀναγνωρίσεως πλοίου ώς ἐλληνικοῦ.

Γιά νά ἀναγνωρισθεῖ ἔνα πλοϊ ὡς ἐλληνικό ἀπαιτεῖται, σύμφωνα μέ τόν ΚΔΝΔ, νά ἀνήκει σέ Ἑλληνες ὑπηκόους ἢ σέ ἐλληνικά νομικά πρόσωπα κατά ποσοστό μεγαλύτερο τῶν πενήντα ἑκατοστῶν καί νά ἔχει ἐγγραφεῖ σέ κάποιο ἐλληνικό νηολόγιο.

Ἐξαίρεση ἀπό τόν κανόνα αύτό δρίζει τό ἄρθρο 13 τοῦ ΝΔ 2687/1953 «περί ἐπενδύσεως καί προστασίας κεφαλαίων ἔξωτερικοῦ», πού ἐπιτρέπει ἀναγνωριση ώς ἐλληνικῶν, πλοίων ἄνω τῶν 1500 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητας (κ.ο.χ.) πού ἀνήκουν σέ ἄλλοδαπές ἔταιρίες.

Τά τελευταία χρόνια, τό σύνολο σχεδόν των έλληνικών φορτηγών πλοίων, άνω των 1500 κ.ο.χ., άλλα και πολλών έπιβατικών, έχουν έγγραφεi στά έλληνικά νηολόγια στό σημείο άλλοδαπών ναυτιλιακών έταιριών (Λιβεριάς, Παναμᾶ), τά κεφάλαια τών δημοσίων δύμων άνήκουν σέ "Έλληνες κατά ποσοστό" άνω τών πενήντα έκατοστών.

'Άλλα ύπάρχουν και πολλά έλληνόκτητα πλοία, πού δέν έχουν έγγραφεi στά έλληνικά νηολόγια γιά διάφορους λόγους, κύριως λόγω πιστωτικής πολιτικής (π.χ. οι άμερικανικές τράπεζες έπιβάλλουν σέ πολλές περιπτώσεις τή διατήρηση τής λιβεριανής σημαίας στά πλοία πού έχουν δανειοδοτήσει).

Οι πλοιοκτήτες τών περισσοτέρων άπο τά πλοϊα αύτά, έχουν ύπογράψει συμβάσεις άσφαλίσεως τών πληρωμάτων τους μέ τό Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT) και έτσι τά έλληνικά πληρώματα πού ύπηρετούν σ' αύτά καλύπτονται πλήρως άπο τό έλληνικό άσφαλιστικό ίδρυμα, δημοσίου και αυτοί πού ύπηρετούν στά πλοία μέ έλληνική σημαία.

'Η άποκτηση τής κυριότητας τοῦ πλοίου γίνεται κατά διάφορους τρόπους, οι δημοσίοι κατατάσσονται σέ δύο βασικές κατηγορίες:

a) **Ίδιωτικού δικαίου**, δημοσίου είναι ή ναυπήγηση, ή σύμβαση «έν ζωῆ» (π.χ. άγοραπωλησία, δωρεά), ή πράξη «αίτια θανάτου» (διαθήκη), ή κατακύρωση σέ δημοσίου πλειστηριασμό, ή έγκαταλειψη στούς άσφαλιστές και ή χρησικτησία.

b) **Δημόσιου δικαίου**, δημοσίου είναι ή άποκτηση τοῦ πλοίου άπο τήν πολιτεία ώς «λείας πολέμου» (ὅταν τό πλοϊο άνήκει σέ έχθρικό κράτος σέ καιρό πολέμου), ή δημευση σέ πού γίνεται όταν τό πλοϊο χρησιμοποιεῖται γιά δρισμένες παράνομες πράξεις πού ειδικά προβλέπει ό νόμος (π.χ. λαθρεμπορία, παράνομη άλιεία μέ δυναμίτιδα) και τέλος ή περιέλευση στό δημόσιο πλοίου καταποντισμένου στά παράλια τής έπικράτειας.

**Κύριος** ή ίδιοκτήτης τοῦ πλοίου είναι έκεινος πού άποκτά τήν κυριότητά του, χωρίς νά άσκει παράλληλα και τήν έκμετάλλευσή του.

**Πλοιοκτήτης** είναι ό κύριος τοῦ πλοίου πού άσκει συγχρόνως και τήν έκμετάλλευσή του.

**Έφοπλοιστής** είναι αύτός πού άσκει τήν έκμετάλλευση τοῦ πλοίου, χωρίς νά έχει ταυτόχρονα και τήν κυριότητά του.

**Συμπλοιοκτησία** ύπάρχει όταν περισσότεροι συγκύριοι ένός πλοίου τό συνεκμεταλλεύονται. 'Η συμπλοιοκτησία δέν θεωρεῖται έμπορική έταιρία και δέν έχει νομική προσωπικότητα. 'Ο διαχειριστής τής συμπλοιοκτησίας ένεργει έπ' άνοματι τών συμπλοιοκτητών και δχι τής συμπλοιοκτησίας.

### 13.3 Έγγραφο έθνικότητας.

Μετά τήν καταχώρηση τοῦ πλοίου στά έλληνικά νηολόγια, ή λιμενική άρχη νηολογήσεως έκδίδει τό **Έγγραφο έθνικότητας** πού είναι ένα άπο τά σπουδαιότερα ναυτιλιακά έγγραφα τοῦ πλοίου και τηρεῖται πάντοτε έπάνω σ' αύτό.

Τό έγγραφο έθνικότητας άποτελεί τήν πιστοποίηση άναγνωρίσεως τοῦ πλοίου ώς έλληνικού και είναι συγχρόνως τίτλος ίδιοκτησίας του. Περιλαμβάνει τά κύρια χαρακτηριστικά έξειδικεύσεως τοῦ πλοίου, δηλαδή τό σημείο, τό λιμάνι νηολογήσεως, τό διεθνές διακριτικό σήμα, τόν τύπο τοῦ πλοίου, τήν δλική και καθαρή χωρητικότητα, τίς διαστάσεις (μήκος δλικό, πλάτος, βάθος), τό ύλικο κατασκευής τοῦ σκάφους και τόν άριθμό και τό έίδος τών μηχανών, καθώς και τήν Ιπποδύναμή

τους. Έπίσης περιλαμβάνει τά στοιχεῖα του πλοιοκτήτη, στό ὄνομα τοῦ ὅποίου ἔχει νηολογηθεῖ.

Τό ἔγγραφο ἐθνικότητας ὑπογραὶ ἀπό τὸν ἀξιωματικὸν τοῦ ΛΣ πού τηρεῖ τὸ νηολόγιο ὅπου ἔγγραφεται τὸ πλοῖο (νηολόγο).

Σέ περίπτωση ἀπώλειας ἡ κατανῆς τοῦ ἔγγραφου ἐθνικότητας, ἡ δοπία βεβαιώνεται ἐνόρκως ἐνώπιον τοῦ ειρηνοδίκη ἡ συμβολαιογράφου ἢ λιμενικῆς ἢ προξενικῆς ἀρχῆς, ἐκδίδεται νέο ἀπό τὴν λιμενική ἀρχή νηολογήσεως τοῦ πλοίου.

Νέο ἔγγραφο ἐθνικότητας ἐκδίδεται ἐπίσης, ὅταν μεταβληθοῦν τά στοιχεῖα πού ἀναγράφονται στό παλαιό (π.χ. σέ περίπτωση ἀνακαταμετρήσεως καί ἀλλαγῆς τῆς χωρητικότητας) καί σέ κάθε περίπτωση πού ἄζεται διόλκηρο τὸ πλοῖο ἢ ποσοστά του.

### 13.4 Προσωρινό ἔγγραφο ἐθνικότητας.

‘Υπάρχουν περιπτώσεις, πού, ἐνῶ τὸ πλοῖο συγκεντρώνει δλες τίς προϋποθέσεις ἀναγνωρίσεώς του ὡς ἐλληνικοῦ, γιά τυπικούς καί μόνο λόγους, δέν μπορεῖ νά νηολογηθεῖ ἀμέσως (ὅταν π.χ. ἔχει ὑπογραφεῖ ἀλλά καθυστερεῖ νά δημοσιευθεῖ ἡ ἐγκριτική πράξη τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ ΝΔ 2687/1953). Στίς περιπτώσεις αύτές ὁ νόμος παρέχει τήν εὐχέρεια ἐκδόσεως ἀπό τὴν λιμενική ἢ προξενική ἀρχή, προσωρινοῦ ἔγγραφου ἐθνικότητας.

‘Η διάρκεια ἰσχύος τοῦ προσωρινοῦ ἔγγραφου ἐθνικότητας πρέπει νά μνημονεύεται σ’ αὐτό καί νά μήν είναι μεγαλύτερη τῶν ἔξι μηνῶν. ‘Η ἀρχή πού ἐκδίδει τό ἔγγραφο αὐτό πρέπει νά διαβιβάσει ἀμέσως τό σχετικό φάκελλο στή λιμενική ἀρχή πού πρόκειται νά κάνει τήν δριστική νηολόγηση τοῦ πλοίου. ‘Επίσης πρέπει νά ἀνακοινώσει τήν ἔκδοση τοῦ ἔγγρο YEN, τό ὅποιο, ἀν ὑπάρχουν ειδικοί λόγοι, μπορεῖ νά συντρήσει ἢ νά πνει τό χρόνο διάρκειας τῆς ἰσχύος του.

Τό πλοῖο πού ἀναγνωρίζεται προσωρινά ἢ δριστικά ὡς ἐλληνικό, ἔχει τό δικαίωμα καί τήν ὑποχρέωση νά φέρει τήν ἐλληνική σημαία, ἡ δοπία ἀποτελεῖ ἔξωτερικά τήν ἔνδειξη τῆς Ιθαγένειάς του.

### 13.5 Ἀπώλεια τῆς ἐθνικότητας.

‘Η ἀπώλεια τῆς ἐλληνικῆς ἐθνικότητας τοῦ πλοίου ἐπέρχεται ὅταν ἐκλείψουν οἱ ὅροι πού ἀπαιτοῦνται γιά τήν ἀπόκτησή της. Αύτό συμβαίνει ὅταν τό πλοῖο περιέλθει σέ ἀλλοδαπούς κατά ποσοστό μεγαλύτερο ἀπό πενήντα ἑκατοστά, ὅποτε ἡ ἀπώλεια τῆς ἐθνικότητας ἐπέρχεται αύτοδικαίως, χωρίς δηλαδή νά ἀπαιτεῖται διαγραφή του ἀπό τά νηολόγια. Τό πλοῖο είναι δυνατό νά περιέλθει σέ ἀλλοδαπούς, εἴτε μέ συμβατική ἐκποίησή του (π.χ. μέ πώληση ἢ δωρεά), εἴτε μέ κληρονομική διαδοχή (π.χ. δ “Ἐλληνας πλοιοκτήτης κληρονομεῖται ἀπό ἀλλοδαπό”), εἴτε μέ τήν ἐγκατάλειψή του σέ ἀλλοδαπό ἀσφαλιστή (σέ περίπτωση π.χ. ναυαγίου, ὅταν δό πλοιοκτήτης παραιτεῖται ἀπό τήν κυριότητα τοῦ πλοίου ὑπέρ τοῦ ἀσφαλιστῆ καί διεκδικεῖ τό ἀσφάλιστρο), εἴτε μέ τή σύλληψη τοῦ πλοίου ἀπό δυνάμεις ἐμπόλεμης Πολιτείας καί τήν κήρυξή του ὡς «καλῆς λείας».

‘Οταν τό πλοῖο είναι ἐνυπόθηκο, γιά νά είναι ἔγκυρη ἡ ἐκποιητική δικαιοπραξία πού ἐπιφέρει τήν ἀπώλεια τῆς ἐλληνικῆς ἐθνικότητας, ἀπαιτεῖται καί ἡ συγκατάθεση τῶν ἐνυποθήκων δανειστῶν.

‘Ἐπί συμπλοιοκτησίας, ἡ συμβατική ἐκποίηση μερίδας πού ἐπιφέρει τήν ἀποβο-

λή τῆς ἑλληνικῆς σημαίας εἶναι ὅκυρη, ἀν ἔγινε χωρίς τή συγκατάθεση συμπλοιο-  
κτητῶν πού συγκεντρώνουν τά 4/5 τῶν μερίδων.

΄Απώλεια τῆς ἑλληνικῆς ἔθνικότητας ἐπέρχεται καί στίς περιπτώσεις πού γιά δ-  
ποιαδήποτε αἰτία παύει νά ύπαρχει τό πλοϊο (π.χ. βύθιση, διάλυση, ἑλλειψη ειδή-  
σεων τοῦ πλοίου ἐπί ἔξαμπνο).

΄Η διαγραφή τοῦ πλοίου ἀπό τό νηολόγιο ἐνεργεῖται ύστερα ἀπό αἴτηση τοῦ ἐν-  
διαφερομένου ἡ αύτεπαγγέλτως ἀπό τή λιμενική ἀρχή τοῦ λιμανιοῦ νηολογήσεως,  
κατόπιν διαταγῆς τοῦ ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πού ἐκδίδεται μετά ἀπό ἔ-  
ρευνα τῶν σχετικῶν περιστατικῶν.

΄Ο κύριος τοῦ πλοίου ὀφείλει, στήν περίπτωση αὐτή, νά ἐπιστρέψει τό ἔγγραφο  
ἔθνικότητας στό νηολόγιο τοῦ λιμανιοῦ νηολογήσεως τοῦ πλοίου ἡ στήν ἀρμόδια  
προξενική ἀρχή.

Πλοϊα πού ἔχουν νηολογηθεῖ σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ.  
2687/1953, διαγράφονται ἀπό τά νηολόγια μετά ἀπό ὑποβολή ἔγγραφης δηλώ-  
σεως τοῦ κυρίου τους πρός τό ΥΕΝ ἡ πρός δποιαδήποτε ἑλληνική προξενική ἡ λι-  
μενική ἀρχή, ἡ δποία πρέπει νά συνοδεύεται ἀπαραίτητα ἀπό δρισμένα δικαιολο-  
γητικά (πιστοποιητικά ἐφορίας - NAT).

---

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

### ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

#### 14.1 Γενικά.

Η ασφάλεια των πλοίων είναι θέμα πού ένδιαφέρει ἅμεσα τήν πολιτεία, ἀφοῦ αὐτή ἔχει τήν εύθυνη προστασίας τῆς ζωῆς καὶ τήν περιουσίας τῶν πολιτῶν της, ἀλλά καὶ κάθε ἀτόμου πού ζεῖ στούς χώρους δικαιοδοσίας της.

Οι δυσκολίες καὶ οἱ κίνδυνοι πού ἀντιμετωπίζονται στά θαλάσσια ταξίδια ἐπέβαλαν τή λήψη αύστηρῶν μέτρων γιά τήν προστασία καὶ τήν ασφάλεια τῶν πλοίων, τῶν ἐπιβαίνοντων καὶ τοῦ φορτίου, τόσο σέ διεθνές, δσο καὶ σέ ἑθνικό ἐπίπεδο.

Μεγάλος ἀριθμός διεθνῶν συμβάσεων καὶ κανονισμῶν ἔχουν θεσπισθεῖ καὶ συστηματικοὶ κανόνες ασφάλειας τῶν πλοίων ἔχουν ἐπιβληθεῖ, ἡ τήρηση τῶν δποίων παρακολουθεῖται καὶ ἐλέγχεται ἀπό τίς ἀρμόδιες ἀρχές κάθε χώρας.

#### 14.2 Ὁ Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Ὀργανισμός (IMCO).

Ο κυριότερος διεθνής ὄργανος γιά τά θέματα ασφάλειας τῶν πλοίων είναι ὁ διακυβερνητικός συμβουλευτικός ναυτιλιακός ὄργανος (Intergovernmental Consultative Organization (IMCO)).

Ο IMCO ιδρύθηκε τό 1948 ἀπό τόν Ὀργανισμό τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν (ΟΗΕ) κατά τή διεθνή διάσκεψη τῆς Γενεύης στήν δποία συμμετεῖχε καὶ ἡ Ἑλλάδα. Ἀρχισε νά λειτουργεῖ ἀπό τίς 17 Μαρτίου τοῦ 1958 μέ ἔδρα τό Λονδίνο καὶ μέ συμμετοχή πάνω ἀπό 100 κρατῶν.

Σκοπός τοῦ IMCO, σύμφωνα μέ τό ἀρθρο 1 τῆς Ιδρυτικῆς του συμβάσεως, είναι ἡ καθιέρωση συστήματος συνεργασίας μεταξύ τῶν κυβερνήσεων στόν τομέα τῶν κανονισμῶν πού ἔχουν σχέση μέ τεχνικά ζητήματα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ ἡ ἐνθάρρυνση ἀποδοχῆς ἀπό τά κράτη τῶν κατά τό δυνατό ἀνωτέρων ἐπιπέδων (standards) σέ θέματα ναυτικῆς ασφάλειας καὶ ίκανότητας γιά ναυσιπλοΐα.

Τά βασικά ὄργανα τοῦ IMCO είναι:

α) **Η Συνέλευση** (Assembly), στήν δποία συμμετέχουν ἀντιπρόσωποι ὅλων τῶν κρατῶν - μελῶν του. Αὐτή ἀποφασίζει γιά τά προγράμματα τῶν ἐργασιῶν, ἐγκρίνει τίς διάφορες συστάσεις πού γίνονται πρός τά κράτη - μέλη καὶ ψηφίζει τόν προϋπολογισμό, στόν δποίο συνεισφέρουν ἀναλογικά ὅλα τά μέλη, καθώς ἐπίσης καὶ τόν τρόπο διαθέσεως τῶν οἰκονομικῶν του πόρων.

Η Συνέλευση ἐπίσης ἐκλέγει τά μέλη τοῦ Συμβουλίου καὶ ἐγκρίνει τό διορισμό τοῦ Γενικοῦ Γραμματέα τοῦ IMCO. Συνέρχεται κανονικά κάθε δύο χρόνια.

β) **Τό Συμβούλιο** (Council), στό δποίο συμμετέχουν εἰκοσιτέσσερις χῶρες πού ἐκλέγονται κάθε δυό χρόνια. Μέλος τοῦ Συμβουλίου είναι καὶ ἡ Ἑλλάδα.



Τό Συμβούλιο συνέρχεται δύο φορές τό χρόνο καί είναι τό σώμα πού κυβερναρνάντα τοο IMCO.

‘Η διοικητική δργάνωση τοο IMCO, δηλαδή ή Γραμματεία του (Secretaria) συγκροτείται από τό Γενικό Γραμματέα (Secretary General), τόν Αναπληρωτή Γενικού Γραμματέα (Deputy Secretary General) καί τό Γραμματέα τής ‘Επιτροπής Ναυτικής Άσφαλειας πού προίσταται τών διευθύνσεων ναυτικής άσφαλειας, ναυτικής τεχνολογίας καί θαλάσσιου περιβάλλοντος.

‘Ο IMCO πρωθεῖ καί διεκπεραιώνει τίς έργασίες του πού άφορούν στά πό πάνω θέματα μέ τό σύστημα τών έπιτροπών, τίς δόποιες μπορούν νά παρακολουθούν άντιπρόσωποι όλων τών κρατών - μελών τουο καί άντιπρόσωποι διαφόρων άλλων έξειδικευμένων διεθνών δργανισμών πού άσχολούνται μέ συναφή ναυτιλιακά θέματα, μέ τήν προστασία τοο θαλάσσιου περιβάλλοντος κλπ.

Οι έπιτροπές τοο IMCO παραπέμπουν στίς ύποεπιτροπές πού λειτουργούν σ’ αύτές, διάφορα σχόλια, προτάσεις, μελέτες καί παραπρήσεις πού ύποβάλλονται από τά κράτη - μέλη τοο IMCO, γιά νά τίς μελετήσουν καί νά εισηγηθούν άνάλογα.

Οι προτάσεις καί εισηγήσεις αύτές, μετά από σχετική έπεξεργασία τών έπιτροπών καί τήν τήρηση δρισμένης διαδικασίας, παίρνουν τή μορφή διεθνών συμβάσεων (conventions) ή ένσωματώνονται σέ άλλες συμβάσεις ή τροποποιήσεις τους (amendments).

‘Άλλες έπιτροπές τοο IMCO είναι:

– **‘Η Νομική Έπιτροπή** (Legal Committee), ή δόποια άσχολείται μέ θέματα νομικής φύσεως πού άναφέρονται στή ναυτιλία (π.χ. μεταφοράς έπιβατών, μετακινήσεως ναυαγίων, νομικής προστασίας τοο θαλάσσιου περιβάλλοντος).

– **‘Η Έπιτροπή προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος** (Marine Environment Protection Committee), ή δόποια άσχολείται μέ θέματα άποφυγής ρυπάνσεως τής θάλασσας. ‘Η έπιτροπή αύτή συστήθηκε άρχικά ώς ύποεπιτροπή τό 1973 κατά τή διάρκεια τών έργασιών πού δόδηγησαν στήν ύπογραφή τής διεθνούς συμβάσεως «περί προλήψεως ρυπάνσεως τής θάλασσας» (Marpol 1973).

Συνεργάζεται στενά μέ διάφορους άλλους δργανισμούς πού άσχολούνται μέ θέματα περιβάλλοντος καί συνέβαλε σημαντικά στήν παγκόσμια προσπάθεια γιά τήν προστασία τοο περιβάλλοντος.

– **‘Η Έπιτροπή διευκολύνσεων** (Facilitation Committee), ή δόποια άσχολείται μέ θέματα διευκολύνσεως τής διεθνούς ναυτιλιακής κινήσεως, δηλαδή έξυπηρετήσεως τών πλοίων, τών έπιβατών καί τών φορτίων τους κατά τόν κατάπλου στά διάφορα λιμάνια καί τόν άπόπλου από αύτά.

– **‘Η Έπιτροπή τεχνικής συνεργασίας** (Committee of Technical Co-operation), ή δόποια άσχολείται μέ τήν παροχή τεχνικής συνεργασίας στά ύπό άνάπτυξη κράτη καί μεριμνά γιά τήν άποστολή έμπειρογνωμόνων γιά νά βοηθήσουν τίς χώρες αύτές στήν κατάρτιση κανονισμών άσφαλειας τής ναυσιπλοΐας, έπιθεωρήσεως τών πλοίων κλπ.

‘Η σπουδαιότερη από τίς έπιτροπές τοο IMCO είναι ή **‘Η Έπιτροπή ναυτικής άσφαλειας** (Maritime Safety Committee). Αύτή έχει άρμοδιότητα νά έπεξεργάζεται όλα τά θέματα πού έχουν σχέση μέ τή ναυτική άσφαλεια, δηλαδή τή σχεδίαση καί τόν έξοπλισμό τών πλοίων, τήν εύσταθεια, τήν ύποδιαίρεση καί τίς γραμμές φορτώσεως τους, τίς μηχανοηλεκτρικές έγκαταστάσεις, τά σωστικά καί τηλεπικοινωνιακά μέσα, τήν πυρασφάλεια, τήν άσφαλή έπανδρωσή τους, τήν άποφυγή συγκρούσεως στή θάλασσα, τή διάσωση πλοίων καί προσώπων πού κινδυνεύουν στή θά-

λασσα κλπ.

‘Από την Έπιτροπή ναυτικής άσφαλειας έχουν συσταθεί και λειτουργούν διάφορες ύποεπιτροπές, κυριότερες άπό τις οποίες είναι οι:

- ‘Υποδιαιρέσεως, εύσταθειας και γραμμῶν φορτώσεως.
- Πυρασφάλειας.
- Σωστικῶν Μέσων.
- Ραδιοτηλεπικοινωνιῶν.
- Άσφαλειας ναυσιπλοΐας.
- Έκπαιδεύσεως και φυλακῶν.

#### 14.3 Έπιθεώρηση Έμπορικῶν Πλοίων (ΕΕΠ).

Η ΕΕΠ άποτελεί κεντρική ύπηρεσία του ΥΕΝ άρμόδια γιά τόν έλεγχο άσφαλειας των έλληνικών έμπορικών πλοίων και των πλωτών ναυπηγημάτων γενικότερα.

Η ΕΕΠ διευθύνεται άπό άνωτατο άξιωματικό τοῦ ΛΣ (άρχιπλοιαρχο) και είναι έπανδρωμένη μέ διοικητικό και τεχνικό προσωπικό, άποτελούμενο άπό άξιωματικούς τοῦ ΛΣ και τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ και άπό πολιτικούς υπαλλήλους, μέ ειδικότητες ναυπηγοῦ, μηχανικοῦ, ραδιοτηλεγραφητῆ κλπ.

Βασική άποστολή τῆς ΕΕΠ είναι ή ένέργεια **τακτικῶν** και **έκτακτων** έπιθεωρήσεων πρός διαπίστωση τῆς Ικανότητας των πλοίων γιά τήν έκπλήρωση τής άποστολής τους και ή έκδοση των σχετικών πιστοποιητικῶν·άσφαλειας των πλοίων.

Η ΕΕΠ έχει έπισης άρμοδιότητα:

α) Γιά τόν έλεγχο των σχεδίων και μελετῶν των ναυπηγήσεων, μετασκευῶν και έπισκευῶν των πλοίων και των πλωτών ναυπηγημάτων πού έκτελούνται στήν Έλλάδα, καθώς και γιά τήν έγκριση και παρακολούθηση τής έκτελέσεώς τους.

β) Γιά τόν έλεγχο καταλληλότητας των έπιβατικών πλοίων και τόν καθορισμό τού μέγιστου έπιτρεπόμενου κατά θέσεις άριθμού έπιβατων, άναλογα μέ τά ταξίδια, τήν έποχή τού έτους και τίς λοιπές συνθήκες.

γ) Γιά κάθε άλλο θέμα πού άναφέρεται γενικά στήν άσφαλεια τοῦ πλοίου.

#### 14.4 Ετδη έπιθεωρήσεων και χρόνος διενέργειάς τους.

Οι έπιθεωρήσεις των πλοίων διακρίνονται στήν άρχική και στίς τακτικές ή περιοδικές και τίς έκτακτες.

Η **άρχική έπιθεώρηση** ένεργείται όταν τό πλοϊο πρόκειται νά τεθεί σέ ύπηρεσία. Η έπιθεώρηση αύτή είναι ή σπουδαιότερη πού γίνεται και περιλαμβάνει όλους τούς τομείς πού συνθέτουν τήν άξιοπλοΐα ένός πλοίου.

Οι **τακτικές ή περιοδικές έπιθεωρήσεις** ένεργούνται κατά δρισμένα χρονικά διαστήματα, άναλογα μέ τήν κατηγορία στήν όποια άνήκει τό κάθε πλοϊο. Άναφέρονται σέ όλα τά τμήματα τοῦ πλοίου και άφορούν:

- **Τό ναυτηγικό μέρος**, δηλαδή τή γενική κατάσταση τοῦ σκάφους, έσωτερικά και έξωτερικά.
- **Τό μηχανολογικό μέρος**, δηλαδή τήν κατάσταση των κυρίων μηχανῶν, των λεβήτων και των βοηθητικών μηχανημάτων τοῦ πλοίου.
- **Τό ηλεκτρολογικό μέρος** (ηλεκτρολογικές γενικά έγκαταστάσεις).
- **Τό ναυτιλιακό μέρος**, δηλαδή τόν έξοπλισμό τοῦ πλοίου μέ ναυτιλιακά δργανα, βιβλία, χάρτες μέσα άσφαλειας.

- **Τό τηλεπικοινωνιακό μέρος** (άσύρματος και βοηθητικά τηλεπικοινωνιακά δργανα).
- **Τό ύγειονομικό μέρος**, δηλαδή τήν καθαριότητα και ύγιεινή του πλοίου και ιδιαίτερα τών χώρων ένδιαιτήσεως τών έπιβατων και του πληρώματος.

Οι **Έκτακτες έπιθεωρήσεις** ένεργοιονται σε κάθε περίπτωση που τό πλοϊο ύφισταται βλάβη στό σκάφος ή τίς μηχανές, τούς λέβητες, τά βοηθητικά μηχανήματα και τόν έξαρτισμό ή παρουσιάζει κάποιο έλάττωμα που έπηρεάζει τήν Ικανότητά του γιά ναυσιπλοΐα.

Σέ έκτακτη έπιστης έπιθεώρηση ύποβαλλεται τό πλοϊο, όταν γίνουν σ' αύτό σοβαρές μετασκευές ή μεγάλης έκτασεως έπισκευές.

Οι έκτακτες έπιθεωρήσεις μπορεΐ νά είναι **μερικές** ή **γενικές**, νά άφοροιν δηλαδή ένα ή περισσότερους ή καί δλους τούς τομείς τής έπιθεωρήσεως.

#### 14.5 Πρωτόκολλα έπιθεωρήσεως.

Μετά τήν έπιθεώρηση τών πλοίων άπό τήν ΕΕΠ καί τή διαπίστωση ότι πληρούν τίς άπαιτήσεις τών κανονισμών και είναι Ικανά γιά άσφαλή πλοϊ, έκδίδεται, γιά θσα έκτελοιν πλόες έσωτερικού (coasters) και γιά τά φορτηγά πλοϊα θλικής χωρητικότητας μέχρι 500 κόρων, άνεξάρτητα άπό τούς έκτελούμενους πλόες, τό πρωτόκολλο γενικής έπιθεωρήσεως (ΠΓΕ), Ισχύος ένος έτους.

Παράταση τού ΠΓΕ μπορεΐ νά δοθεί άπό τήν ΕΕΠ γιά ένα δίμηνο.

Ειδικά γιά τά μικρά πλοϊα, ή έπιθεώρηση μπορεΐ νά γίνει και άπό τά τοπικά κλιμάκια έπιθεωρήσεως έμπορικών πλοίων (ΤΚΕΕΠ) που λειτουργούν γιά τό σκοπό αύτό στά διάφορα έπαρχιακά λιμάνια.

Όταν τό πλοϊο ύπαγεται στίς διατάξεις τής διεθνούς συμβάσεως «περί άσφαλείας τής άνθρωπης ζωῆς στή θάλασσα» (SOLAS), δέν έκδίδεται ΠΓΕ, άλλα τό σχετικό πιστοποιητικό που προβλέπεται άπό τή σύμβαση, άναλογα μέ τήν κατηγορία τού πλοίου. «Ετσι:

**α) Γιά τά έπιβατικά πλοϊα** έκδίδεται τό **πιστοποιητικό άσφαλειας έπιβατικού πλοίου** (passenger ship safety certificate).

Αύτό έκδίδεται μόνο άπό τήν ΕΕΠ γιά χρονική περίοδο δχι μεγαλύτερη τών δώδεκα μηνών και άνανεώνεται μόνο άπό τήν ύπηρεσία αύτή.

Όταν τό πλοϊο βρίσκεται σε ξένο λιμάνι, ή έπιθεώρηση μπορεΐ νά γίνει άπό έξουσιοδοτημένο νηογνώμονα, δόποιος έκδίδει τά έπι μέρους πιστοποιητικά γιά τούς τομείς που έλέγχει (π.χ. ναυπηγικό, μηχανικό κλπ). Μέ βάση τά πιστοποιητικά αύτά έκδίδεται τό πιστοποιητικό άσφαλειας έπιβατικού πλοίου άπό τήν ΕΕΠ.

**β) Γιά τά φορτηγά πλοϊα** έκδίδονται:

**1. Τό πιστοποιητικό άσφαλειας έξαρτισμού φορτηγού πλοίου** (cargo ship safety equipment certificate), πού άφορά τά σωστικά μέσα, τά μέσα κατασβέσεως πυρκαϊάς, τούς φανούς ναυσιπλοίας, τίς συσκευές παραγωγής ήχητικών σημάτων, τίς κλίμακες πλοηγών, τά ναυτιλιακά έφόδια κλπ. Έκδίδεται γιά χρονικό διάστημα δύο έτων άπό τήν ΕΕΠ ή άπό έξουσιοδοτημένο νηογνώμονα.

**2. Τό πιστοποιητικό άσφαλειας κατασκευής φορτηγού πλοίου** (cargo ship safety construction certificate), πού άφορά τό σκάφος, τίς μηχανές και τόν έξαρτισμό τού πλοίου. Έκδίδεται άπό τήν ΕΕΠ ή άπό έξουσιοδοτημένο νηογνώμονα γιά χρονικό διάστημα δχι μεγαλύτερο τών πέντε έτων.

**3. Τό πιστοποιητικό άσφαλειας ραδιοτηλεγραφίας ή ραδιοτηλεφωνίας** (cargo

ship radiotelegraphy or radiotelephony certificate), πού άφορά τίς ραδιοτηλεγραφικές καί τίς ραδιοτηλεφωνικές έγκαταστάσεις τού πλοίου καί τῶν σωστικῶν τους μέσων. Ἐκδίδεται ἀπό τήν ΕΕΠ ή ἀπό έξουσιοδοτημένο νηογνώμονα γιά χρονική περίοδο ἐνός ἔτους.

Τά προβλεπόμενα ἀπό τή διεθνή σύμβαση πιστοποιητικά μποροῦν νά παραταθοῦν γιά χρονική περίοδο μέχρι πέντε μηνῶν. Ἡ παράταση δίνεται μόνο ἀπό τήν ΕΕΠ καί ἐφόσον τό πλοίο δέν βρίσκεται σέ ἑλληνικό λιμάνι.

## 14.6 Νηογνώμονες.

Οι νηογνώμονες είναι ίδιωτικοί όργανωνισμοί, ἀναγνωρισμένοι ἀπό τό κράτος δημοσίου λειτουργοῦν. Προορισμό ἔχουν νά ἐπιθεωροῦν τά πλοῖα μέ ειδικούς τεχνικούς τούς δημοσίους διασθέτουν καί νά τά κατατάσσουν σέ διάφορες κλάσεις, ἀνάλογα μέ τήν κατάσταση πού βρίσκονται καί τήν ἀσφάλεια πού παρέχουν σέ δημοσίους τάξινομήσεως ἡ κατατάξεως.

Ο πρῶτος νηογνώμονας προῆλθε ἀπό τό Ιστορικό καφενεῖο τοῦ Lloyd στό Λονδίνο καί ἀπέβλεπε ούσιαστικά σήν προστασία τῶν φορτίων.

Οι νηογνώμονες παρακολουθοῦν τά πλοῖα καί καταγράφουν τά διάφορα ἀτυχήματα πού συμβαίνουν σ' αὐτά, τίς ἐπισκευές πού γίνονται καί τά ἀποτελέσματα τῶν διαφόρων ἐπιθεωρήσεων. Μέ βάση τά στοιχεῖα αὐτά, τά πλοῖα ταξινομοῦνται κατά κλάσεις, ἀνάλογα μέ τό είδος, τήν κατασκευή καί τή συντήρησή τους.

Ἡ κλάση τοῦ πλοίου είναι ἀπό τά πιό σημαντικά στοιχεῖα γιά τήν οίκονομική ἐκμετάλλευσή του. Πλοϊο χωρίς κλάση ἀπό ἀναγνωρισμένο νηογνώμονα είναι πολύ δύσκολο, ἄν δχι ἀδύνατο, νά ἀσφαλισθεῖ ἡ νάυση. Ἔτσι ἡ παρακολούθηση τῶν πλοίων ἀπό τούς νηογνώμονες ἀποτελεῖ διεθνῶς καθιερωμένη ναυτιλιακή πρακτική.

Ἡ παρακολούθηση τῶν πλοίων ἀπό τούς νηογνώμονες ἀρχίζει ἥδη ἀπό τήν ἐκπόνηση τῶν ναυπηγικῶν τους σχεδίων, τά δημοσία ἐλέγχονται καί ἐγκρίνονται ἀπό αὐτούς. Κατά τίς διάφορες φάσεις ναυπηγήσεως τοῦ πλοίου, ἡ παρακολούθηση συνεχίζεται ἀπό ἐπιθεωρητές τῶν νηογνώμονων (surveyors). Μετά τήν περάτωση τής ναυπηγήσεως ἐκδίδεται ἀπό τό νηογνώμονα τό **πιστοποιητικό ταξινομήσεως**, μέ τό δημοσίο τό πλοίο παίρνει ειδικό συμβολικό χαρακτηρισμό (π.χ. 100 A 1).

Οι διεθνοῦς κύρους νηογνώμονες διαθέτουν δίκτυο ἀντιπροσώπων καί ἐπιθεωρητῶν στά κυριότερα λιμάνια τῆς ύδρογείου, γιά νά ἔχουν πρετοῦν τά πλοῖα πού παρακολουθοῦν. Ἐπιπλέον δημοσιεύουν στατιστικές σχετικές μέ τή ναυτιλία, διεξάγουν ἔρευνες καί τηροῦν στοιχεῖα γιά τήν κίνηση, τά ναυτικά ἀτυχήματα καί ἄλλα θέματα ναυτιλιακού ἐνδιαφέροντος.

Ἡ παρακολούθηση ἐνός πλοίου συνεχίζεται σέ ὅλη τή διάρκεια τῆς ἐκμεταλλεύσεως του, μέ ἐπιθεωρήσεις πού γίνονται ἀπό τούς ἐπιθεωρητές σέ τακτά χρονικά διαστήματα ἡ ἐκτάκτως γιά νά ἐλέγχεται ἀν ἡ κατάστασή του δικαιολογεῖ τή διατήρηση τῆς κλάσεώς του.

Ἐπειδή, ὅπως είναι γνωστό, τά περισσότερα ἑλληνικά πλοῖα, ίδιως τά μεγάλα ποντοπόρα φορτηγά πού ἀποτελοῦν τόν κύριο δγκο τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ἀπασχολοῦνται συνεχῶς στό ἔξωτερικό, σπάνια προσεγγίζουν σέ ἑλληνικά λιμάνια καί δέν ἔχουν τήν εύκαιρια νά ἐπιθεωρηθοῦν ἀπό τήν ΕΕΠ. Γί' αὐτό οι ἐφοπλιστές χρησιμοποιοῦν τούς διεθνοῦς κύρους νηογνώμονες.

Αύτό έχει έπιπλέον τό πλεονέκτημα διευκολύνσεως τών διεθνών συναλλαγών τών έλληνικών πλοίων, λόγω τής έμπιστοσύνης πού έχουν οι τρίτοι στούς νηογνώμονες αύτούς.

Οι νηογνώμονες ένεργοι έπιθεωρήσεις γιά λογαριασμό τής έλληνικής κυβερνήσεως, από τήν όποια και έξουσιοδοτούνται νά έκδίδουν τά άπαιτούμενα πιστοποιητικά, σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τών οικείων διεθνών συμβάσεων.

Άπο τήν έλληνική κυβέρνηση έχουν γιά τό σκοπό αύτό έξουσιοτηθεῖ οι έξης διεθνούς κύρους νηογνώμονες:

- Lloyd's Register of Shipping
- American Bureau of Shipping
- Bureau Veritas
- Germanischer Lloyd
- Registro Italiano Navale
- Det Norske Veritas
- Nippon Kaiji Shipping Kyokai.

Στήν Έλλάδα έχει ίδρυθει και λειτουργεῖ από τό 1919 ο έλληνικός νηογνώμονας πού είναι άναγνωρισμένος από τό κράτος.

Ειδικά γιά τήν έκδοση τών πιστοποιητικών άσφαλειας ραδιοτηλεγραφίας και ραδιοτηλεφωνίας, έξουσιοδοτούνται, μέ τίς ίδιες προϋποθέσεις, διεθνούς κύρους έταιριες άσυρμάτου, δημοσίας ή S.A.I.T. Mackay Radio, I.T.T.

Ή παρακολούθηση τοῦ έργου τών νηογνωμόνων έχει άνατεθεῖ στήν ΕΕΠ, ή όποια τούς ένημερώνει συνεχῶς γιά τίς νέες άπαιτήσεις τής έλληνικής νομοθεσίας.

#### **14.7 Ύποχρεώσεις πλοιοκτητών, πρακτόρων και πλοιάρχων.**

Κατά τόν κατάπλου τών έλληνικών πλοίων στά διάφορα λιμάνια, έλεγχεται από τίς λιμενικές ή προξενικές άρχες ἀν ύπάρχουν δλα τά πιστοποιητικά άσφαλειας πού προβλέπουν οι έλληνικοί κανονισμοί και ή SOLAS και ἀν αύτά είναι ἐν Ισχύ. 'Επίσης έλεγχεται ἀν ή κατάσταση τοῦ πλοίου ἀνταποκρίνεται σ' ἑκείνη πού περιγράφεται στά πιστοποιητικά.

'Εκτός από τόν τυπικό έλεγχο, γίνεται και ούσιαστικός. 'Έρευνᾶται δηλαδή ἀν ή γενική κατάσταση τοῦ πλοίου είναι καλή, ἀν τηροῦνται οι διατάξεις τής έλληνικής νομοθεσίας και τής SOLAS και ἀν ύπάρχει ή κανονική σύνθεση πληρώματος.

Σύμφωνα μέ τούς κανονισμούς διεθνών συμβάσεων, ή παρέμβαση σέ πλοϊο πού βρίσκεται σέ λιμάνι μιᾶς χώρας τής όποιας δέν φέρει τή σημαία, έπιτρέπεται μόνο ἀν ύπάρχουν σοβαρές ένδείξεις πού δόηγοῦν στό συμπέρασμα δτι ή κατάσταση τοῦ πλοίου και τοῦ έξοπλισμοῦ του δέν ἀνταποκρίνονται στά ὅσα άναφέρουν τά σχετικά πιστοποιητικά.

Άπο τίς κείμενες διατάξεις έπιβάλλονται δρισμένες ύποχρεώσεις τών πλοιοκτητών, πρακτόρων και πλοιάρχων ἀπέναντι στήν ΕΕΠ, έκτός από τίς βασικές ύποχρεώσεις περί έπιθεωρήσεως, γραμμῆς φορτώσεως και καταμετρήσεως.

Κυριότερες από τίς ύποχρεώσεις αύτές είναι οι έξης:

α) Γιά κάθε μετασκευή σκάφους, ἀντικατάσταση μηχανῆς κλπ., δόφείλουν νά υποβάλλουν στήν ΕΕΠ τά σχετικά σχέδια γιά ξγκριση.

β) Άναφέρουν άμέσως στίς λιμενικές άρχες κάθε περίπτωση προσαράξεως, συγκρούσεως ή σημαντικής βλάβης τοῦ πλοίου ή τής μηχανῆς. Οι λιμενικές άρχες στή συνέχεια άναφέρονται στήν ΕΕΠ γιά παροχή δόηγιων.



γ) Τηροῦν άκριβῶς τόν άριθμό ἐπιβατῶν, ὅπως καθορίζεται ἀπό τήν ΕΕΠ.  
 δ) Τηροῦν τούς δρους ἐνδιαιτήσεως, ύγιεινῆς, καθαριότητας χώρων ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος.

ε) Ἐκτελοῦν τά προβλεπόμενα ἀπό τούς οἰκείους κανονισμούς γυμνάσια.

Ἡ συμμόρφωση τῶν πλοιοκτητῶν, πλοιάρχου καὶ πρακτόρων πρός τίς ὑποδείξεις τῆς ΕΕΠ παρακολουθεῖται ἀπό τίς λιμενικές καὶ προξενικές ἀρχές.

Τυχόν παραβάσεις ἡ ἐλλείψεις σέ δι, τι ἀφορᾶ τίς παραπάνω ὑποχρεώσεις, συνιστοῦν παράβαση τῶν διατάξεων τῆς SOLAS καὶ τῆς ἐλληνικῆς νομοθεσίας καὶ μπορεῖ νά συνεπάγονται:

α) Ἀπαγόρευση ἀπόπλου τοῦ πλοίου μέχρις ὅτου ἀποκατασταθοῦν πλήρως οἱ ἐλλείψεις καὶ ἐκδοθοῦν τά σχετικά πιστοποιητικά.

β) Ἐπιβολή προστίμου, μέχρι καταβολῆς τοῦ ὅποιου μπορεῖ νά ἀπαγορευθεῖ ὁ ἀπόπλους.

γ) Ποινική καὶ πειθαρχική δίωξη τῶν παραβατῶν ναυτικῶν.

“Οταν τό πλοϊο ὑποστεῖ ἀτύχημα (σύγκρουση, πυρκαϊά, προσάραξη ἀκυβερνησία), ἀπό τό δοποῖο ἐπηρεάζεται ἡ ἀσφάλειά του καὶ μειώνεται ὁ βαθμός ἀξιοπλοΐας του, πρέπει νά ὑποστεῖ ἔλεγχο καὶ ἐπιθεώρηση.

“Οταν τό ἀτύχημα συμβεῖ στήν Ἑλλάδα, τήν ἐπιθεώρηση ἐνεργεῖ ἡ ΕΕΠ ἡ τά τοπικά κλιμάκια της, τά δοποῖα ἀποφαίνονται γιά τή δυνατότητα συνεχίσεως τῶν πλόων, μετά ἀπό τίς ἀναγκαῖες ἐπισκευές ἡ χωρίς ἄλλη διαδικασία.

Παράλληλα τό πλοϊο ἐπιθεωρεῖται ἀπό τό νηογνώμονα, τήν κλάση τοῦ δοποίου φέρει, καὶ ἐκδίδεται ἀπό αὐτόν τό πιστοποιητικό διατηρήσεως τῆς κλάσεως.

“Οταν τό πλοϊο βρίσκεται στήν ἀλλοδαπή καὶ ὑποστεῖ ἀτύχημα, ἀπαιτεῖται ἡ ἐπιθεώρηση του ἀπό τό νηογνώμονα πού τό παρακολούθει καὶ ἡ ἐκδοση πιστοποιητικοῦ διατηρήσεως τῆς κλάσεως του (Class maintain), διαφορετικά ἀπαγορεύεται ὁ ἀπόπλους.

Τό πιστοποιητικό διατηρήσεως τῆς κλάσεως μπορεῖ νά ἐκδοθεῖ μέ παρατηρήσεις καὶ προθεσμίες γιά τήν ἐκτέλεση δρισμένων ἐπισκευῶν.

Οι πλοίαρχοι, σέ περίπτωση ἀτυχήματος πού ἐπηρεάζει τήν ἀξιοπλοΐα τοῦ σκάφους ἡ τά μέσα ἀσφάλειάς του (σωστικά κλπ.), πρέπει νά ειδοποιοῦν τό ΥΕΝ ἀμέσως, καθώς καὶ τό νηογνώμονα καὶ νά ἐνεργοῦν σχετική ἐγγραφή στό ἡμερολόγιο τοῦ πλοϊου. Παράλληλα διφείλουν νά μή ἐπιχειροῦν πλοῦν ἀν τό πλοϊο δέν ἐπιθεωρηθεῖ καὶ δέν ἐφοδιασθεῖ μέ πιστοποιητικό τοῦ νηογνώμονα. Οι παραβάτες πλοίαρχοι ὑπόκεινται σέ ποινική καὶ πειθαρχική δίωξη, ἐπιβάλλονται δέ καὶ αὐστηρά πρόστιμα ἀπό τίς λιμενικές ἀρχές.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

### ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

#### 15.1 Γενικά.

Οι διάφοροι κανονισμοί που άφορούν τήν άσφαλεια τής ναυσιπλοΐας έφαρμό-  
ζονται κατ' άρχη έπι έθνικού έπιπέδου. Είναι δηλαδή έσωτερικοί έλληνικοί κανονι-  
σμοί καί βασίζονται σέ κριτήρια που τό κράτος θεωρεῖ ότι είναι άναγκαια καί έπαρ-  
κή γιά τήν έξασφάλιση τής έκτελέσεως από τό πλοϊο τής άποστολής του.

Λόγω τής ιδιομορφίας τής έμπορικής ναυτιλίας, ή δοπία έπεκτείνει τή δραστη-  
ριότητά της σέ διεθνεῖς χώρους, είναι άπαραίτητη ή διεθνής συνεργασία στόν το-  
μέα τής προστασίας τής άνθρωπινης ζωῆς στή Θάλασσα.

Μέ τή συνεργασία αυτή έπιτυχάνεται ή καθιέρωση δύοιομόρφων κριτηρίων έ-  
λεγχου τών πλοίων καί έξασφαλίζεται ή διαρκής έπιτήρηση τής καταστάσεώς τους,  
δισχετα από τή σημαία τήν δοπία φέρουν.

Ή συνεργασία αυτή τών διαφόρων κρατών έπιδιώκεται μέ τίς διάφορες διε-  
θνεῖς συμβάσεις που ψηφίζονται από τούς διεθνεῖς δργανισμούς (βασικά από τόν  
IMCO) καί κυρώνονται από τά διάφορα κράτη.

Γιά τίς κυριότερες διεθνεῖς συμβάσεις άσφαλειας τής ναυσιπλοΐας γίνεται λόγος  
στίς έπόμενες παραγράφους.

#### 15.2 Διεθνής σύμβαση περί γραμμής φορτώσεως.

Ή ύπερφόρτωση τών πλοίων άποτέλεσε από τά παλαιότερα χρόνια τήν κυριό-  
τερη αίτια πολλών ναυαγίων.

Γιά πρώτη φορά στήν "Αγγλία τό 1876, ύστερα από έπιμονους άγωνες τού "Άγ-  
γλου βουλευτή Samuel Plimsoll, θεσπίσθηκε νόμος, δοπίος, μέ βάση συγκεκρι-  
μένα κριτήρια, καθόριζε τό άνωτατο όριο μέχρι τό δοπίο έπιτρεπόταν νά βυθίζεται  
ένα πλοϊο.

Τό άνωτατο αυτό όριο προσδιορίζεται μέ τό δίσκο άσφαλειας που χαράζεται  
στό μέσο τού πλοίου καί δονομάζεται **δίσκος τού Plimsoll** από τό ονομα τού "Άγ-  
γλου βουλευτή.

Γιά νά ύπαρξει διεθνῶς δύοιομόρφη έφαρμογή σέ δι, τι άφορά τόν προσδιορισμό  
τού ύψους έξαλων τών πλοίων, ύπογράφηκε στό Λονδίνο τό 1930 ή πρώτη διε-  
θνής σύμβαση «περί γ φορτώσεως», ή δοπία κυρώθηκε από τήν Έλλαδα τό 1933.

Νέα διεθνής σύμβαση γιά τό ίδιο άντικείμενο καταρτίσθηκε μέ πρωτοβουλία  
τού IMCO τό 1966 στό Λονδίνο. 'Από την Έλλαδα κυρώθηκε τό 1968.

Ή διεθνής σύμβαση περί γραμμής φορτώσεως έφαρμόζεται σέ δια τά πλοϊα  
έκτος από:



- Τά πολεμικά πλοϊα.
- Τά νέα πλοϊα μήκους κάτω τῶν 79 ποδιῶν (24 m).
- Τά ύπαρχοντα πλοϊα κάτω 150 κ.ο.χ.
- Τά πλοϊα ψυχαγωγίας πού δέν έκτελον μεταφορές μέν ναύλο.
- Τά άλιευτικά σκάφη.
- Τά πλοϊα πού κινοῦνται σέ δρισμένες περιοχές (μεγάλες λίμνες - ποταμούς).

Τά στοιχεῖα πού λαμβάνονται ώπ' ὅψη γιά τόν προσδιορισμό τοῦ ύψους τῶν ἔξαλων εἶναι τό μῆκος τοῦ πλοίου, οι διαστάσεις τῶν στομίων τῶν κυτῶν, τά μέσα καλύψεως καὶ ἡ ἀντοχὴ τους, ἡ ὑπαρξη ἢ δχι ὑπερκατασκευασμάτων, τό πλευρικό ὕψος, ἡ σιμότητα τοῦ καταστρώματος, ἡ εύχερεια ἐκροής τοῦ θαλασσινοῦ νεροῦ ἀπό τό κατάστρωμα κλπ.

'Η γραμμή τοῦ μέγιστου ἐπιτρεπόμενου βυθίσματος ἔμφορτου πλοίου περνᾶ ἀπό τό κέντρο τοῦ δίσκου Plimsoll.

'Εκτός ὅμως ἀπό τή γραμμή αὐτή χαράζονται καί ἄλλες, οι ὁποῖες ἀντιστοιχοῦν σέ δρισμένη περιοχή πλοῦ καί σέ δρισμένη ἐποχή τοῦ ἔτους. Τέτοιες γραμμές εἰναι:

- a) 'Η **γραμμή Θέρους** (summer line), πού σημειώνεται μέ τό γράμμα «S».
- b) 'Η **γραμμή χειμώνα** (winter line), πού χαράζεται κάτω ἀπό τή γραμμή Θέρους καί σέ ἀπόσταση ἀπό αὐτή 1/48 τοῦ βυθίσματος Θέρους. Σημειώνεται μέ τό γράμμα «W».
- c) Εἰδικά γιά τά πλοϊα μήκους κάτω τῶν 100 μέτρων, χαράζεται καί **γραμμή χειμώνα βρειού Ατλαντικοῦ**, σέ ἀπόσταση 2 ἵντσῶν κάτω ἀπό τή γραμμή χειμώνα.
- d) 'Η **γραμμή γιά γλυκά ύδατα** (fresh water line), πού σημειώνεται μέ τό γράμμα «F» καί χαράζεται πάνω ἀπό τή γραμμή Θέρους.
- e) 'Η **τροπική γραμμή γιά γλυκά ύδατα** (tropical fresh water line), πού χαράζεται πάνω ἀπό τήν τροπική γραμμή καί σέ ἀπόσταση 1/48 τοῦ βυθίσματος Θέρους. Σημειώνεται μέ τά γράμματα «TF».

'Ο δίσκος ἀσφάλειας καί οι γραμμές φορτώσεως χαράσσονται στά ἐλάσματα τοῦ πλοίου κατά τρόπο μόνιμο καί χρωματίζονται μέ εύδιάκριτο χρῶμα.

Οι γραμμές ἔχουν πλάτος 25 χιλιοστῶν καί μῆκος 230 χιλιοστῶν. 'Ο δίσκος ἀσφάλειας ἔχει διάμετρο 300 χιλιοστῶν καί ἡ δριζόντια γραμμή πού περνᾶ ἀπό τό κέντρο του ἔχει μῆκος 450 χιλιοστῶν.

Τά πλοϊα πού ὑπάγονται στίς διατάξεις τῆς διεθνοῦς συμβάσεως ὑποβάλλονται σέ ἀρχική ἐπιθεώρηση, κατά τήν ὁποία ἔκδιεται τό **πιστοποιητικό διεθνούς γραμμῆς φορτώσεως** (International Load Line Certificate), ἡ Ισχύς τοῦ ὁποίου εἶναι Βετής.

Τά πλοϊα ἐσωτερικοῦ ἐφοδιάζονται ἀπό τήν ΕΕΠ μέ τό **πιστοποιητικό γραμμῆς φορτώσεως πλοίων ἐσωτερικοῦ**.

'Επίσης ὑποβάλλονται σέ περιοδικές ἐπιθεωρήσεις ἀνά ἔτος καί ἀνά πενταετία. Μετά ἀπό κάθε ἔτησια ἐπιθεώρηση γίνεται **Θεώρηση** τοῦ πιστοποιητικοῦ γραμμῆς φορτώσεως.

Τά πιστοποιητικά διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως ἔκδίονται στήν 'Ελλάδα ἀπό τήν ΕΕΠ ἢ ἀπό εἰδικά ἔξουσιο δοτημένους ἀπό τήν ἐλληνική κυβέρνηση νηογνώμονες, οι ὁποῖοι ἔγγυῶνται τήν πληρότητα καί ἀρτιότητα τῆς ἐπιθεωρήσεως καί τῆς χαράξεως τῶν γραμμῶν.

Ό έλεγχος των γραμμών φορτώσεως των έλληνικών πλοίων γίνεται στήν 'Ελλάδα από τήν ΕΕΠ ή από τίς λιμενικές άρχες καί στό έξωτερικό από τούς προξενικούς λιμενάρχες ή τίς παράλιες έλληνικές προξενικές άρχες.

Ό έλεγχος συνίσταται στήν έξακριβωση δι τό πλοϊο είναι έφοδιασμένο μέ έν i-σχυΐ πιστοποιητικό καί δι τή θέση τῆς γραμμῆς φορτώσεως άνταποκρίνεται σέ έ-κείνη πού άναφέρεται στό πιστοποιητικό.

Έπισης έλεγχεται άν τό πλοϊο έχει ύποστει ζημίες ή μετασκευές καί άν είναι κα-τάλληλο πρός πλοῦν.

Τέλος παρακολουθεῖται ή τήρηση τῆς γραμμῆς φορτώσεως, ώστε νά μή ύπερ-φορτώνεται τό πλοϊο.

### 15.3 Διεθνής σύμβαση περί άσφαλείας τῆς άνθρωπινης ζωῆς στή Θάλασσα.

Η διεθνής σύμβαση περί άσφαλείας τῆς άνθρωπινης ζωῆς στή Θάλασσα (International Convention for the Safety of Life at Sea), γνωστή ώς SOLAS ή ΠΑΖΕΘ (προστασία άνθρωπινης ζωῆς έν Θαλάσση) άποτελεί τήν πιό χαρακτηριστική έκ-φραση τῆς διεθνούς συνεργασίας στά θέματα τῆς προστασίας τῆς άνθρωπινης ζωῆς στή Θάλασσα.

Άφορμή γιά τήν ύπογραφή τῆς συμβάσεως αύτης έδωσε τό γνωστό τραγικό ναυάγιο τοῦ ύπερωκεανού «Τίτανικός» τό 1912, κατά τό δποιο χάθηκαν 1500 περίπου άνθρωπινες ζωές. Ό τεράστιος αύτός άριθμός θυμάτων άποδόθηκε κυ-ρίως στήν έλλειψη στεγανών ύποδιαιρέσεων τοῦ σκάφους πού έίχε ώς συνέπεια τήν ταχεία καταβύθισή του, καθώς καί στήν έλλειψη έπαρκούς άριθμού σω-στικών μέσων γιά τήν έπιβίβαση τῶν ναυαγῶν.

Η διεθνής σύμβαση (SOLAS) ύπογράφηκε στό Λονδίνο τό 1914 καί άφορούσε μόνο τά έπιβατικά πλοϊα, δέν ίσχυσε δύμας διεθνώς γιατί άρχισε στό μεταξύ δ πρώ-τος παγκόσμιος πόλεμος. Τό 1927 έλαβε χώρα νέα διεθνής συνδιάσκεψη καί ύπο-γράφηκε ή διεθνής σύμβαση πού άπο τότε τροποποιήθηκε καί συμπληρώθηκε τό 1948, τό 1960 καί τό 1974.

Σήμερα ίσχυει διεθνῶς ή SOLAS 1974 πού κυρώθηκε πρόσφατα άπο τή χώρα μας μέ τό νόμο 1045/1980 καί ίσχυει άπο 25/5/1980.

Τά πιστοποιητικά πού έκδίδονται μέ βάση τή SOLAS μνημονεύονται στήν παρά-γραφο 14.5.

### 15.4 Διεθνής Σύμβαση Τηλεπικοινωνιῶν.

Άπό τό 1896 χρησιμοποιεῖται ό άσύρματος στά πλοϊα, άπο δέ τό 1906 έχει κα-θιερωθεῖ ή μεταβίβαση τοῦ S.O.S. ώς σήματος κινδύνου τῶν πλοίων.

Άπό τήν πρώτη διεθνή σύμβαση «περί άσφαλείας τῆς άνθρωπινης ζωῆς έν Θα-λάσση» (1914) καθιερώθηκε ώς ύποχρεωτική ή ραδιοτηλεγραφική έγκατάσταση σέ πλοϊα δρισμένων κατηγοριῶν.

Η διεθνής κοινότητα άναγνωρίζει σέ κάθε κράτος τό κυριαρχικό δικαίωμα ρυ-θμίσεως τῶν τηλεπικοινωνιῶν του. Γιά τήν προαγωγή δύμας τῆς μεταξύ τῶν λαῶν συνεργασίας καί τήν δμαλή λειτουργία τῶν τηλεπικοινωνιῶν έχει ίδρυθεῖ ή Διε-θνής Ένωση Τηλεπικοινωνιῶν (International Telecommunication Union-I.T.U), μέ πρωτοβουλία τῆς όποιας καταρτίσθηκε αήπογράφηκε ή διεθνής σύμβαση τηλεπ-

**κοινωνιῶν.** Ή σύμβαση αύτή άναθεωρήθηκε τό 1965 κατά τή διεθνή συνδιάσκεψη τοῦ Montréal και κυρώθηκε άπό τήν Έλλάδα μέ τόν άναγκαστικό νόμο 292/1968.

Σέ έγκατάσταση όσυρμάτου ύποχρεοῦνται:

- a) "Όλα τά έπιβατικά πλοϊα πού έκτελοῦν διεθνεῖς πλόες, άνεξάρτητα άπό τή χωρητικότητά τους.
- β) Τά ἄνω τῶν 250 κ.ο.χ. έπιβατικά πλοϊα πού έκτελοῦν πλόες ἐσωτερικοῦ, ἐκτός άπό ἑκεῖνα πού έκτελοῦν πλόες μέσα στόν ίδιο ή σέ συνεχόμενους κόλπους.
- γ) "Όλα τά φορτηγά πλοϊα πάνω άπό 1600 κ.ο.χ.
- δ) "Όλα τά ναυαγοσωστικά.

Σέ έγκατάσταση όσυρμάτου τηλεφώνου ύποχρεοῦνται:

- α) Τά φορτηγά πλοϊα 250 – 1600 κ.ο.χ. κάθε κατηγορίας.
- β) Τά έπιβατικά πλοϊα κάτω άπό 250 κ.ο.χ.
- γ) Τά άλιευτικά σκάφη πάνω άπό 150 κ.ο.χ., δταν έκτελοῦν πλόες ἐκτός τῆς Μεσογείου.

Τά πλοϊα πού ύποχρεοῦνται νά είναι έφοδιασμένα μέ σταθμό όσυρμάτου πρέπει νά έχουν άξιωματικό ραδιοτηλεγραφητή διπλωματοῦχο, γιά τήν έκτέλεση ἀκροάσεως, σύμφωνα μέ τούς κανονισμούς.

"Οσα πλοϊα ύποχρεοῦνται σέ έγκατάσταση ραδιοτηλεφώνου, πρέπει νά διαθέτουν ἔνα τουλάχιστον χειριστή ραδιοτηλεφώνου, πού μπορεῖ νά είναι διοικητής πλοίαρχος ή ἄλλος άξιωματικός τοῦ πλοίου ή διοικητής πλοίου, διαθέτει την ικανότητα να διατηρεί την σταθμό την πλοΐαν κατά την έκτέλεση της έργων, καθώς έπισης και τά καθήκοντα κατά την έκτέλεση της έργων.

## 15.5 Κανονισμός Τηλεπικοινωνιῶν.

"Ο κανονισμός τηλεπικοινωνιῶν είναι διεθνής και έκδόθηκε άπό τή Διεθνή Ένωση Τηλεπικοινωνιῶν (I.T.U) μέ τόν τίτλο «Radio Regulations». Περιλαμβάνει κανόνες πού άφοροῦν τήν δημαρχή διεξαγωγή τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς και ραδιοτηλεφωνικῆς ἀνταποκρίσεως μεταξύ τῶν σταθμῶν τῶν πλοίων και τῶν παρακτίων σταθμῶν, καθώς έπισης και τά καθήκοντα κατά την έκτέλεση της έργων.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΚΤΟ

### ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

#### 16.1 Γενικά.

Λόγω τής γενικότερης σημασίας πού έχει τό πλοϊο άπό πλευρᾶς δημόσιου συμφέροντος, ή πολιτεία τό παρακολουθεῖ συνεχῶς καί έλέγχει κάθε τί πού έχει σχέση με τήν άσφαλεια, τήν έπανδρωση καί γενικά τή δραστηριότητά του.

Ό έλεγχος αύτός δέν γίνεται μόνο άπό τό κράτος, τή σημαία τοῦ δποίου φέρει τό πλοϊο, άλλα καί άπό τά κράτη έκεινα, στά χωρικά ύδατα τών δποίων καταπλέει καί δημιουργεῖ διάφορες σχέσεις.

Άλλα καί στήν έλευθερη θάλασσα, ή διεθνής κοινωνία ένδιαφέρεται γιά δρισμένες παράνομες δραστηριότητες τών πλοίων, οι δποίες μπορεῖ νά έχουν γενικότερες έπιπτώσεις (ρύπανση τής θάλασσας, πειρατεία, δουλεμπόριο κλπ.).

Ο έλεγχος αύτός δέν είναι δυνατό νά διαξάγεται άποτελεσματικά, άν τό πλοϊο δέν είναι έφοδιασμένο με δρισμένα βιβλία καί έγγραφα πού περιέχουν στοιχεία σχετικά με τήν ταυτότητά του, τήν τήρηση τών κανονισμῶν άσφαλειας, τήν κανονική έπανδρωση, τό μεταφερόμενο φορτίο κλπ.

Τά βιβλία καί έγγραφα αύτά, μέ τά δποία πρέπει νά είναι έφοδιασμένο κάθε πλοϊο, λέγονται **ναυτιλιακά έγγραφα**.

Τά ναυτιλιακά έγγραφα, άναλογα μέ τό περιεχόμενό τους καί τό θέμα πού άφορούν, κατατάσσονται στίς έξης κατηγορίες:

#### a) Τά ναυτιλιακά έγγραφα πού άφορούν τό πλοϊο:

**1. Τό έγγραφο έθνικότητας.** Αύτό περιλαμβάνει τά στοιχεία ταυτότητας τοῦ πλοίου, δηλαδή όνομα, άριθμό καί λιμάνι νηολογίου, διεθνές διακριτικό σήμα, χωρητικότητα, ίδιοκτήτες.

**2. Τό πιστοποιητικό καταμετρήσεως,** πού περιέχει λεπτομερή στοιχεία γιά τίς διαστάσεις (μήκος, πλάτος, ύψος) καί τή χωρητικότητα τοῦ πλοίου, τό είδος καί τήν Ιπποδύναμη τών μηχανῶν του κλπ.

**3. Τά πιστοποιητικά άσφαλειας,** πού έκδονται άπό τήν ΕΕΠ ή τούς νηογνώμονες, μετά τήν έκτέλεση τακτικῶν ή έκτάκτων έπιθεωρήσεων τοῦ σκάφους, τών μηχανῶν, τοῦ άσυρμάτου καί τών διαμερισμάτων τοῦ πλοίου.

**4. Τό πιστοποιητικό γραμμῆς φορτώσεως,** πού έκδιδεται άπό τήν ΕΕΠ ή τούς νηογνώμονες καί πιστοποιεῖ ότι τό πλοϊο πληροῖ τούς όρους τής διεθνούς συμβάσεως γραμμῆς φορτώσεως ή τών έσωτερικῶν κανονισμῶν.

**5. Τά ήμερολόγια γέφυρας, μηχανῆς καί άσυρμάτου.** Στά βιβλία αύτά καταγράφονται γεγονότα πού άφορούν τό πλοϊο, τή ναυσιπλοΐα, τούς έπιβαίνοντες καί τό φορτίο, τή μηχανή καί τόν άσύρματο, άντίστοιχα.

**6. Τό βιβλίο πετρελαίου.** Ή τήρηση τοῦ βιβλίου αύτοῦ έπιβάλλεται άπό τή διεθνή σύμβαση προλήψεως ρυπάνσεως τής θάλασσας πού έχει κυρωθεῖ καί άπό τήν 'Ελλάδα. Στό βιβλίο πετρελαίου καταχωρούνται στοιχεία γιά τήν παραλαβή καί κατα-

νάλωση καυσίμων, τόν τρόπο διαθέσεως τῶν καταλοίπων κλπ.

**7. Τό βιβλίο ἐπιθεωρήσεων καὶ γυμνασίων,** στό διπότο καταγράφονται οἱ ἐπιθεωρήσεις τοῦ πλοίου καὶ τὰ γυμνάσια πού ἔκτελοῦνται ὑποχρεωτικά, μέ τῇ φροντίδᾳ τοῦ πλοιάρχου.

**8. Τό βιβλίο ύποθηκῶν καὶ κατασχέσεων.** Σ' αὐτό καταχωροῦνται οἱ ύποθῆκες καὶ κατασχέσεις πού τυχόν βαρύνουν τό πλοῖο.

### β) Τά ναυτιλιακά ἔγγραφα πού ἀφοροῦν τό πλήρωμα:

**1. Τό ναυτολόγιο.** Είναι τό βιβλίο στό διπότο καταχωροῦνται ἀπό τίς λιμενικές ἡ προξενικές ἀρχές τά στοιχεῖα τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος. Μέ βάση τό βιβλίο αὐτό γίνεται δὲ ὑπολογισμός τῶν ὑπέρ τοῦ NAT εἰσφορῶν τοῦ πλοιοκτήτη καὶ τῶν ναυτικῶν, δηπαρτικής καὶ ἡ καταχώρηση τῆς θαλάσσιας ὑπηρεσίας τῶν ναυτικῶν ἀπό τήν ἀρμόδια 'Υπηρεσία Ναυτικῶν Μητρώων τοῦ YEN πού τηρεῖ τά μητρώα δλων τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν καὶ ἔκδιδει πιστοποιητικά, μέ βάση τά διποτα συνταξιοδοτοῦνται οἱ ναυτικοί ἡ ἀποκτοῦν τά διάφορα ἀποδεικτικά ναυτικῆς Ικανότητας (διπλώματα, πτυχία, ἀδειες).

**2. Τό ποινολόγιο.** Τηρεῖται ἀπό τόν πλοίαρχο καὶ χρησιμοποιεῖται γιά τήν ἔγγραφή σ' αὐτό τῶν ναυτικῶν πού ἔχουν ὑποπέσει σέ πειθαρχικά παραπτώματα, γιά τά διποτα δὲ πλοίαρχος δικαιοῦται νά ἀσκεῖ πειθαρχική δικαιοδοσία καὶ νά ἐπιβάλλει τήν πειθαρχική ποινή πού ἔπιβάλλει δὲ πλοίαρχος.

Τό ποινολόγιο θεωρεῖται ἀπό τή λιμενική ἡ τήν προξενική ἀρχή πού ἔχει δικαίωμα νά ἐπικυρώνει, νά ἐπαυξάνει ἡ νά μειώνει, ἀκόμα δέ καὶ νά ἀκυρώνει τήν πειθαρχική ποινή πού ἔπιβάλλει δὲ πλοίαρχος.

### γ) Τά ναυτιλιακά ἔγγραφα πού ἀφοροῦν τό φορτίο:

**1. Τά φορτωτικά ἔγγραφα** (φορτωτικές, ναυλοσύμφωνα), πού διευκολύνουν τήν ἀσκηση διοικητικοῦ ἐλέγχου ώς πρός τό εἶδος, τήν προέλευση καὶ τόν προορισμό τοῦ φορτίου. Μέ βάση τά ἔγγραφα αὐτά, δὲ πλοίαρχος ρυθμίζει τίς ἐνέργειές του, γνωρίζοντας τούς φορτωτές, τούς παραληπτες καὶ τούς ὅρους μεταφορᾶς τοῦ φορτίου.

**2. Τά ἀποδεικτικά ἐκπληρώσεως τῶν τελωνειακῶν διατυπώσεων.** Ἀπόδειξη ἐκπληρώσεως τῶν τελωνειακῶν ὑποχρεώσεων τοῦ πλοίου ἀποτελεῖ τό **δηλωτικό φορτίου**. Αὐτό είναι ἔντυπο δημοσίου πλοίαρχος ἀναγράφει τά στοιχεῖα τοῦ φορτίου, δηλαδή τό εἶδος, τήν ποσότητα, τήν προέλευση καὶ τόν προορισμό, τά διποτα γράφει ἀπό τίς φορτωτικές. Τό ἔντυπο αὐτό τό «Θεωρεῖ» ἡ τελωνειακή ἀρχή, βεβαιώνοντας ἔτσι δητε ἐκπληρώθηκαν δλες οἱ ἀπαιτούμενες τελωνειακές διατυπώσεις.

## 16.2 Τό ἡμερολόγιο τοῦ πλοίου.

Τό ἡμερολόγιο τοῦ πλοίου ἡ «ἡμερολόγιο γέφυρας» τηρεῖται ἀπό τόν πλοίαρχο καὶ εἴναι τό κυριότερο ναυτιλιακό ἔγγραφο τοῦ πλοίου. Στό βιβλίο αὐτό καταγράφονται καθημερινά οἱ ναυτικές καὶ μετεωρολογικές παρατηρήσεις καὶ ἐνδείξεις, καθώς καὶ τά διάφορα γεγονότα πού ἀφοροῦν τό πλοῖο, τή ναυσιπλοΐα, τούς ἐπιβαίνοντες καὶ τό φορτίο.

Τό ἡμερολόγιο τοῦ πλοίου συντάσσεται μέ βάση τά στοιχεῖα πού καταχωροῦνται στό «πρόχειρο ἡμερολόγιο» ἀπό τόν ἀξιωματικό φυλακῆς γέφυρας, κατά τή

διάρκεια τῆς φυλακῆς του.

Οι έγγραφές πρέπει νά γίνονται κατά χρονολογική σειρά καί νά εἶναι καθαρο- γραμμένες καί εύανάγνωστες, χωρίς σβυσίματα ή ξέσματα ή παρεμβολές έγγρα- φῶν σέ ένδιάμεσες γραμμές η στά περιθώρια. "Αν χρειασθεῖ νά γίνει διόρθωση η διαγραφή κάποιας λέξεως ή φράσεως, αὐτή πρέπει νά τίθεται σέ παρένθεση, νά ύ- πογραμμίζεται κάθε λέξη καί νά σημειώνεται ότι διαγράφονται μία ή δυό κλπ. λέ- ξεις.

"Όταν τό ήμερολόγιο εἶναι κανονικά συντεταγμένο έχει άποδεικτική δύναμη, έ- πιτρέπεται όμως άνταπόδειξη. Μπορεῖ δηλαδή κάθε ένδιαφερόμενος νά άποδείξει μέ μάρτυρες η μέ άλλα έγγραφα κλπ. οτι δέν εἶναι άκριβής ή έγγραφή.

Τυχόν άλλοιώση η παραποίηση έγγραφής τοῦ ήμερολογίου συνεπάγεται ποινι- κή καί πειθαρχική εύθυνη τοῦ πλοιάρχου η κάθε άλλου ύπευθύνου.

### 16.3 Έγγραφές στό ήμερολόγιο.

Στό ήμερολόγιο γέφυρας καταγράφονται τά έξης συγκεκριμένα περιστατικά:

- Κάθε γέννηση η θάνατος πού συμβαίνει έπάνω στό πλοϊο. Στή σχετική έγ- γραφή θά πρέπει νά μνημονεύεται ότι τηρήθηκε ή προβλεπόμενη διαδικασία γιά τή διαπίστωση τοῦ περιστατικοῦ καί τή διαφύλαξη τῶν πραγμάτων τοῦ θανόντος.
- Τραυματισμός η άλλο άτυχημα μέλους τοῦ πληρώματος η έπιβάτη η άλλου προσώπου πού έπιβαίνει στό πλοϊο γιά όποιαδήποτε αίτια (π.χ. έργατη συνεργείου, φορτοεκφορτωτή κλπ.).
- Κάθε βλάβη μηχανῆς η δισυρμάτου η άλλων έξαρτημάτων τοῦ πλοίου η τοῦ φορτίου. Θά πρέπει νά μνημονεύεται στή συνέχεια η άποκαταστασή της.
- Κάθε ναυτικό άτυχημα όποιασδήποτε φύσεως καί άνεξάρτητα άπό τίς συνέ- πειές του, μέ πλήρη περιγραφή τῶν συνθηκῶν κάτω άπό τίς όποιες αὐτό έ- λαβε χώρα.
- Οι διαταγές πού λαμβάνονται άπό τό YEN καί οι οι ένέργειες πού γίνονται γιά τήν έκτελεσή τους.
- Η πραγματοποίηση τῶν ύποχρεώσεων πού έπιβάλλονται άπό τούς διεθνεῖς καί τούς έσωτερικούς κανονισμούς σέ δ.τι άφορᾶ:
  - τόν έλεγχο τῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου
  - τήν τήρηση τῆς γραμμῆς φορτώσεως
  - τή διεξαγωγή γυμνασίων
  - τόν έλεγχο τῶν σωστικῶν καί πυροσβεστικῶν μέσων
  - τόν έλεγχο στεγανότητας τῶν θυρῶν άσφαλειας.
- Οι ναυτολογήσεις καί άπολύσεις μελῶν τοῦ πληρώματος.
- Οι διαπιστωθεῖσες παραβάσεις τῶν κανονισμῶν καί τά μέτρα πού έχουν λη- φθεῖ.

### 16.4 Θεώρηση ήμερολογίου.

Τό ήμερολόγιο πρέπει νά συμπληρώνεται τό άργότερο μέσα σέ είκοσιτέσσερις ώρες άπό τότε πού έλαβαν χώρα τά περιστατικά καί νά θεωρεῖται άπό τή λιμενική ή προξενική άρχη, ή όποια έτσι πληροφορεῖται γιά κάθε τί πού άφορά τό πλοϊο, τό φορτίο καί τούς έπιβαίνοντες καί προβαίνει στής ένδεδειγμένες ένέργειες (π.χ. διε-

ξαγωγή άνακρισεων).

Ο πλοιάρχος ή, όταν αύτός κωλύεται, ο νόμιμος άναπληρωτής του, διφέρει, μέσα σε είκοσιτέσσερις ώρες άπό τόν κατάπλου τοῦ πλοίου, νά παρουσιασθεῖ στή λιμενική ή προξενική άρχη, προσκομίζοντας γιά θεώρηση, τό ήμερολόγιο καί τό ναυτολόγιο ή κάθε δλλο ναυτιλιακό έγγραφο πού θά ζητηθεῖ άπό τή λιμενική ή προξενική άρχη.

Τό ήμερολόγιο πού έχει θεωρηθεῖ κατά τόν κατάπλου, πρέπει νά προσκομίζεται καί πάλι γιά θεώρηση κατά τόν άπόπλου, ἀν στό μεταξύ έγιναν νέες έγγραφές, λόγω μεσολαβήσεων νέων άξιολόγων συμβάντων.

Κατά τή θεώρηση του ήμερολογίου, οι λιμενικές ή προξενικές άρχες καταχωροῦν διάφορες έγγραφές πού άφοροῦν πληροφόρηση, ύποδείξεις ή έντολές πρός τόν πλοιάρχο, ή τήρηση τῶν δποίων θά πρέπει νά έλεγχθεῖ άπό τήν έπόμενη λιμενική ή προξενική άρχη.

“Αν τό πλοϊο ἀπωλεσθεῖ ή ἀλλάξει σημαία καί διαγραφεῖ άπό τά νηολόγια, ἐπιστρέφονται στή λιμενική άρχη νηολογήσεως δλα τά ναυτιλιακά έγγραφά του, ἐκτός άπό τό ήμερολόγιο γέφυρας καί τό ποινολόγιο.

## 16.5 Ναυτολόγιο. Σκοπός, χρησιμότητα.

Τό ναυτολόγιο είναι ένα άπό τά σπουδαιότερα ναυτιλιακά έγγραφα τοῦ πλοίου πού πρέπει ο πλοιάρχος νά τηρεῖ πάντοτε ἐπάνω σ' αύτό.

Στό ναυτολόγιο καταχωροῦνται άπό τή λιμενική ή προξενική άρχη τά στοιχεῖα τοῦ πλοιάρχου καί δλων τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος κατά τή χρονική σειρά ναυτολογήσεως τους. Ἐπίσης καταχωροῦνται σέ ειδικές στήλες του, ο κατάπλους τοῦ πλοίου στά διάφορα λιμάνια καί ο διπόλους άπό αύτά.

‘Η σημασία τοῦ ναυτολογίου είναι πολύ μεγάλη, γιατί:

α) Είναι ἀπαραίτητο γιά τή ναυτολόγηση τοῦ πλοιάρχου καί τοῦ πληρώματος καί, σύμφωνα μέ τό νόμο «ἡ σύμβαση ναυτολογήσεως συντελεῖται διά τῆς έγγραφῆς εἰς τό ναυτολόγιον» (ΚΙΝΔ ἀρθρο 53).

β) Μέ βάση αύτό γίνεται ο ύπολογισμός καί εἰσπραξη τῶν ύπερ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου (NAT) εἰσφορῶν τοῦ πλοιοκτήτη καί τῶν ναυτικῶν. Μαζί μέ τίς εἰσφορές αύτές, ύπολογίζονται καί εἰσπράπτονται ἐπίσης καί εἰσφορές ύπερ ἄλλων ταμείων καί λογαριασμῶν (Ταμείων Πρόνοιας Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, Ἐστίας Ναυτικῶν κλπ.).

γ) Μέ βάση τό ναυτολόγιο γίνεται άπό τήν ύπηρεσία ναυτικῶν μητρώων ή καταχώρηση τής ύπηρεσίας δλων τῶν ναυτικῶν καί ο ύπολογισμός τής συνολικής θαλάσσιας ύπηρεσίας τοῦ καθενός γιά τή συμμετοχή στίς ἔξετάσεις πρός άποκτηση ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ίκανότητας καί γιά τόν ύπολογισμό τής συντάξεώς τους.

δ) Είναι τό ἐπίσημο βιβλίο, μέ βάση τό δποίο γίνεται ο ἔλεγχος τής συνθέσεως πληρώματος άπό τίς λιμενικές ή προξενικές άρχες, στήν περιοχή τῶν δποίων καταπλέει τό πλοϊο καί παρέχεται ή ἀδεια άπόπλου.

‘Η ἔκδοση τοῦ ναυτολογίου γίνεται άπό τή λιμενική ή προξενική άρχη. Δέν ἐκδίδεται ναυτολόγιο άπό τούς ‘Υπαλλήλους Λιμένος καί τίς ἀμισθες προξενικές άρχες στό ἔξωτερικό.

‘Η λιμενική ή προξενική άρχη, κατά τή νηολόγηση τοῦ πλοίου ή τήν ἐναρξη ταξιδιῶν, ἐκδίδει τό ναυτολόγιο, συμπληρώνοντας στίς πρώτες σελίδες του τά στοιχεῖα τοῦ πλοίου καί τοῦ πλοιοκτήτη καί τήν προβλεπόμενη άπό τό σχετικό προεδρι-

κό διάταγμα ή τήν έγκριτική πράξη νηολογήσεως νόμιμη σύνθεση πληρώματος, δηλαδή τόν άριθμό καί τίς ειδικότητες τῶν ναυτικῶν πού πρέπει νά ύπηρετοῦν στό πλοϊο.

Κατόπιν καταχωρεῖ στίς ειδικές στήλες τοῦ ναυτολογίου τά στοιχεῖα τοῦ πλοίαρχου καί τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος (δυνοματεπώνυμο, καταγωγή, άριθμό μητρώου καί διπλώματος). Ἐπίσης καταχωρεῖ τούς δρους μέ τούς δοποίους ναυτολογεῖται κάθε ναυτικός, δηλαδή τήν ειδικότητα, τό βαθμό, τό συμφωνημένο μισθό κλπ., καθώς καί τό λιμάνι καί τήν ήμερομηνία νηολογήσεως. Στήν τελευταία στήλη δ προϊστάμενος τῆς άρχης θέτει τή σφραγίδα καί ύπογραφή.

Παράλληλα μέ τήν καταχώρηση ἐγγραφής στό ναυτολόγιο, ή άρχη κάνει ἀνάλογη ἐγγραφή καί στό ναυτικό φυλλάδιο τοῦ ναυτικοῦ.

"Οταν διακοπεῖ ἡ σχέση ἑργασίας τοῦ ναυτικοῦ, ὅταν δηλαδή λυθεῖ ἡ σύμβαση ναυτολογήσεως, πρέπει νά ἀπολυθεῖ ὁ ναυτικός ἀπό τήν ὑπηρεσία του στό πλοϊο καί νά γίνει στό ναυτολόγιο ἐγγραφή γιά τήν ἀπόλυσή του, δηπου νά ἀναφέρεται καί ἡ αἰτία της (π.χ. μέ ἀμοιβαία συναίνεση, λόγω ἀσθένειας, λόγω παραπτώματος). Ἀνάλογη ἐγγραφή γίνεται καί στήν οίκειά στήλη τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου τοῦ ἀπολυόμενου ναυτικοῦ.

## 16.6 Ἰσχύς ναυτολογίου. Μεταβολές.

Τό ναυτολόγιο ἰσχύει γιά ἔνα ἔξαμηνο, κατά τή διάρκεια τοῦ δοποίου ἐπέρχονται διάφορες μεταβολές στή συγκρότηση τοῦ πληρώματος. Γίνονται δηλαδή ἀπολύσεις, νέες προσλήψεις, προαγωγές καί ἄλλαγές ειδικότητας τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος.

Οι μεταβολές ἐνεργοῦνται ἀπό δοποιαδήποτε λιμενική ἡ προξενική άρχη, στήν Ἑλλάδα καί στό ἔξωτερικό.

Μετά τή λήξη τοῦ ἔξαμήνου, τό ναυτολόγιο πρέπει νά ἔξοφλεῖται νά νά ἑκδίδεται καινούργιο ἀπό τή λιμενική ἡ προξενική άρχη τοῦ λιμανιοῦ δηπου βρίσκεται τό πλοϊο. Τό παλαιό ναυτολόγιο ἀποστέλλεται ἡ άρχη στό NAT γιά δριστική ἑκκαθάριση. Στή συνέχεια τό NAT τό διαβιβάζει στήν ὑπηρεσία ναυτικῶν μητρώων γιά τήν καταχώρηση τῆς ὑπηρεσίας τῶν ναυτικῶν στά μητρῶα τους.

## 16.7 Θεώρηση τοῦ ναυτολογίου.

Τό ναυτολόγιο, μέσα σέ είκοσιτέσσερις ὥρες ἀπό τόν κατάπλου τοῦ πλοίου, πρέπει νά προσκομίζεται στή λιμενική ἡ προξενική άρχη, ἀπό τόν πλοίαρχο ἡ τό νόμιμο ἀντικαταστάτη του, δηπου αὐτός κωλύεται, γιά θεώρηση, μαζί μέ τό ήμερολόγιο.

"Η θεώρηση τοῦ κατάπλου ἔχει σκοπό τή διαπίστωση ἀπό τή λιμενική ἡ προξενική άρχη τῆς ἀκριβοῦς ἡμερομηνίας κατάπλου τοῦ πλοίου καί τόν ἔλεγχο τῆς συνθέσεώς του. "Οταν τό πλοϊο ἐτοιμάζεται νά ἀποπλεύσει, τό ναυτολόγιο πρέπει καί πάλι νά προσκομίζεται στήν άρχη πρός θεώρηση τοῦ ἀπόπλου. "Η θεώρηση τοῦ ἀπόπλου ἔχει καί τήν ἔννοια χορηγήσεως ἀπό τήν άρχη ἕδειας ἀπόπλου, ἀφοῦ θά ἔχουν ἔχετασθεῖ ὀλα τά θέματα πού ἀφοροῦν τό πλοϊο, τό φορτίο καί τούς ἐπιβαίνοντες, δηλαδή ἡ Ἰσχύς τῶν πιστοποιητικῶν ἀσφάλειας τοῦ πλοίου, ἡ γενική κατάστασή του ἀπό πλευρᾶς ἀσφάλειας, ὑγιεινῆς καί δρων ἐνδιαιτήσεως τῶν ἐπιβαίνοντων, ἡ κανονικότητα τῆς συνθέσεως πληρώματος κλπ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

### ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

#### 17.1 Όρισμός - στοιχεία του ναυτικού άτυχήματος.

Σύμφωνα μέ το Ν.Δ. 712/1970 «περί διοικητικού έλέγχου του ναυτικού άτυχήματος», ναυτικό άτυχημα θεωρεῖται κάθε συμβάν που έπιφέρει κάποια άπο τίς παρακάτω καταστάσεις:

- 'Ολική πραγματική ή τεκμαρτή άπώλεια έλληνικού πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος.
- 'Εγκατάλειψή του στούς άσφαλιστές.
- 'Οριστική ή προσωρινή έγκατάλειψη του πλοίου από τό πλήρωμα.
- 'Απώλεια ή βλάβη του φορτίου κατά ποσοστό πάνω από τό ένα τέταρτο του.
- Σοβαρή βλάβη από τήν δροσία προηλθε διαρκής άκυβερνησία του πλοίου.
- 'Απώλεια ζωῆς ή σοβαρό τραυματισμό μέλους του πληρώματος ή έπιβάτη.

Γιά νά θεωρηθεῖ ότι ύπάρχει ναυτικό άτυχημα κατά τήν έννοια του Ν.Δ. 712/1970 καί νά ύποκειται σέ διοικητικό έλεγχο, άπαιτείται:

a) **Συμβεβηκός**, δηλαδή κάποιο περιστατικό από έκεινα πού συμβαίνουν κατά τήν άντιμετωπιση θαλασσίων κινδύνων, δπως π.χ. κυκλώνες, έπικινδυνα θαλάσσια ρεύματα κλπ., μέ άποτέλεσμα τήν προσάραξη ή τήν άκυβερνησία του πλοίου κλπ. Τό περιστατικό αύτό μπορεῖ νά διείλεται σέ ύπαιτοιτη κάποιου προσώπου ή σέ τυχαιό γεγονός ή σέ άνωτέρα βία.

b) Τό περιστατικό νά **άφορα έλληνικό πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα**. Έξαιρούνται τά πολεμικά καί τά άλλα κρατικά πλοϊα πού δέν χρησιμοποιούνται γιά ίδιωτική έκμεταλλευση, δπως είναι π.χ. τά περιπολικά σκάφη του ΛΣ καί τής Θαλάσσιας Οικονομικής Αστυνομίας (ΘΟΑ), τά σκάφη τών πλοηγικών σταθμών κλπ.

γ) Τό συμβάν νά **έχει ως συνέπεια ένα ή περισσότερα από τά έξις άποτελέσματα**:

#### 1. Όλική πραγματική ή τεκμαρτή άπώλεια του πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος.

Πραγματική δλική άπώλεια ύπάρχει όταν τό πλοίο χάνεται δλοσχερώς, μετά από προσάραξη σέ άβαθή ή σέ άκτες, σύγκρουση μέ δόλλο πλοϊο, πυρκαϊά, έκρηξη κλπ.

Τεκμαρτή άπώλεια θεωρεῖται ότι ύπάρχει, όταν τό πλοίο δέν έχει τελείως καταστραφεῖ, άλλα τά έξιδα πού θά άπαιτούσε ή άνέλκυση, έπισκευή καί έπαναφορά του σέ κανονική κατάσταση, θά ξεπερνούσαν τά τρία τέταρτα τής άσφαλιστικής του άξιας.

Τεκμαρτή δλική άπώλεια ύπάρχει έπίσης όταν ή έπισκευή δέν είναι δυνατή στόν τόπο του άτυχήματος καί ουτε μπορεῖ νά γίνει ρυμούλκηση του πλοίου σέ έπισκευαστική βάση ή νά προσκομισθούν σ' αύτό τά μέσα γιά τήν έπισκευή του.

#### 2. Εγκατάλειψη του πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος στούς άσφαλιστές.

Άυτό συμβαίνει όταν δηλώσει στούς άσφαλιστές ότι τούς έγκαταλείπει τό πλοϊο γιά κάποιο συγκεκριμένο λόγο, σύμφωνα μέ τήν προβλεπόμενη από τό νόμο διαδικασία.



### **3. Όριστική ή προσωρινή έγκατάλειψη τού πλοίου από τό πλήρωμα.**

Η έγκαταλειψη πρέπει νά είναι δικαιολογημένη καί νά όφειλεται στό διά τού έξ αιτίας τού άτυχήματος έπηρεάσθηκε σοβαρά ή άξιοπλοία τού πλοίου.

### **4. Απώλεια ή βλάβη τού φορτίου κατά ποσοστό πάνω από τό ένα τέταρτο του.**

Περιστατικά άπώλειας ή βλάβης φορτίου όφειλονται συνήθως σέ διαβροχή του, σέ άπόρριψη μέρους του στή θάλασσα γιά τήν άνακούφιση τού πλοίου λόγω κινδύνου από σφοδρή θαλασσοταραχή (άβαρια), σέ διαρροή ύγρου φορτίου, σέ καταστροφή από πυρκαϊά κλπ. Η άπωλεια ή βλάβη τού φορτίου πρέπει νά άφορά ποσοστό περισσότερο από τό ένα τέταρτο τού μεταφερόμενου φορτίου.

### **5. Σοβαρή βλάβη από τήν όποια έπηλθε διαρκής άκυβερνησία τού πλοίου.**

Γιά νά θεωρηθεῖ διά τού έπηλθε διαρκής άκυβερνησία, πρέπει νά χρησιμοποιήθηκαν ρυμουλκά ή νά ζητήθηκε ή βοήθειά τους. Σέ συνηθισμένες περιπτώσεις προσωρινής άκυβερνησίας δέν θεωρείται διά τού έπηλθε διαρκής άκυβερνησία, σέ συνηθισμένες περιπτώσεις είναι π.χ. βλάβες τῆς μηχανῆς ή τού πηδαλίου πού άποκαταστάθηκαν σέ σύντομο σχετικά χρονικό διάστημα, χωρίς νά άπαιτηθεί ή χρησιμοποίηση ρυμουλκῶν.

### **6. Απώλεια ζωῆς ή σοβαρός τραυματισμός μέλους τού πληρώματος ή έπιβάτη.**

Γιά νά ύπάρχει τέτοια περίπτωση, πρέπει διά τού έπηλθε διαρκής άκυβερνησία, σέ συνηθισμένες περιπτώσεις προσωρινής άκυβερνησίας δέν θεωρείται διά τού έπηλθε διαρκής άκυβερνησία, σέ συνηθισμένες περιπτώσεις είναι π.χ. βλάβες τῆς μηχανῆς ή τού πηδαλίου πού άποκαταστάθηκαν σέ σύντομο σχετικά χρονικό διάστημα, χωρίς νά άπαιτηθεί ή χρησιμοποίηση ρυμουλκῶν.

## **17.2 Διοικητικός έλεγχος τῶν ναυτικῶν άτυχημάτων.**

Σέ κάθε περίπτωση διά τού οριζόμενου άτυχήματος πού άναφέρονται στήν προηγούμενη παράγραφο, έπιβάλλεται διενέργεια διοικητικοῦ έλέγχου τού ναυτικοῦ άτυχήματος, δηλαδή ή έρευνα έκ μέρους τῶν άρμοδίων κρατικῶν υπηρεσιῶν πρός διαπίστωση τῶν αἰτίων τού άτυχήματος καί τῶν τυχόν ύπευθύνων. Σκοπός συνεπώς τού διοικητικοῦ έλέγχου είναι ή έξακριβώση τῶν συνθηκῶν κάτω από τίς οποῖες συνέβη τό άτυχημα, ή αιτία πού τό προκάλεσε καί οι τυχόν ύπευθυνοι γι' αύτό.

Η σημασία τού διοικητικοῦ έλέγχου τού ναυτικοῦ άτυχήματος είναι ίδιαίτερα μεγάλη, γιατί από τά άποτελέσματά του κρίνονται οι οικονομικές συνέπειες καί άναζητούνται οι εύθυνες τῶν ύπαιτίων.

## **17.3 Διαδικασία τού διοικητικοῦ έλέγχου.**

Ο διοικητικός έλεγχος τού ναυτικοῦ άτυχήματος περιλαμβάνει τά έξης στάδια:

### **a) Προανάκριση.**

Άρμόδια άρχη γιά νά διενεργήσει προανάκριση σέ περίπτωση ναυτικοῦ άτυχήματος είναι ή λιμενική άρχη (κεντρικό λιμεναρχεῖο, λιμεναρχεῖο, ύπολιμεναρχεῖο, λιμενικός σταθμός ή ύπαλληλος λιμένος) τῆς περιφέρειας διά τού οποίου άτυχημα δέν θεωρείται διά τού έπηλθε διαρκής άκυβερνησία, σέ συνηθισμένες περιπτώσεις είναι π.χ. βλάβες τῆς μηχανῆς ή τού πηδαλίου πού άποκαταστάθηκαν σέ σύντομο σχετικά χρονικό διάστημα, χωρίς νά άπαιτηθεί ή χρησιμοποίηση ρυμουλκῶν.



‘Ο ύπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας, έφόσον κρίνει ότι συντρέχουν λόγοι για περισσότερη διερεύνηση τοῦ ἀτυχήματος, διατάξει τῇ διενέργεια ἔνορκης προανακρίσεως, δρίζοντας συγχρόνως τῇ λιμενική ἥ προξενική ἀρχή πού θά τήν πραματοποιήσει. Μπορεῖ δημοσίευση σέ αξιωματικό τοῦ ΛΣ αὐτεπαγγέλτως ἥ μετά ἀπό αἰτηση τοῦ πλοιοκτήτη.

‘Η λιμενική ἥ προξενική ἀρχή, στήν περιφέρεια τῆς ὁποίας συνέβη στό ναυτικό ἀτύχημα, πρέπει νά ἐπιληφθεῖ ἀμέσως καί νά συγκεντρώσει κάθε χρήσιμο στοιχεῖο καί κάθε σχετική πληροφορία γιά τό ἀτύχημα καί νά ἀναφέρει ἀμέσως στό YEN.

‘Η ἀναφορά πρέπει νά περιλαμβάνει τά ἀκριβή στοιχεῖα τοῦ πλοίου, τήν αἵτια τοῦ ἀτυχήματος, τήν τύχη τοῦ πληρώματος καί τῶν ἐπιβατῶν, τοῦ σκάφους καί τοῦ φορτίου καί τό λιμάνι πού θά κατευθυνθεῖ τό πλοϊο, έφόσον φυσικά εἶναι ίκανο νά συνεχίσει τόν πλοῦ. ‘Η ἀναφορά αὐτή ὑποβάλλεται τηλεγραφικῶς ἥ τηλεφωνικῶς, διπωσδήποτε δημοσίευση ἥ με ταχυδρομικό ἔγγραφο.

Γιά τήν ἔναρξη προανακρίσεως ἀπό τήν ἀρχή δέν εἶναι ἀπαραίτητη ἥ ἔκδοση διαταγῆς τοῦ YEN, ἀλλά πρέπει αὐτή νά ἐνεργεῖται αὐτεπαγγέλτως.

Γιά κάθε ναυτικό ἀτύχημα, διπολιάρχος εἶναι ὑποχρεωμένος νά καταγράφει στό ἡμερολόγιο τοῦ πλοίου, πλήρη καί ἀκριβή περιγραφή του, μνημονεύοντας τά αἵτια καί περιστατικά καί τά ἀποτελεσματά του, καθώς καί τά ληφθέντα μέτρα γιά τήν πρόληψη καί τόν περιορισμό τῶν συνεπειῶν του.

‘Η ἔγγραφή αὐτή τοῦ ἡμερολογίου ἀποτελεῖ τήν ἀφετηρία τῆς διαδικασίας τῆς προανακρίσεως.

‘Η λιμενική ἥ προξενική ἀρχή, κατά τή θεώρηση τοῦ ἡμερολογίου, λαμβάνει ἐπίσημα γνώση τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος καί ἐπιλαμβάνεται σχετικά, διερευνώντας τίς συνθήκες ὑπό τίς ὁποίες ἔλαβε χώρα τό ἀτύχημα, τίς καιρικές συνθήκες, τίς ἐνέργειες καί τή συμπεριφορά τοῦ πλοιάρχου καί τοῦ πληρώματος, δημοσίευσει γιά τήν ἔξαγωγή θετικῶν συμπερασμάτων.

Κατά τή διενέργεια τῆς προανακρίσεως μπορεῖ νά ἐπιτραπεῖ ἥ παράσταση διποιουδήποτε ἔχει ἔννομο συμφέρον γιά τό πλοϊο ἥ τό φορτίο.

Στή δικογραφία πού θά συνταχθεῖ πρέπει νά ἐπισυντιτει καί υχεδιάγραμμα ἥ χάρτης τής περιοχῆς δημοσίευση τό ἀτύχημα. Ἐκεῖ θά σημειώνεται ἥ θέση τοῦ πλοίου κατά τήν ὥρα τοῦ ἀτυχήματος, ἥ θέση ἀλλων πλοίων καί κάθε ἄλλο χρήσιμο στοιχεῖο (π.χ. ἥ πορεία τοῦ πλοίου, ἥ διεύθυνση καί ἔνταση του ἀνέμου καί τῶν θαλασσίων ρευμάτων κλπ.).

Στή δικογραφία ἐπισυνάπονται ἐπίσης ἀντίγραφα τῶν πιστοποιητικῶν ἀσφάλειας τοῦ πλοίου καί ἀκριβή ἀποστάσματα τῶν σχετικῶν ἔγγραφῶν στά ἡμερολόγια γέφυρας, μηχανῆς καί ἀσυρμάτων.

‘Ο φάκελλος τῆς προανακρίσεως, στήν περίπτωση πού διαπιστώνεται διάπραξη δικιοποίων πράξεων ἥ ὑπάρχει σχετική ὑπόνοια, ὑποβάλλεται στόν ὀρμόδιο εἰσαγγελέα καί ἀντίγραφό της κοινοποιεῖται στή Διεύθυνση Ἐλέγχου Ναυσιπλοΐας τοῦ YEN.

“Οταν δέν διαπιστώνεται ἥ δέν πιθανολογεῖται διάπραξη ποινικοῦ ἀδικήματος, ἥ δικογραφία δέν ὑποβάλλεται στόν εἰσαγγελέα, ἀλλά μόνο στό YEN.

Δικογραφία πρέπει νά συντάσσεται ἀκόμα καί στίς περιπτώσεις πού δέν ὑπάρχουν τά στοιχεῖα τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος, ἀλλά ἐνδείξεις ὅτι ἔχουν διαπραχθεῖ ποινικές ἥ πειθαρχικές παραβάσεις ἀπό τόν πλοιάρχο ἥ ἀπό μέλη τοῦ πληρώματος.

## **β) Διαδικασία ένώπιον του Άνακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Άτυχημάτων.**

Ο ύπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας, όταν λάβει τόν φάκελλο τοῦ ναυτικοῦ άτυχήματος από τή λιμενική ή προξενική ἀρχή πού ἔχει ένεργήσει τήν προανάκριση ἢ από τό λιμενικό ἀξιωματικό στόν διοῖο εἰχε τυχόν ἀνατεθεῖ ή προανάκριση, τόν παραπέμπει στό Άνακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Άτυχημάτων (ΑΣΝΑ), ἐκτός ἀν, κατά τήν αίτιολογημένη κρίση του, δέν συντρέχει λόγος παραπομῆς, π.χ. ὅταν κριθεῖ ὅτι δέν ύπάρχουν τά στοιχεῖα τοῦ ναυτικοῦ άτυχήματος πού προβλέπει δέ νόμος.

Στό ΥΕΝ συγκροτοῦνται ἔνα ή περισσότερα ΑΣΝΑ.

Στά ΑΣΝΑ πού είναι πενταμελή καί συγκροτοῦνται κάθε διετία μέ δάποφαση τοῦ ύπουργοῦ Έμπορικής Ναυτιλίας, συμμετέχουν:

α) "Ένας ἀρεοπαγίτης ή ἔφετης ώς πρόεδρος.

β) "Ένας ἀνώτερος ἀξιωματικός τοῦ ΛΣ.

γ) "Ένας ἀνώτερος τεχνικός ἀξιωματικός τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ.

δ) "Ένας ἔφοπλιστής ή ειδικός στή ναυτιλιακή θεωρία καί πρακτική.

ε) "Ένας πλοιάρχος τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, τής ποντοπόρου ναυτιλίας μέ δίπλωμα πλοιάρχου Α' τάξεως καί ἐπιπατέτη τουλάχιστον θαλάσσια ύπηρεσία πλοιάρχου σέ ποντοπόρα φορτηγά πλοῖα πάνω ἀπό δέκα χιλιάδες τόνους dead weight.

Ως γραμματέας τοῦ ΑΣΝΑ δρίζεται ἀξιωματικός ειδικῶν ύπηρεσιῶν (ΕΥ) τοῦ ΛΣ.

"Ἄν τυχόν τό ΑΣΝΑ κρίνει ὅτι ἡ προανάκριση πού διενεργήθηκε είναι ἀνεπαρκής, ἐνεργεῖ ἔνορκη τακτική ἀνάκριση.

Γιά κάθε ύπόθεση, δρίζεται ἀπό τόν πρόεδρο τοῦ συμβουλίου ώς εισηγητής, ἔνα ἀπό τά μέλη του.

Τό ΑΣΝΑ ἔξετάζει ἐνόρκως μάρτυρες καί ἀναζητεῖ διάφορα στοιχεῖα πού ἔνδιαφέρουν τήν ύπόθεση, ώστε νά μορφώσει πλήρη καί υπεύθυνη γνώμη.

"Οταν τό ἀτύχημα ἔχει προκαλέσει τήν δλική ἀπώλεια πλοίου ή τήν ἐγκαταλειψή του στούς ἀσφαλιστές ή τήν ἐγκατάλειψη τοῦ πλοίου ἀπό τό πλήρωμά του, τότε τό πλήρωμα καί δι πλοίαρχος ἀπαγορεύεται νά ναυτολογηθοῦν σέ πλοϊο πού ἐκτελεῖ πλόες ἔξωτερικοῦ, μέχρις ὅτου ἔξετασθοῦν ή ἀποδεσμευθοῦν ἀπό τό ΑΣΝΑ.

Σέ σοβαρές περιπτώσεις, δέ ύπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας μπορεῖ νά διατάξει τήν ἐνέργεια προανακρίσεως ἀπ' εύθειας ἀπό τό ΑΣΝΑ, διότε παύει ἡ προανάκριση πού είχε τυχόν ἀρχίσει ἀπό τήν κατά τόπο ἀρμόδια ἀρχή.

### **γ) Έκδοση ἔκθέσεως τοῦ ΑΣΝΑ.**

Τό ΑΣΝΑ ἔκδιδει ἔκθεση γιά τά αἴτια, τίς συνθῆκες, τούς τυχόν ύπευθύνους τοῦ ναυτικοῦ άτυχήματος καί τό βαθμό εύθύνης τους.

"Η ἔκθεση ἔκδιδεται κατά πλειοψηφία, σέ περίπτωση δέ ισοψηφίας ύπερισχύει ἡ ψῆφος τοῦ προέδρου. Αντίγραφο τής ἔκθέσεως τοῦ ΑΣΝΑ μαζί μέ τό φάκελλο τής ἀνακρίσεως διαβιβάζεται ἀπό τόν ύπουργό Έμπορικής Ναυτιλίας στόν ἀρμόδιο εισαγγελέα γιά τήν δικηση τής ποινικής διώξεως. "Άν προκύπτουν στοιχεῖα πειθαρχικής εύθύνης τοῦ πλοιάρχου ή μελῶν τοῦ πληρώματος, δέ ύπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας παραπέμπει τήν ύπόθεση στό ἀρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο Έμπορικοῦ Ναυτικοῦ γιά τήν ἐπιβολή τών νομίμων πειθαρχικῶν κυρώσεων.

"Η ἔκθεση τοῦ ΑΣΝΑ δέν δεσμεύει τό δικαστή καί ἔκτιμάται ἀπό αὐτόν ἐλεύθερα μαζί μέ τά ἄλλα ἀποδεκτικά στοιχεῖα τής δικογραφίας.

## ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

### ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΟΓΔΟΟ

##### ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΓΕΝΙΚΑ

###### 18.1 Έννοια τοῦ Ναυτεργατικοῦ Δικαίου.

‘Η ίδιομορφία τῆς ναυτικῆς ἐργασίας ἐπέβαλε τήν ίδιαίτερη νομοθετική ρύθμιση καὶ διοικητική ἀντιμετώπιση τῶν διαφόρων θεμάτων τῆς καὶ ἔτσι διαμορφώθηκε ίδιαίτερος κλάδος δικαίου πού ὀνομάζεται **ναυτεργατικό δίκαιο**.

‘Η σύγχρονη ναυτεργατική νομοθεσία, τόσο στήν Ἑλλάδα, ὅσο καὶ σέ ἄλλες ναυτιλιακές χώρες ἔχει ἐπηρεασθεῖ ἀπό τή φύση τῆς ἐργασίας στά πλοϊα, ὅπου πρόσφατα σημειώθηκαν οὐσιώδεις μεταβολές, οἱ διοπίες συνδέονται μὲ τήν τεχνολογική πρόοδο στή ναυτιλία καὶ τήν ἑφαρμογή σ’ αὐτή νέων οἰκονομικῶν μεθόδων.

Σέ παλαιότερες ἐποχές ἡ ναυτική ἐργασία ἦταν ἀμεσα συνυφασμένη μέ τούς κινδύνους καὶ τίς κακουχίες, ἀφοῦ οἱ πειρατίες, ἡ ἀνασφάλεια στίς ὑδάτινες ὁδούς καὶ ἡ ἀνεπάρκεια ναυτιλιακῶν ὄργανων καὶ μέσων ἔξεθεταν τούς ναυτικούς σέ ἀμεσους καὶ συνεχεῖς κινδύνους καὶ ταλαιπωρίες.

Οἱ τεχνολογικές ἔξελίξεις τῆς σύγχρονης ἐποχῆς, ἡ ἀνάπτυξη τῶν γεωγραφικῶν γνώσεων, ἡ ἐπισήμανση τῶν ὑφάλων καὶ τῶν ἐπικινδύνων ἀκτῶν, ἡ χρήση ἡλεκτρονικῶν ὄργανων κατευθύνσεως τῶν πλοίων καὶ ἐπικοινωνίας τους μέ τήν ξηρά καὶ γενικά ἡ ὄργανωση διεθνῶς συστημάτων ἀσφάλειας τῆς ναυσιπλοΐας καὶ ἡ λήψη δραστικῶν μέτρων γιά τήν ἀσφάλεια τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στή Θάλασσα, μείωσε σχετικά τά ναυτικά ἀτυχήματα καὶ ἐλάττωσε σημαντικά τίς συνέπειές τους.

Παράλληλα, ἡ ἔξελιξη τῶν τεχνικοικονομικῶν μεθόδων βελτίωσε αίσθητά τούς δημοσίου διαβιώσεως καὶ ἐργασίας ἐπάνω στά πλοϊα, ὅπως ἄλλωστε ἔχει συμβεῖ καὶ σέ ἄλλους τομεῖς τή ἀνθρώπινης δραστηριότητας.

Τό ναυτεργατικό δίκαιο εἶναι ὁ κλάδος τοῦ ναυτικοῦ δικαίου πού ρυθμίζει τά θέματα τῆς ἐργασίας ἐπάνω στά πλοϊα. Περιλαμβάνει κανόνες τόσο ίδιωτικοῦ ὥστε καὶ δημόσιου δικαίου.

Οἱ σχέσεις πού δημιουργοῦνται ἀπό τή σύμβαση ναυτολογήσεως μεταξύ τοῦ πλοιάρχου ὡς ἐκπροσώπου τοῦ πλοιοκτήτη καὶ τῶν ναυτικῶν, μελῶν τοῦ πληρώματος, εἶναι βασικά σχέσεις ίδιωτικοῦ δικαίου. Παράλληλα ἡ πολιτεία παρεμβαίνει καὶ θεσπίζει διατάξεις δημόσιου δικαίου ὅπως εἶναι οἱ περί ἀπογραφῆς τῶν ναυτικῶν, περί ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ίκανότητας, συνθέσεως πληρωμάτων, πειθαρχικῶν καὶ ποινικῶν κυρώσεων, πρόνοιας τῶν ναυτικῶν κλπ.

‘Η παρέμβαση τῆς πολιτείας γιά τή ρύθμιση τῶν θεμάτων αὐτῶν δικαιολογεῖται .



περισσότερο άπό δ.τι σέ αλλα έπαγγέλματα και είναι αύστηρότερη, λόγω τής φύσεως του ναυτικού έπαγγέλματος καί τών συνθηκῶν κάτω άπό τίς όποιες άσκεται. Τό γεγονός οτι, άπό τίς ικανότητες, τήν έμπειρια, τήν εύσυνειδησία τήν πειθαρχία τοῦ ναυτικοῦ έξαρτῶνται άνθρωπινες ύπαρχεις καί τεράστιες ύλικές άξιες πού άντι-προσωπεύουν τό πλοϊο καί τό φορτίο, είναι έκεινο άκριβως πού παρακινεῖ τήν πολιτεία νά έντεινει περισσότερο άπό δσο για κάθε άλλο τομέα τό ένδιαφέρον της καί νά παρεμβαίνει ρυθμιστικά σέ πολλά θέματα τής ναυτικῆς έργασίας.

## 18.2 Πηγές τοῦ ναυτεργατικοῦ δικαίου.

Διατάξεις πού άναφέρονται στήν έπάνω στό πλοϊο έργασία, βρίσκονται κατα-σπαρμένες σέ διαφόρους νόμους καί διατάγματα, κυριότεροι τών όποιων είναι οι έξης:

### *α) Ο Κώδικας ίδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου (ΚΙΝΔ).*

Στόν τρίτο τίτλο «περί πλοιάρχου» καί στόν τέταρτο «περί πληρώματος» περι-λαμβάνονται οι βασικές διατάξεις για τή σύμβαση ναυτολογήσεως. Οι διατάξεις αύ-τές άποτελοῦν τήν κυριότερη πηγή τοῦ ναυτεργατικοῦ δικαίου καί έφαρμόζονται σέ όλα τά μέλη πληρώματος πού έργαζονται στά πλοϊα μέ έλληνική σημαία, ήμεδα-πούς καί άλλοδαπούς.

### *β) Ο Κώδικας δημόσιου ναυτικοῦ δικαίου (ΚΔΝΔ).*

Ο ΚΔΝΔ περιλαμβάνει πολλές διατάξεις ναυτεργατικοῦ δικαίου δημόσιου χα-ρακτήρα, όπως οι:

- Περί ναυτικῆς άπογραφῆς.
- Περί δημόσιας καί ίδιωτικῆς ναυτικῆς έκπαιδεύσεως.
- Περί άποδεικτικῶν ναυτικῆς ικανότητας.
- Περί συνθέσεως τοῦ προσωπικοῦ τών πλοίων.
- Περί εύρέσεως ναυτικῆς έργασίας.
- Περί κρατικῆς ρυθμίσεως τής συμβάσεως ναυτολογήσεως.
- Περί τροφοδοσίας τών πληρωμάτων τών έμπορικῶν πλοίων.
- Περί έξουσίας καί καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου καί τών μελών τοῦ πληρώμα-τος.
- Περί ποινικοῦ καί πειθαρχικοῦ δικαίου τοῦ έμπορικοῦ ναυτικοῦ.

### *γ) Οι συλλογικές συμβάσεις ναυτικῆς έργασίας.*

Συνάπτονται μεταξύ τών περισσότερο άντιπροσωπευτικῶν όργανώσεων τών έ-φοπλιστῶν καί τών ναυτικῶν καί ρυθμίζουν τίς σχέσεις πού πηγάζουν άπό τή ναυ-τική έργασία, δπως είναι π.χ. οι μισθοί καί λοιπές άμοιβές τών ναυτικῶν, οι δροι έργασίας στά πλοϊα, ή ύπερωριακή άπασχόληση τών ναυτικῶν κλπ.

### *δ) Οι κανονισμοί έργασίας έπάνω στά έμπορικά πλοϊα.*

Μέ τους κανονισμούς αύτούς καθορίζονται, ή Ιεραρχία καί τά καθήκοντα τοῦ πλοιάρχου καί τών μελών τοῦ πληρώματος καί τό σύστημα μέ τό δποιο έκτελεῖται ή έργασία στά πλοϊα, ώστε νά έξασφαλίζεται ή εύρυθμη λειτουργία καί ή τάξη καί άσφαλεια σ' αύτά, για τήν έπιτυχή έκπλήρωση τής άποστολῆς τους.

#### **ε) Τά διατάγματα περί συνθέσεως πληρώματος τῶν πλοίων.**

Τά διατάγματα αύτά έκδίδονται κατά έξουσιοδότηση τοῦ κώδικα δημόσιου ναυτικοῦ δικαίου καὶ καθορίζουν τή σύνθεση πληρώματος τῶν διαφόρων κατηγοριῶν πλοίων, ἀνάλογα μὲ τή χωρητικότητα, τά ἐκτελούμενα ταξίδια καὶ τήν ἀποστολή τους (π.χ. ποντοπόρα, μεσογειακά, φορτηγά, ἐπιβατικά κλπ.).

#### **στ) Οι διατάξεις περί κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν.**

Διάφοροι νόμοι καὶ προεδρικά διατάγματα δίριζουν τή λειτουργία τῶν διαφόρων ἀσφαλιστικῶν ταμείων τῶν ναυτικῶν (NAT, ΤΠΕΝ), τή χορήγηση συντάξεων, τήν παροχή προστασίας κατά τῆς ἀσθένειας τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οίκογενειῶν τους κλπ.

**ζ) Οι διεθνεῖς συμβάσεις καὶ συστάσεις** τοῦ διεθνοῦς ὄργανισμοῦ ἑργασίας (International Labour Organization) πού ρυθμίζουν διάφορα θέματα ἑργασίας τῶν ναυτικῶν στά πλοῖα.

Πολλές ἀπό τίς διεθνεῖς αὐτές συμβάσεις ἔχουν κυρωθεῖ ἀπό τήν Ἑλλάδα καὶ ἀποτελοῦν ἐσωτερικό δίκαιο τῆς χώρας (π.χ. περί τροφοδοσίας τῶν ναυτικῶν, περί παλιννοστήσεως, περί ἐλαχίστων ἀσφάλειας τῶν πλοίων, περί ἐνδιαιτήσεως τῶν πληρωμάτων κλπ.).

### **18.3 Ἐννοια καὶ χαρακτήρας τῆς ναυτικῆς ἑργασίας.**

Ναυτική ἑργασία, εἶναι ἡ ἐπάνω στό πλοϊο παρεχόμενη πνευματική καὶ σωματική ἀπασχόληση τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος.

Ἡ ναυτική ἑργασία, συγκρινόμενη μὲ τήν ἑργασία τῆς ξηρᾶς παρουσιάζει πολλές βασικές ἴδιομορφίες.

Ο ναυτικός ἑργάζεται καὶ διαμένει συνεχῶς στόν ἴδιο περιορισμένο χῶρο, χωρίς νά ἔχει τή δυνατότητα νά μεταβαίνει στήν ἴδιωτική του κατοικία μετά τή λήξη τῆς ἑργασίας του. Ἀποστερεῖται ἔτσι γιά ἔνα μακρό χρονικό διάστημα τήν οίκογενειακή θαλπωρή. Δέν ἔχει τή δυνατότητα νά διακόπτει τήν ἑργασιακή του σχέση καὶ νά ἔγκαταλείπει τό πλοϊο κατά τή βούλησή του, ὅταν αὐτό βρίσκεται στό ἔξωτερικό, οὔτε νά ἀλλάζει εἰδικότητα, ὅταν γιά δόποιδήποτε λόγο τό ἀποφασίσει.

Εἶναι ὑποχρεωμένος νά ζει καὶ νά ἑργάζεται κάτω ἀπό συνθῆκες συνεχοῦς ἐτοιμότητας καὶ νά ἔκτελει χωρίς ἀντιρήσεις τίς διαταγές πού τοῦ δίνουν οἱ ιεραρχικά προϊστάμενοί του στό πλοϊο, γιατί αὐτό ἐπιβάλλεται ἀπό τούς κανονισμούς γιά λόγους ἀσφάλειας τοῦ πλοίου, τῶν ἐπιβαίνοντων καὶ τοῦ φορτίου.

Οι κλιματολογικές συνθῆκες κάτω ἀπό τίς δόποιες ἑργάζεται καὶ ζει εἶναι πολλές φορές ἀνθυγειενές, λόγω τῆς ἔκτελέσεως ταξιδιῶν σέ διάφορα πλάτη τῆς ύδρογειού καὶ τῶν συχνῶν μεταβολῶν κλίματος, θερμοκρασίας κλπ.

Οι ἴδιομορφίες αὐτές τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ἐπέβαλαν τή διαφορετική ρύθμιση τῆς ναυτικῆς ἑργασίας, ἀπό τήν ἑργασία ξηρᾶς καὶ τόν κρατικό παρεμβατισμό σέ θέματα πού κανονικά θά ἐπρεπε νά ρυθμίζονται ἀπό τήν ἴδιωτική πρωτοβουλία, δηλαδή μὲ κοινή συμφωνία τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν (ναυτικῶν-πλοιοκτητῶν).

#### 18.4 Διεθνής προστασία της έργασίας.

Άπό τίς άρχες τοῦ δέκατου ένατου αιώνα άρχισε νά καλλιεργεῖται ή ίδεα τὴ διεθνοῦς προστασίας τῆς έργασίας.

Τό 1890 ἔγινε στό Βερολίνο ή πρώτη συνδιάσκεψη έργασίας στήν όποια ἔλα βαν μέρος δεκατέσσερα κράτη, πού περιορίσθηκαν δημαρχίας στήν διατύπωση θεωρητικῶν σκέψεων, χωρίς συγκεκριμένους στόχους.

Μέχρι τόν πρώτο παγκόσμιο πόλεμο συνήλθαν πολλά διεθνή συνέδρια καί συστήθηκαν διεθνεῖς ἐνώσεις γιά τήν προστασία τῆς έργασίας. Βασικοί στόχοι ἦταν ἡ βελτίωση τῶν ὅρων καί συνθηκῶν έργασίας, πού στήν ἐποχῇ ἐκείνῃ ἦταν καταθλιπτικοί γιά τούς έργαζομένους.

Τό διεθνές συνέδριο τῆς Βέρνης τό 1919 υιοθέτησε σχέδιο διεθνοῦς καταστατικοῦ χάρτη έργασίας, τό όποιο ζήτησε νά περιληφθεῖ στή Συνθήκη Ειρήνης. Ἐτοι μέ τή Διεθνή Συνθήκη Ειρήνης τῶν Βερσαλλιῶν τοῦ 1919 ιδρύθηκε ἡ **Διεθνή Όργανωση Έργασίας** (International Labour Organization — ILO), ως ὄργανο τῆς Κοινωνίας τῶν Έθνῶν (ΚΤΕ).

Μέ τήν ιστορική αὐτή συνθήκη διακηρύχθηκε δτι:

«Σκοπός τῆς Κοινωνίας τῶν Έθνῶν εἶναι ἡ ἀποκατάσταση τῆς παγκόσμιας εἰρήνης πού μπορεῖ νά ἐδραιωθεῖ μόνο μέ βάση τήν κοινωνική δικαιοσύνη. Δεδομένου δτι ὑπάρχουν συνθηκες έργασίας πού συνεπάγονται γιά πολλούς τήν ἀδικία, τήν ἀθλιότητα καί τής στερήσεις, δημιουργεῖται τέτοια δυσφορία, ώστε ἡ εἰρήνη καί ἡ ἀρμονία δλόκληρου τοῦ κόσμου νά βρίσκονται σέ κίνδυνο καί γιά αὐτό εἶναι ἐπειγούσα ἡ βελτίωση τῶν συνθηκῶν έργασίας δλων τῶν έργαζομένων».

Μετά τό δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, καταρτίσθηκε νέος καταστατικός χάρτη τῆς διεθνοῦς όργανωσεως έργασίας, δό όποιος Ισχύει ἀπό τό 1946.

Στό χάρτη αὐτό καθορίζονται θεμελιώδεις ἀρχές ὥπως οι ἔξης:

- ‘Η έργασία δέν εἶναι ἐμπόρευμα.
- ‘Η ἐλευθερία τοῦ λόγου καί τοῦ συνεταιρίζεσθαι εἶναι ἀπαραίτητη προϋπόθεση σταθερῆς προόδου.
- ‘Η πενία ὅπουδήποτε καί ἄν ὑπάρχει, ἀποτελεῖ κίνδυνο γιά τήν εύημερία δλων τῶν ἀνθρώπων.
- ‘Ο ἀγώνας κατά τής ἀνάγκης πρέπει νά διαβάγεται μέ συλλογική προσπάθεια καί συνεργασία τοῦ κράτους, τῶν έργοδοτῶν καί τῶν έργαζομένων.

Ἐπίσης διακηρύσσεται δτι:

— ‘Ολα τά ἀνθρώπινα δῆτα, ἀνεξάρτητα ἀπό φυλή, θρήσκευμα ἢ γένος ἔχουν τό δικαίωμα νά ἐπιδιώκουν τήν ύλική τους πρόσδοτο καί τήν πνευματική τους ἀνάπτυξη μέ ἐλευθερία καί ἀξιοπρέπεια, μέ οίκονομική ἀσφάλεια καί μέ ἵσες δυνατότητες ἐπιτυχίας.

‘Η Ἐλλάδα εἶναι ἀπό τά ιδρυτικά μέλη τῆς **Διεθνοῦς Όργανωσεως Έργασίας** καί μετέχει συνεχῶς καί ἀνελλιπῶς στίς έργασίες τῆς.

‘Η Διεθνής Όργανωση Έργασίας διαθέτει δύο ὄργανα γιά τήν πραγμάτωση τῶν σκοπῶν τῆς:

**α) Τή διεθνή συνδιάσκεψη**, πού ἀπαρτίζεται ἀπό τέσσερις ἀντιπροσώπους ἀπό κάθε κράτος - μέλος (δύο κυβερνητικούς καί δύο τῶν έργαζομένων).

**β) Τό διεθνές Γραφεῖο Έργασίας** πού εἶναι καί τό ἐκτελεστικό ὄργανο τῆς ΔΟΕ καί διευθύνεται ἀπό **Έκτελεστικό Συμβούλιο** μέ 40 μέλη, ἀπό τά δημοσία 20 κυβερνητικοί καί ἄνα 10 τῶν έργοδοτῶν καί τῶν έργαζομένων.



Μέ πρωτοβουλία της ΔΟΕ έχουν ψηφισθεῖ πολλές διεθνεῖς συμβάσεις έργασίας, σημαντικός άριθμός τῶν δποίων άναφέρονται σέ θέματα ναυτικής έργασίας.

Οι σπουδαιότερες διεθνεῖς συμβάσεις ναυτικής έργασίας άφορούν:

- Τὸν προσδιορισμὸν κατώτερου ὄριου ἡλικίας παιδιῶν σὲ ναυτικές έργασίες.
- Τὴν ἔξεύρεση ἐργασίας στούς ναυτικούς.
- Τὴν ὑποχρεωτική ἰατρική ἔξεταση.
- Τὴν παλιννόστηση τῶν ναυτικῶν.
- Τὴν ἀσφάλιση κατά τῆς ἀσθένειας.
- Τὴν τροφοδοσία καὶ τὴν ἐνδιαίτηση τῶν πληρωμάτων.
- Τὴν κοινωνική ἀσφάλιση, τίς ἀδειες, τὰ ἀποδεικτικὰ ναυτικῆς Ικανότητας.
- Τὴν σύνθεση πληρώματος τῶν πλοίων καὶ τίς ὥρες έργασίας.
- Τὴν πρόληψη ἀτυχημάτων στά πλοϊα.
- Τὰ ἐλάχιστα ὅρια ἀσφάλειας τῶν πλοίων.

‘Η Ἐλλάδα ἔχει κυρώσει τίς σπουδαιότερες ἀπό τίς πιο πάνω διεθνεῖς συμβάσεις, οἱ δποίες ἀποτελοῦν ἢδη ἐσωτερικό δίκαιο τῆς χώρας.

## 18.5 Ναυτικός συνδικαλισμός.

Συνδικαλισμός γενικά λέγεται ἡ ὁργάνωση τῶν ἐπαγγελματικῶν τάξεων σέ σωματεῖα, γιά τὴν ἐπιδίωξη τῶν οἰκονομικῶν, κοινωνικῶν καὶ λοιπῶν συμφερόντων τῶν μελῶν τους.

‘Η συνδικαλιστική ἐλευθερία καὶ ἡ προστασία τοῦ συνδικαλιστικοῦ δικαιώματος ἀναφέρονται στὸ προσίμο τοῦ καταστατικοῦ χάρτη τῆς ΔΟΕ ὡς μέσα γιά τῇ βελτίωση τῆς θέσεως τῶν έργαζομένων καὶ ἔξασφαλίσεως τῆς εἰρήνης.

‘Η ὑπ’ ἀριθ. 87 διεθνής σύμβαση τῆς ΔΟΕ «περὶ συνδικαλιστικῆς ἐλευθερίας καὶ προστασίας τοῦ συνδικαλιστικοῦ δικαιώματος» πού κυρώθηκε ἀπό τὴν Ἐλλάδα μέ τὸ ΝΔ 4204/1981, περιλαμβάνει διατάξεις πού κατοχυρώνουν τὴ συνδικαλιστική ἐλευθερία καὶ τὸ δικαίωμα τῶν έργαζομένων νά συνιστοῦν ὀργανώσεις τῆς ἐκλογῆς τους καὶ νά γίνονται μέλη τους, χωρίς νά ἀπαιτεῖται κρατική ἢ ἄλλου εἴδους ἀδεια.

Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῆς συμβάσεως αὐτῆς οἱ δημόσιες ἀρχές πρέπει νά ἀπέχουν ἀπό κάθε ἐπέμβαση πού μπορεῖ νά περιορίσει τὸ συνδικαλιστικό δικαίωμα ἢ νά παρεμποδίσει τή νόμιμη ἀσκησή του.

Τό ἴσχυον Σύνταγμα τῆς Ἐλλάδας κατοχυρώνει τή συνδικαλιστική ἐλευθερία, μεταξύ δέ τῶν ἀτομικῶν καὶ κοινωνικῶν δικαιωμάτων περιλαμβάνει καὶ τό δικαίωμα τῶν πολιτῶν νά συνιστοῦν ἐνώσεις καὶ σωματεῖα μή κερδοσκοπικοῦ χαρακτήρα, τηρώντας τίς διατάξεις τῶν νόμων.

‘Ο ναυτικός συνδικαλισμός ἔχει ἀναπτυχθεῖ στήν Ἐλλάδα καὶ τά ναυτικά σωματεῖα εἶχαν ἀρχικά ὑπαχθεῖ στίς διατάξεις πού ἀφοροῦσαν τά ἐπαγγελματικά σωματεῖα τῆς ξηρᾶς.

Σήμερα ἴσχυουν εἰδικές διατάξεις γιά τά ναυτικά ἐπαγγελματικά σωματεῖα, διαφορετικές ἀπό αὐτές πού ἴσχυουν γιά τά σωματεῖα τῆς ξηρᾶς, ἔκτος ἀπό δρισμένες πού εἶναι κοινές, δπως εἶναι π.χ. οἱ διατάξεις περί ἀπεργίας.

Στήν Ἐλλάδα ἡ Πανελλήνια Ναυτική Ὀμοσπονδία (ΠΝΟ) ἐκπροσωπεῖ δλους τούς Ἐλληνες ναυτικούς καὶ σ’ αὐτήν περιλαμβάνονται τά ἔξις κλαδικά ναυτεργατικά σωματεῖα:

- ‘Η Πανελλήνια Ἐνωση Πλοιάρχων κάθε τάξεως (ΠΕΠΕΝ).
- ‘Η Πανελλήνια Ἐνωση Μηχανικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (ΠΕΜΕΝ).
- ‘Ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ἀξιωματικῶν Ἀσυρμάτου Θαλάσσης, Ἀέρος καὶ Ξηρᾶς (ΠΣΑΘΑΞ).

- 'Η Πανελλήνια "Ένωση Μηχανικών ΜΕΚ" Έμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΚΕΝ)
- 'Ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Οικονομικών Αξιωματικών ΕΝ
- 'Η Πανελλήνια "Ένωση Φροντιστῶν ΕΝ
- 'Ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ηλεκτρολόγων ΕΝ.
- 'Η Πανελλήνια "Ένωση Ναυτών ΕΝ.
- 'Η Πανελλήνια "Ένωση Θερμαστῶν Θαλάσσης
- 'Η Πανελλήνια "Ένωση Ναυτομαγείρων.
- 'Η Πανελλήνια "Ένωση Θαλαμηπόλων ΕΝ.
- 'Η Πανελλήνια "Ένωση Προσωπικού τροφοδοσίας
- 'Η Πανελλήνια "Ένωση Κυβέρνητων Π/Κ.
- 'Η Πανελλήνια "Ένωση Ναυτών Μ/Σ.

'Η δραστηριότητα τῆς ΠΝΟ και τῶν κλαδικῶν σωματείων πού άνήκουν σ' αὐτή περιλαμβάνει, ἐκτός τῶν ἄλλων, τή σύναψη συλλογικῶν συμβάσεων μέ τίς διάφορες ἔφοπλιστικές ἐνώσεις, τή συμμετοχή στά διοικητικά συμβούλια τῶν ἀσφαλιστικῶν ίδρυμάτων τοῦ ἐμπορικού ναυτικοῦ, τή συμμετοχή σέ ἐπιτροπές, συμβούλια και ὅμαδες ἐργασίας τοῦ ΥΕΝ, τήν ύποβολή ἀπόψεων και προτάσεων πάνω σέ θέματα πού ένδιαφέρουν τούς "Ἐλληνες ναυτικούς κλπ.

---

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΝΑΤΟ

### NAYTIKH APOGRAFHN

#### 19.1 Γενικά.

Γιά νά άσκησει κάποιος τό ναυτικό έπαγγελμα, πρέπει νά είναι **άπογεγραμμένος ναυτικός**, νά είναι δηλαδή γραμμένος σέ είδικό μητρώο άπογραφῆς ναυτικῶν καί νά έχει έφοδιασθεῖ μέ ναυτικό φυλλάδιο.

Ό Θεσμός τῆς ναυτικῆς άπογραφῆς είναι παλιός καί συνδέεται μέ τή στρατολογία τῶν πληρωμάτων τῶν πολεμικῶν πλοίων. Ή άρχη τῆς ναυτικῆς άπογραφῆς βρίσκεται στήν Ordonnance τοῦ Colbert (1668).

Μέ τήν πάροδο τῶν έτῶν ή ναυτική άπογραφή έχασε τό στρατιωτικό της χαρακτήρα καί σήμερα έχει τήν έννοια τῆς άποκτήσεως ἀδειας ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

Στούς άπογραφομένους έκδίδεται ἀπό τήν άπογράφουσα ἀρχή **ναυτικό φυλλάδιο**, πού άποτελεῖ καί ταξιδιωτικό ἔγγραφο τῶν ναυτικῶν κατά τίς μετακινήσεις τους στήν ἄλλοδαπή.

Τό ναυτικό φυλλάδιο είναι δημόσιο ἔγγραφο πού άποτελεῖ ἀπόδειξη τῆς ιδιότητας τοῦ κατόχου του ώς ναυτικοῦ.

Δέν ἐπιτρέπεται στόν κάτοχο ναυτικοῦ φυλλαδίου νά τό καταστρέψει ή νά ἀλλοιώσει τό περιεχόμενό του ή νά τό μεταβιβάσει σέ ἄλλο πρόσωπο. Έξ ὅλου κανένας τρίτος δέν έχει δικαίωμα νά τό παρακρατήσει ή νά τό ἀφαιρέσει ἀπό τόν κάτοχό του. Ἀπαγορεύεται π.χ. ή κατακράτηση τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου ἀπό ναυτιλιακή ἑταρία πρός ἔξαναγκασμό τοῦ ναυτικοῦ νά ἐπιστρέψει ὀφειλόμενη προκαταβολή τήν δοπία ἀμφισβητεῖ ὁ ναυτικός.

Κατάσχεση τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου μπορεῖ νά γίνει μόνο ἀπό τήν ἀρμόδια λιμενική ή προξενική ἀρχή, στήν περίπτωση πού δ ναυτικός ύποπτεσει σέ δρισμένα σοβαρά πειθαρχικά παραπτώματα, γιά τά δοπία ἀπολύτεται ἀπό τό πλοϊο καί διώκεται ποινικῶς καί πειθαρχικῶς (π.χ. γιά λιποταξία στό ἔξωτερικό).

Η άπογραφή τῶν ναυτικῶν γίνεται στόν Πειραιά ἀπό τήν Υπηρεσία Ναυτικῶν Μητρώων καί στίς ἐπαρχίες ἀπό δοσες λιμενικές ἀρχές έχουν καθορισθεῖ ώς «άπογράφουσες ἀρχές».

Γιά νά άπογραφεῖ κάποιος ώς ναυτικός πρέπει, σύμφωνα μέ τόν ΚΔΝΔ, νά έχει τά ἔξῆς **γενικά προσόντα**:

- Νά έχει τήν Ἑλληνική Ιθαγένεια καί νά είναι γραμμένος στά μητρώα δήμου ἡ κοινότητας.
- Νά είναι ύγιης καί σωματικά ίκανός γιά ναυτική ἐργασία.
- Νά είναι στρατολογικῶς ἐν τάξει καί
- Νά μή τελεῖ σέ στέρηση τῶν πολιτικῶν του δικαιωμάτων.



Έκτός από τά γενικά αύτά προσόντα πού πρέπει νά έχει δ άπογραφόμενος, άπαιτούνται καί δρισμένα **ειδικά προσόντα** πού καθορίζονται μέ προεδρικά διατάγματα, κατόπιν προτάσεως τοῦ ύπουρογοῦ Έμπορικής Ναυτιλίας καί είναι:

- Νά έχει συμπληρώσει τό δέκατο πέμπτο έτος τῆς ήλικίας του ήμερολογιακώς καί νά μή έχει ξεπεράσει τά σαρανταπέντε χρόνια.
- Νά μή έχει καταδικασθεῖ σέ φυλάκιση μεγαλύτερη τῶν ἔξι μηνῶν ἡ «καθ' ύποτροπήν» γιά λαθρεμπόριο, κλοπή, ἀπάτη, παράβαση τῶν διατάξεων περί ναρκωτικῶν καί περί προστασίας τοῦ έθνικοῦ νομίσματος, γιά ἐγκλήματα κατά τῶν ήθων, γιά στάση ἡ παράβαση τῶν νόμων περί μέτρων ἀσφάλειας τοῦ κράτους, τοῦ πολιτεύματος, τοῦ κοινωνικοῦ καθεστώτος καί προστασίας τῆς ἐλευθερίας τῶν πολιτῶν, κατά τήν τελευταία δεκαετία.

Γιά τήν ἀπογραφήν ἀτόμων πού δέν έχουν συμπληρώσει τό δέκατο δύδοο έτος τῆς ήλικίας τους, ἀπαιτεῖται ἐπιπλέον καί ἔγγραφη ἀδεια τοῦ πατέρα, τοῦ ἐπιτρόπου ἡ τοῦ κηδεμόνα τους.

Άπο τίς διατάξεις περί ἀνώτατου δρίου ήλικίας ἀπογραφῆς ἔξαιρούνται:

- Οἱ γιατροί πού ναυτολογοῦνται σέ πλοια πού έχουν ὑποχρέωση νά προσλαμβάνουν γιατρό (τέτοια είναι δρισμένων κατηγοριῶν ἐπιβατικά).
- Οἱ πλοιοκτῆτες ἡ οἱ κατά σαράντα τουλάχιστον ἐκαοστά συμπλοιοκτῆτες πλοίων ἡ πλοιαρίων μέ ἐλληνική σημαία.
- Οἱ μόνιμοι ἀσιωματικοί τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ καί τοῦ ΛΣ.
- Οσοι προέρχονται ἀπό τό πολεμικό ναυτικό ἡ τό ΛΣ καί ἀποκτοῦν ἀποδεικτικά ναυτικῆς ίκανότητας, μέ βάση εἰδικές διατάξεις.
- Οἱ δμογενεῖς, κατά τίς διατάξεις πού ἰσχύουν κάθε φορά γιά τή διευκόλυνση τῆς ἐπαγγελματικῆς τους ἀποκαταστάσεως.

Στό ναυτικό φυλλάδιο καταχωροῦνται ἀπό τή λιμενική ἡ προξενική ἀρχή καί, ἀν δέν ὑπάρχουν, ἀπό τόν πλοίαρχο, κατά χρονολογική σειρά, οι πράξεις ναυτολογήσεως καί ἀπολύσεως τοῦ ναυτικοῦ, ἀπό τίς δποίες ἀποδεικνύεται ἡ θαλάσσια ὑπηρεσία του.

Ο χρόνος θαλάσσιας ὑπηρεσίας έχει μεγάλη σημασία γιά τούς ναυτικούς, γιατί ἀπό αύτόν ἔχαρταί ἡ ἐπαγγελματική τους ἔξελιξη καί τελικά ἡ συνταξιοδότησή τους. Μέ βάση δηλαδή τή θαλάσσια ὑπηρεσία του, δ ναυτικός ἀποκτᾶ τό δικαίωμα νά δώσει ἔξετάσεις γιά νά ἀποκτήσει ἀποδεικτικό ναυτικῆς ίκανότητας (δίπλωμα, πτυχίο ἡ ἀδεια) ἡ ἀκόμα νά λάβει χωρίς ἔξετάσεις δρισμένα πτυχία ἡ ἀδειες ναυτικῆς ίκανότητας, γιά τά δποία ἀρκεῖ μόνο δρισμένος χρόνος θαλάσσιας ὑπηρεσίας, χωρίς νά ἀπαιτεῖται προσέλευση σέ ἔξετάσεις.

Σέ περίπτωση ἀπώλειας, φθορᾶς ἡ συμπληρώσεως τοῦ ναυτικοῦ φυλλάδιου, ἔκδιεται ἀντίγραφό του ἀπό τήν Υπηρεσία Ναυτικῶν Μητρώων, στήν δποία προσκομίζονται γιά τό σκοπό αύτό δρισμένα κατά περίπτωση πιστοποιητικά.

## 19.2 Ἀπογραφή ἐργατῶν θαλάσσης.

Ἐργάτες θαλάσσης είναι αύτοί πού ἔργαζονται κατ' ἐπάγγελμα σέ βοηθητικά ναυπηγήματα ἡ σέ πλοια πού δέν είναι ἐφοδιασμένα μέ ναυτολόγιο. Τέτοιοι είναι οι πορθμεῖς, οι λεμβοῦχοι, οι ἀλιεῖς κλπ.

Ἐργάτες θαλάσσης θεωροῦνται ἐπίσης καί ἔκεινοι πού ἔργαζονται ώς πλοιογοί ἡ ἀλιεργάτες σέ πλοια ἐφοδιασμένα ἡ δχι μέ ναυτολόγιο.

Οι ἔργατες θαλάσσης δέν ἀποτελοῦν μέλη «συγκροτημένου πληρώματος» καί



δέν ύπάγονται στίς περί ναυτικῆς ἐργασίας διατάξεις.

Αύτοί ἀπογράφονται προαιρετικά σέ ίδιαίτερο μητρώο ἐργατῶν θαλάσσης.

Τά γενικά προσόντα ἀπογραφῆς (έλληνική ιθαγένεια, ὑγεία, στρατολογική κατάσταση, μή στέρηση πολιτικῶν δικαιωμάτων) ἀπαιτοῦνται καὶ γιά τούς ἐργάτες θαλάσσης. Πρέπει ἐπίσης αὐτοί νά ἔχουν ἡλικία μεγαλύτερη τῶν δεκαπέντε ἔτῶν καὶ νά νά μή ἔχουν καταδικασθεῖ σέ φυλάκιση πάνω ἀπό ἔξι μῆνες γιά λαθρεμπόριο, κατοχή ἢ ἐμπόριο ναρκωτικῶν, παράνομη ἀλιεία ἢ παράβαση τῶν νόμων περί προστασίας τοῦ ἔθνικοῦ νομίσματος.

---



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ

### ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

#### 20.1 Γενικά.

‘Η δημόσια ναυτική έκπαιδευση όργανώνεται, διοικείται καί ἐποπτεύεται ἀπό τό YEN, πού είναι καί ὁ ἀρμόδιος κρατικός φορέας. ‘Η ίδιωτη ναυτική έκπαιδευση ἐποπτεύεται καί αὐτή ἀπό τό YEN καί διέπεται ἀπό τίς σχετικές διατάξεις περί ἐπαγγελματικῆς έκπαιδεύσεως.

Μέ τή ναυτική έκπαιδευση ἐπιδιώκεται:

α) ‘Η **έκπαιδευση** καί δημιουργία Ικανῶν καί μορφωμένων ἀξιωματικῶν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ γιά τήν ἐπάνδρωση τῶν ἑλληνικῶν πλοίων στούς κλάδους καταστρώματος, μηχανῆς καί ἀσυρμάτου.

β) ‘Η **μετεκπαίδευση** τῶν στελεχῶν καί πληρωμάτων τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ σέ ειδικά ἀντικείμενα τοῦ ἐπαγγέλματός τους, δημοσίας τά ναυτικά ἡλεκτρονικά δργανα, τά σωστικά καί πυροσβεστικά μέσα κλπ.

Στόν Πειραιά λειτουργεῖ ἡ Δημόσια Σχολή Ἡλεκτρονικῶν Ναυτικῶν Ὀργάνων (ΔΣΗΝΟ) καί στόν Ἀσπρόπυργο ἡ Σχολή Σωστικῶν καί Πυροσβεστικῶν Μέσων (ΣΠΜ).

Στόν τομέα τῆς μετεκπαίδευσεως ύπαγεται καί ἡ τετράμηνη φοίτηση τῶν πλοιάρχων καί μηχανικῶν Β’ τάξεως στό Κέντρο Ἐπιμορφώσεως Στελεχῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (ΚΕΣΕΝ) γιά τήν ἀπόκτηση ἀντιστοίχων διπλωμάτων Α’ τάξεως (πλοιάρχους-μηχανικοῦ).

γ) ‘Η **προπαίδευση** νέων σέ ὅ,τι ἀφορᾶ τό ναυτικό ἐπάγγελμα καί ἡ προετοιμασία τους γιά τούς διάφορους κλάδους τῶν κατωτέρων πληρωμάτων.

Σχολές προπαιδεύσεως ύπάρχουν στήν Πρέβεζα καί στόν Πειραιά.

#### 20.2 Σχολές ναυτικῆς έκπαιδεύσεως.

‘Η θεωρητική έκπαιδευση τῶν στελεχῶν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ γινόταν παλαιότερα γιά τούς πλοιάρχους σέ ίδιαίτερα ίδιωτικά φροντιστήρια καί γιά τούς μηχανικούς καί ραδιοτηλεγραφητές σέ ίδιωτικές σχολές ἢ κοινωφελή ιδρύματα.

Μέ τό νόμο 4511/1930 συστήθηκε στήν Υδρα ἡ πρώτη Δημόσια Σχολή Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ γιά τήν έκπαιδευση ἀξιωματικῶν τοῦ κλάδου καταστρώματος (πλοιάρχων).

Σήμερα γιά τούς κλάδους ἀξιωματικῶν καταστρώματος, μηχανῆς καί ἀσυρμάτου ἡ ναυτική έκπαιδευση παρέχεται:

α) ‘Από ἀνώτερες δημόσιες σχολές ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ (ΑΔΣΕΝ).



- β) 'Από δημόσια ή ιδιωτικά λύκεια δοκίμων άξιωματικῶν ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ (ΔΛΕΝ).  
 γ) 'Από ιδιωτικά κέντρα ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ (ΚΕΚ/ΕΝ).

**A. Άνωτερες δημόσιες σχολές ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ:**

**α) Κλάδου καταστρώματος (πλοιάρχων).**

'Ασπροπόρου, Ύδρας, Κύμης, Σύρου, Οίνουσῶν, Αργοστολίου, Νέας Μηχανιώνας, Ήρακλείου, Χανίων και Πειραιᾶ.

**β) Κλάδου μηχανικῶν EN.**

'Ασπροπόρου, Σκαραμαγκᾶ, Έλευσίνας, Νέας Μηχανιώνας, Χίου και Χανίων.

**γ) Ραδιοτηλεγραφητῶν EN.**

'Ασπροπόρου, Ρόδου, Πρέβεζας, Ήρακλείου και Πειραιᾶ.

**B. Δημόσια λύκεια ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ:**

**α) Πλοιάρχων.**

'Ασπροπόρου, Χανίων και Ήρακλείου.

**β) Μηχανικῶν EN.**

'Ασπροπόρου, Έλευσίνας και Χίου.

**γ) Ραδιοτηλεγραφητῶν.**

'Ασπροπόρου και Πρέβεζας.

Ίδιωτικά λύκεια ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ και κέντρα ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως EN λειτουργοῦν στήν Αθήνα, τόν Πειραιά, τή Θεσσαλονίκη, τή Χαλκίδα, τή Σύρο, τήν Πάτρα, τά Χανία και τό Ήράκλειο.

**20.3 Συστήματα ἐκπαίδευσεως στελεχῶν EN.**

'Η ναυτική ἐκπαίδευση τῶν στελεχῶν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ περιλαμβάνει τίς ἔξης βαθμίδες:

**α) Άνωτερη ναυτική ἐκπαίδευση** στίς άνωτερες δημόσιες σχολές ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ (ΑΔΣΕΝ).

'Η άνωτερη ἐπαγγελματική ἐκπαίδευση στό ἐμπορικό ναυτικό παρέχεται μόνο από δημόσιες σχολές τῶν τριῶν κλάδων (πλοιάρχων, μηχανικῶν και ραδιοτηλεγραφητῶν).

Οι ΑΔΣΕΝ είναι ίσοτιμες μέ τά ΚΑΤΕΕ και τίς άλλες άνωτερες τεχνικές και ἐπαγγελματικές σχολές. Σ' αύτές εἰσάγονται ἀπόφοιτοι λυκείου κάθε τύπου.

'Η φοίτηση στίς ΑΔΣΕΝ είναι διετής γιά τίς σχολές πλοιάρχων και ραδιοτηλεγραφητῶν και τριετής γιά τίς σχολές μηχανικῶν.

'Η φοίτηση είναι έσωτερική, έκτος από τίς ΑΔΣΕΝ 'Ασπροπόρου, Σκαραμαγκᾶ

καὶ Ἐλευσίνας, ὅπου εἶναι ἔξωτερική. Ἡ ἑκπαίδευση παρέχεται δωρεάν ἀπό τὸ κράτος.

Οἱ ἀπόφοιτοι τῶν ΑΔΣΕΝ ἔξειλίσσονται μὲ δρισμένες προϋποθέσεις (θαλάσσια ὑπηρεσία, ἔξετάσεις, φοίτηση σὲ σχολεῖα μετεκπαιδεύσεως) μέχρι τὸ βαθμό τοῦ πλοιάρχου, μηχανικοῦ καὶ ραδιοτηλεγραφητῆ Α' τάξεως.

**β) Μέση ναυτική ἑκπαίδευση** στά δημόσια καὶ τά ἰδιωτικά λύκεια δοκίμων ἀξιωματικῶν ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ (πλοιάρχων, μηχανικῶν καὶ ραδιοτηλεγραφητῶν), ποὺ λειτουργοῦν ὑπό τὴν ἐποπτεία τοῦ YEN. Στά λύκεια αὐτά εἰσάγονται ἀπόφοιτοι γυμνασίου νέου τύπου (τριτάξιου) ἢ πυχιοῦχοι κατωτέρων τεχνικῶν σχολῶν.

Στά λύκεια δοκίμων ἀξιωματικῶν ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ (ΔΛΕΝ) διδάσκονται τά βασικά μαθήματα τῶν τεχνικῶν καὶ ἐπαγγελματικῶν λυκείων καὶ ἐπιπλέον τά εἰδικά τεχνικά μαθήματα κάθε κλάδου (πλοιάρχων, μηχανικῶν καὶ ραδιοτηλεγραφητῶν).

Οἱ ἀπόφοιτοι τῶν ΔΛΕΝ ναυτολογοῦνται στά πλοια ὡς δόκιμοι καὶ ἔξειλίσσονται μέ δρισμένες προϋποθέσεις (θαλάσσια ὑπηρεσία, ἔξετάσεις) μέχρι καὶ τὸ βαθμό τοῦ πλοιάρχου καὶ μηχανικοῦ Β' τάξεως.

Γιά νά ἀποκτήσουν δῆμας προσόντα προαγωγῆς στό βαθμό τοῦ πλοιάρχου ἢ μηχανικοῦ Α' τάξεως ἢ ραδιοτηλεγραφητῆ Β' τάξεως, πρέπει νά παρακολουθήσουν **πρόσθετη διαδοχική ἑκπαίδευση (ΠΡΟΔΕ)**, ἀφοῦ ἐγγραφοῦν χωρίς ἔξετάσεις στήν Ἀνώτερη Δημόσια Σχολή ΕΝ Ἀσπροπούργου.

Τό σύστημα τῆς ΠΡΟΔΕ εἶναι ἀνάλογο μέ τό σύστημα τῶν sandwich courses πού ἔφαρμόζεται στήν Ἀγγλία, τίς Η.Π.Α. καὶ δλλες ναυτικές χῶρες, γιά τὴν ἑκπαίδευση τῶν στελεχῶν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ.

Μέ τό σύστημα αὐτό, οἱ ἀπόφοιτοι τῶν λυκείων, ἀφοῦ ἐγγραφοῦν χωρίς ἔξετάσεις στά εἰδικά τμήματα τῆς ΑΔΣΕΝ, παρακολουθοῦν μιά εἰσαγωγική ἐνημέρωση (induction course) μᾶς περίπου ἑβδομάδας πάνω στό σύστημα τῆς κατευθυνόμενης ἑκπαίδευσεως πλοίου (ΚΕΠ), πού ἀποτελεῖ τό πρῶτο στάδιο τῆς ΠΡΟΔΕ. Ἡ ΚΕΠ συντελεῖται μέ τή βοήθεια εἰδικοῦ ἐντύπου πού παραδίνεται στούς σπουδαστές καὶ περιλαμβάνει διάφορα ἑκπαίδευτικά θέματα, στά δόπια θά δάσκοῦνται μέ τή βοήθεια τῶν ἀξιωματικῶν κατά τή διάρκεια ἔξαμηνης ὑπηρεσίας πού πρέπει νά ἐκτελέσουν σέ μεγάλα ἐμπορικά πλοια, δησπου θά ναυτολογηθοῦν σέ ἀντίστοιχες εἰδικότητες δόκιμου πλοιάρχου, μηχανικοῦ ἢ ραδιοτηλεγραφητῆ.

Μετά τή συμπλήρωση τοῦ πρώτου ἔξαμήνου κατευθυνόμενης ἑκπαίδευσεως σέ πλοιο, προσέρχονται στήν ΑΔΣΕΝ/Α' προσκομίζουν τό ἔντυπο ΚΕΠ 1 συμπληρωμένο κανονικά καὶ ἔξετάζονται πάνω στά θέματά του. "Ἄν ἡ συμπλήρωση τοῦ ἔντυπου εἶναι κανονική καὶ ἡ ἔξεταση ἐπιτυχής, οἱ σπουδαστές παρακολουθοῦν στήν ΑΔΣΕΝ/Α' ἐπί ἔνα ἔξαμηνο θεωρητικά μαθήματα τῆς εἰδικότητάς τους, μετά τήν ἐπιτυχή συμπλήρωση τῶν δόπιων ναυτολογοῦνται γιά ἔνα δεύτερο ἔξαμηνο κατευθυνόμενης ἑκπαίδευσεως σέ μεγάλα ἐμπορικά πλοια. Κατά τή διάρκεια τοῦ ἔξαμήνου αύτοῦ μελετοῦν καὶ συμπληρώνουν νέο ἔντυπο (ΚΕΠ2), τό δόπιο τούς δίνεται στήν ΑΔΣΕΝ. Στή συνέχεια παρακολουθοῦν τό τελευταῖο ἔξαμηνο ΠΡΟΔΕ στήν ΑΔΣΕΝ, δλοκληρώνοντας τήν ἑκπαίδευση στό σύστημα τῆς ΠΡΟΔΕ, μέ τή συμπλήρωση τεσσάρων συνολικά ἑκπαίδευτικῶν ἔξαμήνων (πρῶτο καὶ τρίτο σέ πλοιο καὶ δεύτερο καὶ τέταρτο στήν ΑΔΣΕΝ).

Αύτοί πού ἀποφοιτοῦν μέ ἐπιτυχία ἀπό τό σύστημα τῆς ΠΡΟΔΕ θεωροῦνται ἀπόφοιτοι τῆς ἀνώτερης δημόσιας σχολῆς τοῦ ἀντίστοιχου κλάδου (πλοιάρχοι, μη-

χανικοί ή ραδιοτηλεγραφητές) καί έξελίσσονται έπαγγελματικά μέχρι τήν κορυφή τῆς ιεραρχίας τοῦ κλάδου τους.

### **γ) Κέντρα έπαγγελματικής καταρτίσεως (ΚΕΚ).**

Μέ σκοπό τή δημιουργία περισσοτέρων στελεχών τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ γιά τήν έπανδρωση τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων πού ἀντιμετωπίζουν μεγάλη ἔλλειψη προσωπικοῦ, ἔχουν ίδρυθεῖ πρόσφατα καί λειτουργοῦν τά ίδιωτικά κέντρα έπαγγελματικῆς καταρτίσεως (ΚΕΚ) γιά πλοιάρχους, μηχανικούς καί ραδιοτηλεγραφητές, στά δποῖα ἑγγράφονται χωρίς ἔξετάσεις μαθητές 18 - 26 ἔτῶν, ἀπόφοιτοι λυκείων κάθε τύπου ή ἔξατάξιου γυμνασίου Π.Τ.

Ἡ ἑκπαίδευση στά ΚΕΚ εἶναι ταχύρρυθμη, δέκα μηνῶν, καί περιλαμβάνει τήν Ÿλη τῶν έπαγγελματικῶν μαθημάτων τῶν λυκείων δοκίμων ἀξιωματικῶν ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ.

Οἱ ἀπόφοιτοι τῶν ΚΕΚ ἔχουν τίς ἵδιες δυνατότητες έπαγγελματικῆς ἔξελίξεως ὅπως καί οἱ ἀπόφοιτοι τῶν λυκείων ΕΝ.

### **δ) Έπαγγελματική ἔξέλιξη ἀπόφοιτων λυκείων κάθε τύπου στόν κλάδο τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος (πλοιάρχων ΕΝ).**

Στόν κλάδο τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος ὑπῆρχε καί παλαιότερα ἡ δυνατότητα ἔξελίξεως τῶν ἀπόφοιτων γυμνασίου (παλαιοῦ τύπου) χωρίς καμιά ἀλλη εἰδική ἑκπαίδευση σέ ναυτικές σχολές. Οἱ δόκιμοι πλοιάρχοι τῆς κατηγορίας αὐτῆς ναυτολογοῦνται στά πλοΐα καί, μετά ἀπό τριανταέξι μῆνες θαλάσσια ὑπηρεσία, ἀποκτοῦν ὕστερα ἀπό ἔξετάσεις τό δίπλωμα τοῦ πλοιάρχου Γ' τάξεως. Στή συνέχεια, μετά ἀπό ὅλους τριανταέξι μῆνες θαλάσσια ὑπηρεσία καί ἔξετάσεις, ἀποκτοῦν καί τό δίπλωμα τοῦ πλοιάρχου Β' τάξεως.

Γιά τήν ἀπόκτηση τοῦ διπλώματος πλοιάρχου Α' τάξεως ἀπαιτεῖται ἡ παρακολούθηση τοῦ νέου συστήματος τῆς ΠΡΟΔΕ, δηλαδή ἑγγραφή στήν ΑΔΣΕΝ/Α χωρίς ἔξετάσεις καί συμπλήρωση τεσσάρων ἔξαμήνων ἑκπαιδεύσεως, ἀπό τά δποῖα τό πρώτο καί τό τρίτο στά πλοΐα καί τό δεύτερο καί τέταρτο στήν ΑΔΣΕΝ.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΠΡΩΤΟ

### ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

#### 21.1 Γενικά.

Άποδεικτικά ναυτικής ικανότητας είναι πιστοποιητικά πού χορηγούνται από τό YEN στούς ναυτικούς, συνήθως κατόπιν έξετάσεων, μέ τά δόπια πιστοποιεῖται ή καταλληλότητα τοῦ κατόχου τους γιά τήν ἀσκηση ειδικῶν καθηκόντων στό έμπορικό ναυτικό.

Τά πιστοποιητικά αύτά χορηγούνται στούς ναυτικούς πού διαθέτουν τά άπαιτούμενα ούσιαστικά καί τυπικά προσόντα, δηλαδή γνώσεις, ικανότητες, προϋπηρεσία κλπ.

Τά άποδεικτικά ναυτικής ικανότητας διακρίνονται σέ διπλώματα, πτυχία καί ἄδειες ναυτικής ικανότητας, ή δέ μεταξύ τους τάξη κατά κλάδους, κατηγορίες καί ειδικότητες είναι ή ἔξῆς:

#### α) Γιά τόν κλάδο προσωπικοῦ καταστρώματος:

Δίπλωμα πλοιάρχου Α' τάξεως.

Δίπλωμα πλοιάρχου Β' τάξεως.

Δίπλωμα πλοιάρχου Γ' τάξεως.

.Δίπλωμα πρακτικοῦ πλοιάρχου.

Πτυχίο ναυκλήρου.

Πτυχίο κυβερνήτη Α' τάξεως.

Πτυχίο κυβερνήτη Β' τάξεως.

Πτυχίο κυβερνήτη Γ' τάξεως.

Πτυχίο κυβερνήτη ρυμουλκῶν.

"Άδεια ναύτη.

#### β) Γιά τόν κλάδο προσωπικοῦ μηχανῆς:

##### 1) Κατηγορία ύπηρεσίας ἀτμομηχανῶν:

Δίπλωμα ἀτμομηχανικοῦ Α' Τάξεως.

Δίπλωμα ἀτμομηχανικοῦ Β' τάξεως

Δίπλωμα ἀτμομηχανικοῦ Γ' Τάξεως.

Δίπλωμα πρακτικοῦ ἀτμομηχανικοῦ.

Πτυχίο ἀρχιθερμαστῆ.

Πτυχίο λιπαντῆ.

"Άδεια θερμαστῆ.

##### 2) Κατηγορία ύπηρεσίας μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως:

Δίπλωμα μηχανικοῦ ΜΕΚ Α' τάξεως.



Δίπλωμα μηχανικοῦ ΜΕΚ Β' τάξεως.  
 Δίπλωμα μηχανικοῦ ΜΕΚ Γ' τάξεως.  
 Δίπλωμα πρακτικοῦ μηχανικοῦ ΜΕΚ.  
 Πτυχίο μηχανοδηγοῦ Α' τάξεως.  
 Πτυχίο μηχανοδηγοῦ Β' τάξεως.  
 "Άδεια χειριστῆ.

### **γ) Γιά τό προσωπικό γενικῶν ύπηρεσιών:**

#### **1) Κατηγορία ύπηρεσίας τηλεπικοινωνίας:**

Δίπλωμα ραδιοτηλεγραφητῆ Α' τάξεως.  
 Δίπλωμα ραδιοτηλεγραφητῆ Β' τάξεως.

#### **2) Κατηγορία οίκονομικής ύπηρεσίας:**

Δίπλωμα οίκονομικοῦ Α' τάξεως.  
 Δίπλωμα οίκονομικοῦ Β' τάξεως.

#### **3) Κατηγορία ύπηρεσίας τροφοδοσίας:**

Δίπλωμα φροντιστῆ.  
 "Άδεια βοηθοῦ φροντιστῆ.

#### **4) Κατηγορία ύπηρεσίας διαμερισμάτων:**

Πτυχίο άρχιθαλαμηπόλου Α' τάξεως.  
 Πτυχίο άρχιθαλαμηπόλου Β' τάξεως.  
 "Άδεια θαλαμηπόλου Α' τάξεως.  
 "Άδεια θαλαμηπόλου Β' τάξεως.

#### **5) Κατηγορία ύπηρεσίας μαγειρέου:**

Πτυχίο άρχιμαγείρου.  
 "Άδεια μαγείρου Α', Β' καὶ Γ' τάξεως.

Μέ τό υπ' ἀριθ. 435/1978 προεδρικό διάταγμα ἔχουν συσταθεῖ καὶ τά ἔξῆς ἀποδεικτικά ναυτικῆς Ικανότητας:

- α) Πιστοποιητικό Ικανότητας πρός ἐκτέλεση καθηκόντων ἀξιωματικοῦ φυλακῆς γέφυρας.
- β) Πιστοποιητικό Ικανότητας πρός ἐκτέλεση καθηκόντων ἀξιωματικοῦ φυλακῆς μηχανῆς.

Τά πιστοποιητικά αύτά ἔκδιονται ἀπό τά κεντρικά λιμεναρχεῖα καὶ τά προξενικά λιμεναρχεῖα σέ ναυτικούς πού συγκεντρώνουν δρισμένες προϋποθέσεις (Θαλάσσια ύπηρεσία, προϋπηρεσία στόν ἀντίστοιχο κλάδο).

Οἱ κάτοχοι τῶν πιστοποιητικῶν αύτῶν μποροῦν νά ἐκτελοῦν καθίκοντα ὑπεύθυνου φυλακῆς γέφυρας καὶ μηχανῆς σέ πλοια κάθε τύπου, χωρητικότητας καὶ ιπποδυνάμεως μηχανῶν, ἐφόσον δέν προσφέρονται διπλωματοῦχοι ἀξιωματικοί Γ' τάξεως (πλοίαρχοι καὶ μηχανικοί).

### **21.2 Προϋποθέσεις γιά τήν ἀπόκτηση ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς Ικανότητας.**

Γιά νά ἀποκτήσει κανείς δίπλωμα ἡ πτυχίο ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ ἀπαιτοῦνται τά ἔξῆς:



α) Νά είναι άπογεγραμμένος ναυτικός, νά κατέχει δηλαδή ναυτικό φυλλάδιο.

β) Νά έχει συμπληρώσει τό είκοστό έτος της ήλικίας του, έκτος από τούς άποφίτους τών δημοσίων σχολῶν έμπορικοῦ ναυτικοῦ ἢ ἀναγνωρισμένων σχολῶν ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, οι όποιοι μποροῦν νά άποκτήσουν δίπλωμα ἢ πτυχίο μετά τή συμπλήρωση τοῦ δέκατου ἔνατου έτους, καί νά μή έχει συμπληρώσει τό ἔξηκοστό έτος.

γ) Νά είναι στρατολογικῶς ἐν τάξει.

δ) Νά μή τελεῖ σέ στέρηση τῶν πολιτικῶν του δικαιωμάτων.

ε) Νά μή έχει καταδίκασθει γιά κακούργημα ἢ σέ φυλάκιση μεγαλύτερη τῶν ἔξι μηνῶν «καθ' ὑποτροπήν» ἢ μεγαλύτερη τῶν ἔξι μηνῶν γιά λαθρεμπόριο ἢ λαθρεμπόριο ναρκωτικῶν ἢ γιά παράβαση τοῦ νόμου περί προστασίας τοῦ ἔθνικοῦ νομίσματος ἢ γιά ἀδίκημα πού ἀναφέρεται στήν ἐπί τοῦ πλοίου ὑπηρεσία καί νά μή έχει στερηθεῖ δριστικά τό δικαίωμα ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος

στ) Νά είναι σωματικά καί πνευματικά ύγιής καί ίκανός γιά τήν ἀντίστοιχη πρός τό δίπλωμα ἢ τό πτυχίο ὑπηρεσία.

ζ) Νά έχει πετύχει σέ ἔξετάσεις, ὅπου αύτές ἀπαιτοῦνται.

Γιά τή συμμετοχή στίς ἔξετάσεις δέ ὑποψήφιος πρέπει νά έχει δρισμένες γραμματικές ἢ τεχνικές γνώσεις, ἀνάλογα μέ τό ἀποδεικτικό γιά τό δόποιο είναι ὑποψήφιος, ὅπως ἐπίσης καί δρισμένη θαλάσσια ὑπηρεσία, κατά τά δριζόμενα μέ προεδρικά διατάγματα.

Δίπλωμα ἢ πτυχίο ἀπόνεμεται καί σέ "Ελληνες τό γένος ξένους ὑπηκόους, ἀν συντρέχουν οι πιό πάνω β.δ.στ, καί ζ προϋποθέσεις.

Γιά τήν ἀπόκτηση ἀδειας ναυτικῆς ίκανότητας πρέπει νά συντρέχουν οι προϋποθέσεις πού ἀπαιτοῦνται γιά τήν ἀπόκτηση διπλώματος ἢ πτυχίου, έκτος ἀπό τή συμμετοχή σέ ἔξετάσεις, ἡ δοπία ἀπαιτεῖται μόνο γιά τή χορήγηση ἀδειας θαλαμηπόλου Α' τάξεως καί μαγείρου Α' τάξεως.

### **21.3 Δικαιώματα πού παρέχονται ἀπό τά ἀποδεικτικά ναυτικῆς ίκανότητας.**

Κάθε ἀποδεικτικό ναυτικῆς ίκανότητας παρέχει στόν κάτοχό του τό δικαίωμα νά ναυτολογεῖται στά πλοϊα μέ ἀνάλογο βαθμό καί εἰδικότητα καί νά ἐκτελεῖ ὑπεύθυνη ὑπηρεσία.

Τό είδος καί ή ἔκταση τῶν δικαιωμάτων πού παρέχει κάθε ἀποδεικτικό ναυτικῆς ίκανότητας καθορίζονται ώς ἔξης:

#### **α) Στόν κλάδο καταστρώματος:**

- 'Ο κάτοχος διπλώματος πλοιάρχου Α' τάξεως ναυτολογεῖται ώς πλοίαρχος σέ κάθε είδους καί χωρητικότητας ἐμπορικά πλοϊα.
- 'Ο κάτοχος διπλώματος πλοιάρχου Β' τάξεως ναυτολογεῖται ώς ὑποπλοίαρχος σέ κάθε είδους καί χωρητικότητας πλοϊα ἢ ἀκόμα ώς πλοίαρχος πλοίων, τό πολύ μέχρι 1000 κ.ο.χ.
- 'Ο κάτοχος διπλώματος πλοιάρχου Γ' τάξεως καί πρακτικού πλοιάρχου ἔχει τό δικαίωμα νά ναυτολογηθεῖ ώς ἀνθυποπλοίαρχος σέ κάθε είδους καί χωρητικότητας πλοϊα, ώς ὑποπλοίαρχος σέ δρισμένης χωρητικότητας πλοϊα, ἀλλά καί ώς πλοίαρχος σέ πλοϊα μέχρι 500 κ.ο.χ.
- 'Ο κάτοχος πιστοποιητικοῦ ίκανότητας πρός ἐκτέλεση καθηκόντων ἀξιωματικοῦ φυλακῆς γέφυρας μπορεῖ νά ἐκτελεῖ, ἀν δέν ὑπάρχει διπλωματοῦχος ἀ-

- ξιωματικός γέφυρας Γ' τάξεως, καθήκοντα ύπεύθυνου άξιωματικοῦ φυλακῆς γέφυρας σέ πλοϊα κάθε τύπου καί χωρητικότητας.
- 'Ο κάτοχος πτυχίου κυβερνήτη Α' τάξεως ναυτολογεῖται ως κυβερνήτης σέ σκάφη μέχρι 300 κ.ο.χ.
  - 'Ω κυβερνήτης Β' τάξεως ναυτολογεῖται ως κυβερνήτης σέ σκάφη μέχρι 200 κ.ο.χ.
  - 'Ο κυβερνήτης Γ' τάξεως ναυτολογεῖται ως κυβερνήτης σέ σκάφη μέχρι 75 κ.ο.χ.
  - Τό πτυχίο ναυκλήρου έξομοιώνεται μέ τό πτυχίο κυβερνήτη Β' τάξεως καί ό κάτοχός του μπορεῖ νά ναυτολογεῖται ως ναύκληρος σέ μεγάλα πλοϊα ἢ ώς κυβερνήτης σέ πλοϊα μέχρι 200 κ.ο.χ.
  - Μέ τό πτυχίο κυβερνήτη ρυμουλκοῦ δίκαιοιούται ό ναυτικός νά ναυτολογεῖται ώς κυβερνήτης ρυμουλκῶν πού ἐργάζονται μέσα σέ λιμάνια.
  - 'Ο κάτοχος ἀδειας ναύτη ναυτολογεῖται ώς ναύτης σέ κάθε εἶδους καί χωρητικότητας πλοϊα ἢ καί ώς ναύκληρος σέ πλοϊα μικρότερης χωρητικότητας.

### **β) Στόν κλάδο μηχανῆς:**

- Μέ δίπλωμα μηχανικοῦ Α' τάξεως, ό ναυτικός ναυτολογεῖται ώς πρώτος μηχανικός σέ πλοϊα μέ μηχανή διποιασδήποτε ίπποδυνάμεως.
- 'Ο κάτοχος διπλώματος μηχανικοῦ Β' τάξεως ναυτολογεῖται ώς δεύτερος μηχανικός σέ πλοϊα κάθε ίπποδυνάμεως καί ώς πρώτος μηχανικός σέ πλοϊα μέ ίπποδύναμη μηχανῆς μέχρι 2000 ίππων.
- 'Ο κάτοχος διπλώματος μηχανικοῦ Γ' τάξεως καθώς καί πρακτικοῦ μηχανικοῦ ναυτολογεῖται ώς τρίτος μηχανικός σέ δλα τά πλοϊα καί ώς πρώτος μηχανικός σέ πλοϊα μέ ίπποδύναμη μηχανῆς μέχρι 1000 ίππων.
- 'Ο κάτοχος πιστοποιητικοῦ ίκανότητας πρός ἐκτέλεση καθηκόντων άξιωματικοῦ φυλακῆς μηχανῆς μπορεῖ νά ἐκτελεῖ, ἀν δέν ύπάρχει διπλωματοῦχος μηχανικός Γ' τάξεως, καθήκοντα ύπεύθυνου φυλακῆς μηχανῆς σέ πλοϊα κάθε τύπου καί ίπποδυνάμεως μηχανῶν.
- 'Ο κάτοχος πτυχίου μηχανοδηγοῦ Α' ναυτολογεῖται ώς μηχανοδηγός σέ μεγάλα πλοϊα ἢ ώς Α' μηχανικός σέ πλοϊα ΜΕΚ μέχρι 750 ίππων.
- 'Ο κάτοχος πτυχίου μηχανοδηγοῦ Β' ναυτολογεῖται ώς μηχανοδηγός σέ μεγάλα πλοϊα καί ώς πρώτος μηχανικός σέ πλοϊα ΜΕΚ μέχρι 200 ίππων.
- Τά πτυχία ἀρχιθερμαστῆ καί λιπαντῆ παρέχουν τό δικαίωμα ναυτολογήσεως γιά ἀντίστοιχες ειδικότητες σέ πλοϊα μέ μηχανές ἀτμοῦ ἢ σέ θέσεις μηχανοδηγοῦ σέ πλοϊα ΜΕΚ μέχρι 2000 ίππων.
- Οι κάτοχοι ἀδειῶν θερμαστῆ καί χειριστῆ ναυτολογοῦνται σέ ἀντίστοιχες θέσεις πλοίων ἀτμοῦ ἢ ΜΕΚ. "Αν ἔχουν περισσότερα ὅπο τρία χρόνια ύπηρεσίας, δικαιοῦνται νά ναυτολογοῦνται καί ώς λιπαντές, ἀν συμπληρώσουν δέ τέσσερα χρόνια ύπηρεσίας, ναυτολογοῦνται καί ώς ἀρχιθερμαστές.

### **γ) Στόν κλάδο γενικῶν ύπηρεσιῶν:**

- Οι κάτοχοι διπλώματος ραδιοτηλεγραφητῆ Α' τάξεως ναυτολογοῦνται ώς προϊστάμενοι ἀσυρμάτου κάθε εἶδους πλοίων, οι δέ κάτοχοι διπλώματος ραδιοτηλεγραφητῆ Β' τάξεως, ώς προϊστάμενοι ἢ ώς ραδιοτηλεγραφητές Β', σύμφωνα μέ τίς ίσχύουσες διατάξεις γιά κάθε περίπτωση.

- Οι κάτοχοι διπλώματος οίκονομικοῦ Α' τάξεως δικαιούνται νά ναυτολογοῦνται ώς προϊστάμενοι τῆς λογιστικῆς ύπηρεσίας τῶν ἐπιβατικῶν πλοίων κάθε χωρητικότητας, ἐνῶ οἱ κάτοχοι διπλώματος οίκονομικοῦ Β' τάξεως ναυτολογοῦνται ώς ύφιστάμενοι σέ μεγάλα πλοῖα ἢ καί ώς προϊστάμενοι σέ μικρότερα ἐπιβατικά.
  - Οι κάτοχοι διπλώματος φροντιστῆ ναυτολογοῦνται ώς φροντιστές σέ δλα τά ἐπιβατικά πλοῖα.
  - Οι κάτοχοι πτυχίου ἀρχιθαλαμηπόλου Α' καὶ Β' τάξεως ναυτολογοῦνται ώς προϊστάμενοι διαμερισμάτων σέ ἐπιβατικά πλοῖα.
  - Οι κάτοχοι πτυχίου ἀρχιμαγείρου μποροῦν νά ναυτολογοῦνται ώς ἀρχιμάγειροι σέ κάθε ἐπιβατικό πλοϊο.
  - Οι κάτοχοι δδειας θαλαμηπόλου Α' τάξεως δικαιούνται νά ναυτολογοῦνται ώς θαλαμηπόλοι στά ἐπιβατικά πλοῖα, ἐνῶ οἱ κάτοχοι δδειας θαλαμηπόλου Β' τάξεως στά φορτηγά.
  - Οι κάτοχοι ἄδειας μαγείρου Α' ἢ Β' τάξεως ναυτολογοῦνται ώς μάγειροι στά ἐπιβατικά πλοῖα, ἐνῶ οἱ κάτοχοι ἄδειας μαγείρου Γ' τάξεως στά φορτηγά.
  - Οι κάτοχοι ἄδειας βοηθοῦ φροντιστῆ ναυτολογοῦνται στήν ἀντίστοιχη θέση, στά ἐπιβατικά πλοῖα.
-

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

### ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ

#### 22.1 Όργανική σύνθεση πληρώματος.

Τό προσωπικό τῶν ἑλληνικῶν πλοίων ἀποτελεῖται ἀπό “Ελληνες ἀπογεγραμμένους ναυτικούς, πού εἶναι ἔφοδιασμένοι μὲν ναυτικό φυλλάδιο καὶ κατέχουν ἀποδεικτικά ναυτικῆς Ικανότητας (ὅπου αὐτά ἀπαιτοῦνται), καθὼς ἐπίσης καὶ ἀπό ἐπιστήμονες ἢ ὅλους εἰδικούς πού εἶναι ἔφοδιασμένοι μὲν δεῖται ἀσκήσεως τοῦ ἐπαγγέλματός τους.

Ἡ ὁργανική σύνθεση τοῦ προσωπικοῦ, δηλαδὴ ὁ ἀριθμός καὶ οἱ εἰδικότητες τῶν ναυτικῶν πού ἀπαιτοῦνται γιὰ τὴν ἐπάνδρωση κάθε πλοίου, ἀνάλογα μὲ τὴν κατηγορία του (π.χ. ἐπιβατικό, φορτηγό κλπ.), τό μέγεθος, τὴν ἴπποδύναμη τῶν μηχανῶν του καὶ τὰ ἔκτελούμενα ἀπό αὐτό ταξίδια, καθορίζεται μὲ προεδρικά διατάγματα.

Κατ’ ἔξαριση ἡ ὁργανική σύνθεση καθορίζεται μὲ ἀποφάσεις τοῦ ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας:

α) Γιά πλοῖα πού ἔκτελοῦν πλόες στήν ‘Ελλάδα, μεταξύ λιμανιῶν ἢ ὅρμων πού βρίσκονται μέσα στὸν ἴδιο κόλπο ἢ μέσα σέ δυό συνεχόμενους κόλπους ἢ σέ παρακείμενες ἀκτές.

β) Γιά πλοῖα ἀναψυχῆς πού ἔκτελοῦν τακτικούς πλόες, συνολικῆς διάρκειας μικρότερης τῶν εἰκοσιτεσσάρων ὥρων.

γ) Γιά πλοῖα πού εἶναι ἔφοδιασμένα μὲ αὐτόματες συσκευές καὶ μηχανήματα.

Γιά τόν καθορισμό τῆς ὁργανικῆς συνθέσεως λαμβάνονται ὑπ’ ὅψη οἱ ἀνάγκες τοῦ πλοίου σέ ἀριθμό καὶ σέ εἰδικότητες προσωπικοῦ, ὥστε νά ἔξασφαλίζεται ὁ ἀσφαλής πλοῦς καὶ ἡ κανονική διεξαγωγή τῆς ὑπηρεσίας, ἐπάνω σέ εἰκοσιτετράωρη συνήθως βάση.

Ἡ ὁργανική σύνθεση κάθε πλοίου ἀναγράφεται στίς πρῶτες σελίδες τοῦ ναυτολογίου του ἀπό τή λιμενική ἀρχή, κατά τὴν πρώτη ἔκδοση ἢ τὴν ἀνανέωσή του.

#### 22.2 Ἐλλιπής κατά προσόντα σύνθεση πληρώματος.

Ἡ ἑλληνική ἐμπορική ναυτιλία, πού παρουσιάζει κατά τά τελευταῖα χρόνια πρωτοφανή αὔξηση σέ ἀριθμό καὶ χωρητικότητα πλοίων, ἀντιμετωπίζει μεγάλη ἔλλειψη σέ στελέχη καὶ κατώτερα πληρώματα.

Παρά τίς καταβαλλόμενες ἀπό τό κράτος προσπάθειες, δέν εἶναι δυνατή ἡ κάλυψη τῶν κενῶν, τόσο σέ στελέχη, δηλαδὴ ἀξιωματικούς καταστρώματος, μηχανῆς καὶ ἀσυρμάτου, ὅσο καὶ σέ ὑπαξιωματικούς καὶ κατώτερο προσωπικό.



‘Η τελευταία άπογραφή της 31.5.1980 που έγινε από την Έθνική Στατιστική Υπηρεσία σε συνεργασία με τό ΥΕΝ παρουσιάζει τά έξης στοιχεία άναφορικά μέ τή δομή τού ναυτεργατικού δυναμικού της έλληνικής έμπορικής ναυτιλίας.

Σέ σύνολο άπογραφέντων 4.360 πλοίων μέ έλληνική σημαία ή έλληνικής πλοιοκτησίας μέ ζένη σημαία συμβεβλημένων μέ τό NAT, ύπηρετούσαν 91.872 ναυτικοί, από τους δύοις οι 59.534 “Έλληνες και οι 32.338 άλλοδαποί διαφόρων έθνικοτήτων.

Στά ύπό έλληνική σημαία πλοία ύπηρετούσαν 52.518 “Έλληνες (ποσοστό 66,1%) και 26.941 άλλοδαποί (ποσοστό 33,9%), ένω στά συμβεβλημένα μέ τό NAT 7.016 “Έλληνες (ποσοστό 63,8%) και 5.397 άλλοδαποί (ποσοστό 36,2%).

Μέ βάση τά στοιχεία αυτά τής άπογραφής ύπολογιζεται άναλογιστικά ώς έξης τό σύνολο τού ένενεργεία έλληνικου ναυτεργατικού δυναμικού, δν ληφθεί ώς δεδομένο ότι ή μέση έτησια ύπηρεσία τού “Έλληνα ναυτικού κυμαίνεται γύρω στούς έπτα μήνες:

Κατά τήν ήμερομηνία άπογραφής (31.5.1980):

a) Υπηρετούσαν σέ πλοια μέ έλληνική σημαία ή συμβεβλημένα μέ τό NAT “Έλληνες ναυτικοί	59.534
β) Υπηρετούσαν σέ πλοια κάτω τών 100 κόρων διλικής χωρητικότητας (κατ’ έκτιμηση) “Έλληνες ναυτικοί	6.000
γ) Παρέμεναν έκτος τών πλοίων γιά διάφορες αιτίες (άναπαυση, δύεια, έκπαίδευση κλπ.), κατ’ έκτιμηση, “Έλληνες ναυτικοί	46.810
δ) Αρχιπλοίαρχοι, άρχιμηχανικοί και λοιπά στελέχη ναυτιλιακών έπιχειρήσεων πού έργαζονται έξω από τά πλοια, άλλα θεωρούνται ένενεργεία “Έλληνες ναυτικοί (περίπου)	2.500
	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>
	<b>114.844</b>

‘Ο πιό πάνω άριθμός ‘Έλλήνων ναυτικῶν, είναι φανερό πώς δέν έπαρκει γιά τήν κανονική έπανδρυση τών πλοίων μέ έλληνική σημαία καί τών συμβεβλημένων μέ τό NAT πού άνηκουν σέ “Έλληνες πλοιοκτήτες καί θεωρούνται καί αυτά έλληνικός ναυτιλιακός χώρος. Αύτός είναι δ λόγος γιά τόν δοποϊ πολλά πλοία έργαζονται μέ έλλιπή «κατά άριθμό» ή «κατά προσόντα» σύνθεση πληρώματος καί μέ μεγάλο άριθμό άλλοδαπών ναυτικῶν σέ θέσεις κατώτερου κυρίως πληρώματος.

‘Ο νόμος έχει προβλέψει αύτές τίς περιπτώσεις καί έπιτρέπει κατ’ έξαίρεση καί μέ δρισμένες προϋποθέσεις τήν προσωρινή συμπλήρωση τού πληρώματος μέ ναυτικούς πού δέν κατέχουν τά άπαιτούμενα άποδεικτικά ναυτικής Ικανότητας ή μέ άλλοδαπούς ναυτικούς.

Βασικές προϋποθέσεις γιά τίς πιό πάνω έξαιρέσεις είναι:

- α) “Οτι δέν δημιουργείται κίνδυνος γιά τήν άσφαλεια τού πλοιού.
- β) “Οτι δέν ύπάρχουν “Έλληνες ναυτικοί μέ τά άπαιτούμενα άποδεικτικά ναυτικής Ικανότητας στό λιμάνι όπου βρίσκεται τό πλοϊο ή στά πλησιέστερα λιμάνια ή αύτοί πού τυχόν ύπάρχουν δέν προσφέρονται γιά έργασία ή προσφέρονται μέ όρους διαφορετικούς από αύτούς πού καθορίζουν οι έλληνικές συλλογικές συμβάσεις.
- γ) “Οτι παρέχεται έγκριση τής λιμενικής ή προξενικής άρχης, μετά από αίτηση τού πλοιάρχου.

Σέ καμιά περίπτωση δέν έπιτρέπεται ή ναυτολόγηση άλλοδαπού πλοιάρχου σέ πλοια ύπό έλληνική σημαία.

Ειδικά γιά τή ναυτολόγηση άλλοδαπού ραδιοτηλεγραφητή σέ πλοια μέ έλληνική σημαία άπαιτείται ή έγκριση τής άρχης.

‘Ο άριθμός τών άλλοδαπών πού μπορούν νά προσληφθούν μέ τίς πιό πάνω προϋποθέσεις στά πλοια μέ έλληνική σημαία δέν μπορεί νά ξεπερνά σέ ποσοστό τό ένα τέταρτο τής άργανικής συνθέσεως πληρώματος πού προβλέπεται από τό

σχετικό προεδρικό διάταγμα γιά τήν κατηγορία στήν όποια άνήκει τό συγκεκριμένο πλοϊό.

Κατά τόν πρώτο κατάπλου τοῦ πλοίου σέ έλληνικό λιμάνι, έκτός από τήν περίπτωση έκτακτης προσεγγίσεως γιά λόγους άνωτέρας βίας, οι άλλοδαποί πού είχαν ναυτολογηθεῖ κατ' έξαιρεση πρέπει νά άντικατασταθούν μέ "Ελληνες ναυτικούς πού κατέχουν τά άπαιτούμενα προσόντα.

Καί στήν άλλοδαπή δημοσία πρέπει, μέσα·σέ σύντομο χρονικό διάστημα, νά άντικαθίστανται αύτοί πού έχουν ναυτολογηθεῖ άντικανονικά.

### **22.3 Έλλιπής κατά άριθμό σύνθεση.**

"Όταν τό πλοϊό δέν έχει τόν άπαιτούμενο άριθμό πληρώματος πού προβλέπεται από τήν δργανική του σύνθεση, άπαγορεύεται δ άπόπλους άπό τήν άρμόδια λιμενική ή προξενική άρχη.

Σέ έξαιρετικές περιπτώσεις, ή άρχη μπορεῖ νά έπιτρέψει τόν άπόπλου μέ έλλιπή κατά άριθμό σύνθεση, μέ τήν άπαραίτητη πάντοτε προϋπόθεση ότι δέν διατρέχει κίνδυνο ή άσφαλεια τοῦ πλοίου.

Η έγκριση τής άρχης χορηγεῖται μετά άπό έγγραφη αίτηση τοῦ πλοιάρχου καί καταχωρεῖται στό ναυτολόγιο τοῦ πλοίου. Αύτό έπιτρέπεται μόνο στίς περιπτώσεις πού τό πλοϊό έπειγεται νά άποπλεύσει, γιατί έχουν άναληφθεῖ ύποχρεώσεις άπό τή ναύλωσή του ή λόγω έκτακτης άνάγκης, σέ χρονικό διάστημα πού δέν έπιτρέπει τήν τακτοποίηση τής συνθέσεως χωρίς έπιζημια καθυστέρηση τοῦ πλοϊου.

"Όταν στό λιμάνι όπου βρίσκεται τό πλοϊό δέν ύπάρχει έλληνική λιμενική ή προξενική άρχη, ή διαπίστωση τῶν πιό πάνω προϋποθέσεων γίνεται άπό τόν πλοιάρχο τοῦ πλοίου καί καταχωρεῖται στό ήμερολόγιο του.

Γιά τά μέλη πληρώματος πού λείπουν, καταβάλλονται άπό τόν πλοιοκτήτη οι είσφορές αύτοῦ καί τοῦ ναυτικοῦ πρός τό NAT καί τά άσφαλιστικά ίδρυματα τῶν ναυτικῶν. Οι είσφορές αύτές καταβάλλονται γιά λογαριασμό τοῦ Κεφαλαίου Άνεργίας καί Άσθενειας τῶν Ναυτικῶν (ΚΑΑΝ).

### **22.4 Ειδική σύνθεση πληρώματος.**

Σέ έξαιρετικές περιπτώσεις, έπιτρέπεται δ καθορισμός ειδικῆς συνθέσεως πληρώματος κατά τήν κρίση τοῦ ύπουργοῦ Έμπορικῆς Ναυτιλίας, γιά τήν έκτελεση ένος ή περισσοτέρων μεμονωμένων ταξιδιῶν. Αύτό συμβαίνει συνήθως όταν τό πλοϊό έχει πωληθεῖ σέ άλλοδαπούς άγοραστές καί πρόκειται νά παραδοθεῖ σέ κάποιο συγκεκριμένο λιμάνι ή όταν πρόκειται νά παραδοθεῖ γιά διάλυση (scrap).



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΤΡΙΤΟ

### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ (ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ)

#### 23.1 Γενικά.

Όταν τό πλοίο ταξειδεύει, τό πλήρωμά του πού διαμένει καί έργαζεται συνεχώς πάνω σ' αύτό καί μάλιστα κάτω άπό ίδιαζουσες συνθήκες, δέν έχει τήν έποπτεία τῶν κρατικῶν ἀρχῶν. Ήπάρχει λοιπόν άναγκη νά άνατεθεῖ σέ κάποιο πρόσωπο ή πλήρης εύθύνη γιά τήν κανονική διεξαγωγή τοῦ ταξιδιοῦ, τήν τήρηση τῆς τάξεως καί τήν ομαλή διεξαγωγή τῆς ύπηρεσίας τοῦ πλοίου. Τό πρόσωπο αύτό είναι ό πλοιάρχος κάθε πλοίου, ό δοποϊς, πλαισιωμένος άπό τούς ἀξιωματικούς του, μεριμνᾶ γιά κάθε τί πού ἀφορᾶ τό πλοϊο, τό πλήρωμα, τούς ἐπιβάτες καί τό φορτίο.

Ό πλοιάρχος, κατά τήν ἑκτέλεση τῆς ἀποστολῆς του, πρέπει νά έφαρμόζει όρισμένους κανόνες πού ἐπιβάλλονται άπό τούς κανονισμούς ἔργασίας, ώστε νά ἐπιτύχει τήν τήρηση τῆς τάξεως καί πειθαρχίας στό πλοϊο.

Είναι γενικότερα παραδεκτό ότι ή πειθαρχία, ή ὑπακοή δηλαδή πρός τούς ιεραρχικά προϊσταμένους, είναι ἀπαραίτητη σέ κάθε περίπτωση δημαδικῆς ἔργασίας, ἀφοῦ δλλιώς δέν είναι δυνατό νά ἐπιτευχθεῖ ό συντονισμός καί ή κανονική ἀπόδοση τῶν ἔργαζομένων.

Κατά τήν ἑκτέλεση τῆς ἔργασίας ἐπάνω στά πλοϊα, είναι περισσότερο όπό δημοδήποτε ἄλλοϋ ἀπαραίτητη ή τήρηση τῆς πειθαρχίας, ἀφοῦ ή δχι ἀμεση καί ἀκριβῆς ἑκτέλεση τῶν ἐντολῶν τοῦ πλοιάρχου καί τῶν δλλων ὑπευθύνων ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου είναι δυνατό νά θέσει σέ κίνδυνο τό πλοϊο, τό φορτίο καί τή ζωή πολλών ἀνθρώπων πού ἐπιβαίνουν σ' αύτό.

Γιά τούς λόγους αύτούς ή πολιτεία έχει θεσπίσει σύστημα ποινικῶν καί πειθαρχικῶν διατάξεων, ειδικά γιά τούς ναυτικούς, ἀνάλογο μέ τό δοποϊ δέν συναντοῦμε σέ ἄλλους κλάδους ἔργασίας.

Οι **κανονισμοί ἔργασίας** καταρτίζονται όπό τό YEN καί ἐγκρίνονται μέ προεδρικά διατάγματα πού ἐκδίδονται μέ πρόταση τοῦ ύπουρογοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Οι κανονισμοί αύτοί ρυθμίζουν:

- a) Τήν ιεραρχία στήν ύπηρεσία τοῦ πλοίου καί τή διαίρεση τοῦ πληρώματος κατά κλάδους, σέ προσωπικό καταστρώματος, μηχανῆς καί γενικῶν ύπηρεσιῶν.
- β) Τά γενικά καί ειδικά καθήκοντα καί τίς εύθύνες τοῦ πλοιάρχου καί τῶν ἀξιωματικῶν καί κατωτέρων μελῶν πληρώματος, ἀνάλογα μέ τήν ειδικότητα καί τό βαθμό τοῦ καθενός.
- γ) Τή διεξαγωγή τῆς ύπηρεσίας στά πλοϊα, δηλαδή τόν τρόπο πού ὀφείλει ό πλοιάρχος νά δργανώνει καί διευθύνει τήν ἔργασία κατά τή διάρκεια τοῦ

πλοῦ καὶ κατά τό χρόνο πού τό πλοϊο βρίσκεται σέ λιμάνι («έν πλῶ» καὶ «έν λιμένι»).

### **23.2 Ισχύοντες κανονισμοί έργασίας.**

Στό έμπορικό ναυτικό ισχύουν δύο κανονισμοί έργασίας:

α) Ό κανονισμός έργασίας φορτηγών πλοίων (ΚΕΦΠ), γιά πλοϊα δινω τῶν 800 κόρων ολικῆς χωρητικότητας, πού κυρώθηκε μέ τό ΒΔ 806/1970. Ό κανονισμός αύτός έφαρμόζεται σέ φορτηγά πλοϊα κάθε κατηγορίας, δηλαδή δεξαμενόπλοια, ξηροῦ φορτίου, ποντοπόρα, μεσογειακά κλπ.

‘Ο ίδιος κανονισμός έφαρμόζεται άνάλογα καί γιά τά μικρότερα φορτηγά πλοϊα.

β) Ό κανονισμός έσωτερικής ύπηρεσίας έπιβατικῶν πλοίων, γιά τά έπιβατικά πλοϊα πάνω ἀπό 500 κ.ο.χ. πού ἔχει κυρώθει μέ τό ΒΔ 683/1960.

‘Ο κανονισμός αύτός έφαρμόζεται στά πλοϊα κάθε κατηγορίας πού κατά κύρια άπασχόληση μεταφέρουν έπιβάτες, δημοσίες ή άκτοπλοικά, τά κρουαζερόπλοια, τά ύπερωκεάνεια κλπ.

Γιά τά μικρότερα έπιβατικά πλοϊα έφαρμόζεται άνάλογα διάφορος κανονισμός.

### **23.3 Ιεραρχία καὶ διαιρεση πληρώματος.**

Έπικεφαλῆς διαιρεσιῶν τῶν ύπηρεσιῶν τοῦ πλοίου είναι διοίκησης. Τό λοιπό προσωπικό τοῦ πλοίου καλείται πλήρωμα καὶ διαιρεῖται στό προσωπικό καταστρώματος, μηχανῆς καὶ γενικῶν ύπηρεσιῶν.

Τά μέλη τοῦ πληρώματος, άνάλογα μέ τά προσόντα πού διαθέτουν καὶ τήν έργασία πού έκτελοῦν, κατατάσσονται στίς έξης κατηγορίες:

#### **α) Προσωπικό καταστρώματος:**

1. Άξιωματικοί: υποπλοίαρχος, διανομοπλοίαρχος.
2. Δόκιμος πλοίαρχος.
3. Υπαξιωματικοί: ναύκληρος, ξυλουργός, άντλιωρός.
4. Κατώτερο πλήρωμα: ναύτες, ναυτόπαιδες.

#### **β) Προσωπικό μηχανῆς:**

1. Άξιωματικοί: Α', Β', Γ' μηχανικοί, ψυκτικός μηχανικός.
2. Δόκιμοι μηχανικοί.
3. Υπαξιωματικοί: άρχιθερμαστής, μηχανοδηγός, λιπαντές, ήλεκτρολόγος.
4. Κατώτερο πλήρωμα: θερμαστές, χειριστές, καθαριστές, μαθητευόμενοι μηχανῆς.

#### **γ) Προσωπικό γενικῶν ύπηρεσιῶν:**

1. Προσωπικό ραδιοτηλεπικοινωνιῶν: Α' καὶ Β' ραδιοτηλεγραφητής, δόκιμος ραδιοτηλεγραφητής.
2. Προσωπικό τροφοδοσίας: τροφοδότης (ύπαξιωματικός).
3. Προσωπικό διαμερισμάτων: θαλαμηπόλος (ύπαξιωματικός), βοηθός θαλαμηπόλου (κατώτερο πλήρωμα).
4. Προσωπικό μαγειρέου: μάγειρος (ύπαξιωματικός), βοηθός μαγείρου (κατώτερο πλήρωμα).

Στό προσωπικό μηχανῆς προίσταται καί εἶναι ύπόλογος άπέναντι στόν πλοίαρχο δ' Α' μηχανικός.

Έπικεφαλῆς τοῦ προσωπικοῦ γενικῶν ύπηρεσιῶν καί ύπόλογος άπέναντι στόν πλοίαρχο εἶναι δ' ύποπλοίαρχος (στά ἐπιβατικά δ' ὑπαρχοῖς), ἔκτος ἀπό τήν ύπηρεσία ἀσυρμάτου, στήν θροίσα προίσταται δ' Α' ραδιοτηλεγραφητής.

### **23.4 Ὁργάνωση ἐσωτερικῆς ύπηρεσίας στά πλοια.**

Οι κανονισμοί ἐργασίας καθορίζουν τούς δρους ἐργασίας «ἐν πλῷ» καί «ἐν δρμῷ» γιά τό προσωπικό καταστρώματος, μηχανῆς καί γενικῶν ύπηρεσιῶν.

#### **A. Ἐργασίες «ἐν πλῷ».**

**α) Τό προσωπικό καταστρώματος** κατανέμεται, μέ μέριμνα τοῦ ύποπλοιάρχου:

1. Σέ ἐργασίες γέφυρας πού διεξάγονται κατά φυλακές. Κάθε φυλακή ἀποτελεῖται ἀπό ἕνα ἀξιωματικό καταστρώματος, ἕνα ναύτη πηδαλιοῦχο καί ἕνα ναύτη ὀπτέρα.

Οι φυλακές δέν πρέπει νά εἶναι λιγότερες ἀπό τρεῖς, τετράωρης διάρκειας. Ἀν δύως ἡ δργανική σύνθεση τοῦ προσωπικοῦ δέν ἐπαρκεῖ γιά τήν κατανομή του σέ τρεῖς φυλακές, τότε αὐτές καθορίζονται σέ δύο ἔξαρες.

2. Σέ γενικές ἐργασίες σκάφους. Αύτοί πού διατίθενται σέ γενικές ἐργασίες σκάφους, ἐργάζονται ύπό τήν ἐπίβλεψη τοῦ ναυκλήρου, σέ καθαρισμούς, λιπάνσεις, ἀποσκωρίαση, χρωματισμούς, προετοιμασία τῶν κυτῶν ἢ τῶν δεξαμενῶν, προκειμένου γιά δεξαμενόπλοια, γιά τή φόρτωση ἢ ἐκφόρτωση φορτίου καί σέ κάθε ἄλλη ἐργασία πού ἀνάγεται στήν εἰδικότητα προσωπικοῦ καταστρώματος, τήν θροίσα δρίζει δέν ναύκληρος σέ συνεννόηση μέ τόν ύποπλοιάρχο.

**β) Τό προσωπικό μηχανῆς** κατανέμεται μέ μέριμνα τοῦ Α' μηχανικοῦ:

1. Σέ φυλακές μηχανῆς πού ἀποτελοῦνται ἀπό ἕνα ἀξιωματικό μηχανῆς καί ἕνα δόκιμο ἢ ὑπαξιωματικό μηχανῆς. Στά ἀτμοκίνητα πλοια προστίθεται καί ἔνας θερμαστής.

Οι φυλακές εἶναι τετράωρες, ἔκτος ἀν δργανική σύνθεση προσωπικοῦ μηχανῆς δέν ἐπαρκεῖ, δόπτε καθορίζονται ἔξαρες.

2. Σέ γενικές ἐργασίες μηχανῆς. Αύτοί πού κατανέμονται σέ γενικές ἐργασίες μηχανῆς ἀσχολοῦνται ύπό τής δόηγίες τοῦ Α' μηχανικοῦ καί τήν ἐποπτεία τοῦ Β' μηχανικοῦ στή συντήρηση, ἐπισκευές, ἐπιδιορθώσεις μηχανῶν καί μηχανημάτων, ἀποσκωρίασεις, καθαρισμούς, μεταγγίσεις καυσίμων καί σέ ἄλλες ἐργασίες πού τούς ἀναθέτουν οι ὑπεύθυνοι ἀξιωματικοί.

**γ) Τό προσωπικό γενικῶν ύπηρεσιῶν**, ἔκτος ἀπό τό ραδιοτηλεγραφητή, δέν ἐκτελεῖ φυλακή στά φορτηγά πλοια. Στά ἐπιβατικά πλοια ἐκτελοῦνται φυλακές θέσεων ἐπιβατῶν καί κυλικείου.

Ἔπο τήν ἐποπτεία τοῦ ύποπλοιάρχου, τό προσωπικό αύτό ἀσχολεῖται μέ ἐργασίες τής εἰδικότητάς του, σύμφωνα μέ τό ὠρολόγιο πρόγραμμα ἐργασίας ἐν πλῷ.

#### **B. Ἐργασίες «ἐν δρμῳ».**

Στά λιμάνια ἡ στούς δρμους, οι φυλακές γέφυρας καί μηχανῆς διατηροῦνται ἢ διαλύονται, κατά τής περιστάσεις καί κατά τήν κρίση τοῦ πλοιάρχου.

Όταν οι φυλακές διαλυθοῦν, τό προσωπικό άσχολεῖται ύπό τήν έποπτεία καί τόν ἔλεγχο τοῦ ύποπλοιάρχου ἢ τοῦ Α' μηχανικοῦ, άνάλογα μέ τή φύση τῆς ἐργασίας, σέ γενικές ἐργασίες σκάφους ἢ μηχανῆς, σύμφωνα μέ τό ὠρολόγιο πρόγραμμα πού ισχύει.

Γιά τή φύλαξη τοῦ πλοίου πρέπει νά παραμένει «ἔνδον» μέρος τοῦ πληρώματος κατά τά προβλεπόμενα ἀπό τόν οίκειο κανονισμό ἢ τήν ισχύουσα συλλογική σύμβαση.

Τό προσωπικό γενικῶν ύπηρεσιών στό λιμάνι ἢ στόν ὄρμο άσχολεῖται μέ διάφορες ἐργασίες τῆς ειδικότητάς του, ύπό τήν έποπτεία καί τόν ἔλεγχο τῶν ἀρμοδίων ἀξιωματικῶν.

### **Γ. Γενικές διατάξεις.**

Ἡ ἐργασία τῶν μελῶν πληρώματος πού δέν εἶναι διαιρεμένοι σέ φυλακές ἀρχίζει τήν δύδοι πρωινή ὥρα κάθε μέρα καί λήγει τήν πέμπτη ἀπογευματινή, μέ μιά ὥρα διακοπή τό μεσημέρι γιά τό γεῦμα.

Όταν συντρέχουν είδικοί λόγοι, πού διείλονται σέ ίδιαζουσες κλιματολογικές συνθήκες, οι ὥρες αὐτές μπορεῖ νά κατανέμονται ἀπό τόν πλοίαρχο ἀπό τήν ἕκτη πρωινή μέχρι τήν ἔβδομη ἀπογευματινή, μέ ἐνδιάμεση διακοπή γιά φαιγτό καί ἀνάπαιση.

Οι ὥρες ἐργασίας ἔχουν δοιασθεῖ ἀπό τήν ισχύουσα συλλογική σύμβαση σέ σαράντα τήν ἔβδομάδα, δηλαδή σέ δύτικά ὥρες κάθε μέρα, ἀπό Δευτέρα μέχρι Παρασκευή. Τό Σάββατο καί ἡ Κυριακή θεωροῦνται ήμέρες ἀργίας.

Όταν τό πλήρωμα ἐργάζεται περισσότερο ἀπό τό κανονικό ὡράριο, δικαιοῦται ύπερωριακή ἀμοιβή γιά τίς ἐπιπλέον ὥρες. Ἐπίσης στό πλήρωμα καταβάλλεται ίδιαίτερη ἀμοιβή ὅταν ἀπασχοληθεῖ σέ δοισμένες πρόσθετες ἐργασίες πού διείζονται ἀπό τή συλλογική σύμβαση (π.χ. πλύσιμο κυτῶν).

Οι παρακάτω ἐργασίες, ἀπαγορεύεται ἀπό τόν κανονισμό νά ἀνατίθενται στό πλήρωμα, ἔκτος ὃν συντρέχει περίπτωση ἐκτακτης ἀνάγκης:

- Ἡ χρησιμοποίηση τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος σέ χειρωνακτικές ἐργασίες.
  - Ἡ χρησιμοποίηση τῶν ραδιοτηλεγραφητῶν σέ ἐργασίες ἔκτος τῆς ειδικότητάς τους.
  - Ἡ ἐκτέλεση «έν πλῶ» ἐργασιῶν χρωματισμοῦ καί ἀποσκωριάσεως μέ τή χρησιμοποίηση Ικριωμάτων (σκαλωσιῶν).
  - Ο χρωματισμός καί ἀποσκωρίαση τῶν ἔξωτερικῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου ὅταν αὐτό βρίσκεται μέσα σέ δεξαμενή ἢ σέ ποταμούς ἢ διαύλους μέ ισχυρά ρεύματα.
  - Κάθε ἐργασία ἐπάνω στούς ιστούς, ὅταν τό ἀντίστοιχο βαρούλκο βρίσκεται σέ λειτουργία.
  - Ἡ πλύση καί ὁ χρωματισμός χώρων πού βρίσκονται ἐπάνω ἀπό λέβητα σέ λειτουργία.
-

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

### ΠΕΡΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

#### 24.1 Εύθυνες καί βασικές ύποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου.

Ο πλοιάρχος, σύμφωνα μέ τούς κανονισμούς, είναι δικαιοκράτης καί διοικητής τοῦ πλοίου καί ἔχει ἔξουσία πάνω σέ κάθε ἐπιβαίνοντα.

Είναι ύπεύθυνος γιά τὴν καλή διοίκηση τοῦ πλοίου καί τὴν ἀσφάλειά αὐτοῦ, τοῦ φορτίου καί τῶν ἐπιβαίνοντum, καθώς καί γιά τὴν τήρηση τῆς τάξεως σ' αὐτό.

Σέ περίπτωση ἀνάγκης, γιά τὴν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, δικαιούται νά διατάξει καί ἐπιβάλλει κάθε τι πού κρίνει ἀναγκαῖο, σύμφωνα μέ τούς κανόνες τῆς ναυτικῆς τέχνης καί τίς διατάξεις τῶν νόμων καί τῶν κανονισμῶν. Ἀν κρίνει σκόπιμο, μπορεῖ νά ζητήσει τή γνώμη τοῦ Α' μηχανικοῦ καί τοῦ ὑποπλοιάρχου.

Ο πλοιάρχος είναι ύπεύθυνος ἀπέναντι στὸ κράτος γιά τὴν ἀκριβή ἔφαρμογή τῶν νόμων καί ἐκτέλεση τῶν διαταγῶν τῶν ἀρμοδίων ἀρχῶν καί ἀπέναντι στὸν πλοιοκτήτη καί κάθε ἐνδιαφερόμενο (π.χ. τὸ φορτωτή) γιά κάθε τι πού γίνεται στὸ πλοίο καί ἀφορᾶ τὰ συμφέροντά τους.

Ο πλοιάρχος ὁφείλει νά δίνει πάντα τὸ καλό παράδειγμα τῶν ναυτικῶν ἀρετῶν, δηλαδή τῆς τιμῆς, τῆς ἀξιοπρέπειας, τῆς καλῆς συμπεριφορᾶς, τῆς δικαιοσύνης, τῆς συνέσεως, τῆς ἐτοιμότητας, τῆς ἀποφασιστικότητας, τῆς ἀφοσιώσεως στὸ καθῆκον, τοῦ θάρρους καί τῆς αὐτοθυσίας.

Ἐχει ἐπίσης ύποχρέωση νά φροντίζει γιά τή βελτίωση τῆς καταρτίσεως τῶν ἀξιωματικῶν του καί νά ἐπωφελεῖται ἀπό κάθε εύκαιρία γιά νά τούς κατατοπίζει καί νά τούς ἐπεξηγεῖ διάφορα ἐπαγγελματικά θέματα.

Στὸν τομέα τῆς πειθαρχίας καί συμπεριφορᾶς τοῦ πληρώματος, δικαιοκράτης καί διοικητής τοῦ πλοίου, ἐπιβλέποντας τὴν ἐμφάνιση, συμπεριφορά καί τή διαγωγή γενικά τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος.

Οφείλει νά ἀκούει μέ προθυμία καί νά θεραπεύει κατά τὸ δυνατό κάθε εὔλογο παράπονο πού τοῦ ὑποβάλλεται καί νά ἐκδηλώνει σέ κάθε εύκαιρία πατρική μέριμνα πρός τό πλήρωμα, στὸ δποῖο πρέπει νά συμπεριφέρεται μέ διακριτικότητα.

Ἀν στὸ πλοίο συμβεῖ διατάραξη τῆς τάξεως, δικαιοκράτης τοῦ πλοίου λαμβάνει ἀμέσως κάθε ἐπιβαλλόμενο μέτρο γιά τὴν ἀποκατάστασή της καί ἀσκεῖ πειθαρχική ἔξουσία, σύμφωνα μέ τίς ἰσχύουσες διατάξεις.

Στὸν τομέα τῆς ἐνδιαιτήσεως πληρώματος καί ἐπιβατῶν, δικαιοκράτης καί διοικητής τοῦ πλοίου, μεριμνᾷ δ ἴδιος, ἀλλά καί μέ τούς ἀρμόδιους ἀξιωματικούς του γιά τὴν ἔξασφάλιση τῶν ἀπαιτουμένων δρων ὑγιεινῆς καί καθαριότητας.

#### 24.2 Ἀντιμετώπιση ἐκτάκτων ἀναγκῶν.

Ο πλοιάρχος, κατά τή διάρκεια τοῦ πλοϊου, δρίζει τὴν πορεία τοῦ πλοίου καί εύ-



Θύνεται γιά τήν άσφαλή διεξαγωγή καί εύόδωσή του. Τηρεῖ τό «βιβλίο διαταγών γέφυρας» όπου καταγράφει τή διαταχθείσα πορεία καί κάθε άλλη διαταγή πρός τόν άξιωματικό φυλακῆς, γιά τόν άσφαλή καί κανονικό πλοῦ.

Όφειλει νά κυβερνᾶ αύτοπροσώπως τό πλοϊο κατά τόν εἰσπλου καί ἔκπλου στά λιμάνια, δρμους, διώρυγες, διαύλους καί άλλους ἐπικίνδυνους τόπους καί γενικά δ-ταν κρίνει οτι αύτό είναι άναγκαίο.

Γιά νά είναι βέβαιος γιά τήν καλή κατάσταση καί τήν κανονική λειτουργία τῶν μέσων άσφαλειας τοῦ πλοίου καί γιά νά έξασκεται τό πλήρωμα στή χρήση τῶν μέσων αύτῶν, καθώς καί στήν ἐκτέλεση τῶν διαταγῶν σέ περίπτωση κινδύνου, θ πλοίαρχος διατάζει τήν ἐκτέλεση γυμνασίων διαρροής, πυρκαιᾶς, καθαιρέσεως λέμβων καί ἐγκαταλείψεως τοῦ πλοίου. Τά γυμνάσια πρέπει νά γίνονται σύμφωνα μέ δσα δρίζουν οι κανονισμοί, μέ βάση τούς πίνακες διαιρέσεως καί νά καταχωρεῖται σχετική ἔκθεση στό ήμερολόγιο τοῦ πλοίου.

Σέ περίπτωση πού τό πλοϊο ἀντιμετωπίζει ἔκτακτη άναγκη ἀπό δποιαδήποτε αίτια, δ πλοίαρχος:

- α) Ὁφειλει νά χρησιμοποιήσει άλα τά δυνατά μέσα γιά τή διάσωση τοῦ πλοίου, τῶν ἐπιβαίνοντων καί τοῦ φορτίου.
- β) Ὁφειλει νά δώσει τό παράδειγμα τής ψυχραιμίας καί γενναιότητας, ἐμψυχώνοντας τό πλήρωμα καί τούς ἐπιβαίνοντες.
- γ) Ἐν οι περιστάσεις ἐπιβάλλουν τήν ἐγκατάλειψη τοῦ πλοίου, τό ἐγκαταλείπει τελευταῖος καί ἀφοῦ βεβαιωθεῖ οτι ἔχει ἐκλείψει κάθε ἐλπίδα σωτηρίας καί οτι δέν ἔχει ἀπομείνει κανείς άλλος σ' αύτό.
- δ) Ἐν είναι δυνατό, διασώζει τό ήμερολόγιο καί τά λοιπά ναυτιλιακά ἔγγραφα τοῦ πλοίου, τά χρήματα καί τά πολυτιμότερα πράγματα.
- ε) Δέν ἀπομακρύνεται ἀπό τόν τόπο τοῦ ἀτυχήματος πρίν βεβαιωθεῖ γιά τήν ἀ-πώλεια τοῦ πλοίου καί οτι ή παρουσία του ἔκει είναι πιά άνωφελη.
- ζ) Ἐν, μετά τήν ἐγκατάλειψη τοῦ πλοίου καί πρίν ἀπό τήν καταβύθισή του, ἀν-τιληφεῖ οτι κάποιο άλλο πλοϊο σπεύδει πρός βοήθεια, πού θά μποροῦσε νά καταστήσει δυνατή τή σωτηρία τοῦ πλοίου, δφείλει νά ἐπιβιβασθεῖ καί πάλι σ' αύτό, πρίν ἐπιβιβασθοῦν οι ἄνδρες τοῦ άλλου πλοίου.

#### **24.3 Ἔκθεση πλοιάρχου σέ περιπτώσεις ἔκτακτων συμβάντων.**

“Οταν λάβει χώρα κάποιο ἔκτακτο συμβάν πού ἀφορά τό πλοϊο, τούς ἐπιβαίνοντες ή τό φορτίο (π.χ. ἀβαρία, σύγκρουση, προσάραξη), δ πλοίαρχος ἔχει ύποχρέωση, ἔκτος ἀπό τήν ἔγγραφή στό ήμερολόγιο νά προβεῖ καί στή σύνταξη, μέσα σέ είκοσιτέσσερις ὥρες ἀπό τόν κατάπλου, ἐκθέσεως, ἐνώπιον τοῦ προέδρου πρωτοδικῶν καί ἀν δέν ὑπάρχει, ἐνώπιον τοῦ εἰρηνοδίκη. Σέ λιμάνι τής άλλοδαπῆς, ή ἐκ-θεση συντάσσεται ἐνώπιον τής ἐλληνικῆς προξενικῆς ἀρχῆς.

Στήν ἐκθεση αύτή πρέπει νά άναφέρονται τό λιμάνι καί δ χρόνος ἀναχωρήσεως τοῦ πλοίου, ή τηρηθείσα πορεία, οι κίνδυνοι τούς δποίους διέτρεξε, οι άνωμαλίες πού ἔλαβαν χώρα στό πλοϊο καί άλα γενικά τά δξιοσημείωτα περιστατικά τοῦ ταξιδιοῦ.

‘Ο πρόεδρος πρωτοδικῶν, δ εἰρηνοδίκης ή δ προξενικός ύπαλληλος δφείλει νά ἔξακριβώσει τήν ἀλήθεια τῶν ὅσων ἐκθέτει δ πλοίαρχος καί νά προβεῖ σέ κάθε άναγκαία ἐνέργεια, δηλαδή διεξαγωγή ἀνακρίσεων τοῦ πληρώματος καί τῶν ἐπιβα-

τῶν καὶ συλλογή κάθε ἄλλου χρήσιμου στοιχείου.

‘Η ἐκθεση αὐτή ἔχει ἀποδεικτική δύναμη καὶ ἀποσκοπεῖ στό νά ἑλαφρύνει τὴν εύθυνη τοῦ πλοιάρχου. Εἶναι δημας πάντοτε δεκτή ἀνταπόδειξη κατά τοῦ περιεχομένου τῆς ἐκθέσεως.

#### **24.4 Καθήκοντα πλοιάρχου ὡς δημόσιου λειτουργοῦ.**

‘Ο πλοιάρχος, ἔκτός ἀπό τά κύρια καθήκοντα πού ἔχει ὡς κυβερνήτης καὶ διοικητής τοῦ πλοίου, ἔχει ἐπιφορτισθεῖ ἀπό τό νόμο καὶ μέ δρισμένα ἄλλα καθήκοντα δημόσιου χαρακτήρα, πού ὑπό κανονικές δηλαδή συνθῆκες ἀσκοῦνται ἀπό κρατικούς λειτουργούς.

Αύτό συμβαίνει γιατί τό πλοϊο ταξιδεύει συνήθως μακριά ἀπό τά ἑλληνικά χωρικά ὕδατα καὶ δέν ὑπάρχει δυνατότητα ἀσκήσεως τῶν ἀρμοδιοτήτων αὐτῶν ἀπό τούς φυσικούς φορεῖς τους.

Τά εἰδικά αὐτά καθήκοντα τοῦ πλοιάρχου μποροῦν νά καταταχθοῦν σέ τρεῖς κατηγορίες: **Τά ληξιαρχικά, τά συμβολαιογραφικά καὶ τά ἀστυνομικά-άνακριτικά** καθήκοντα.

Τά καθήκοντα αὐτά ὁ πλοιάρχος ὀφείλει νά τά ἀσκεῖ μέ προσοχή καὶ ἐπιμέλεια, γιατί ἔκτός ἀπό τίς ἐπαγγελματικές καὶ ἡθικές εὐθύνες πού ἔχει ὡς ἐπαγγελματίας καὶ ὡς ἀτομο, ἔχει ἐπίσης καὶ ποινικές καὶ πειθαρχικές εὐθύνες, ἀν τυχόν ὑποπέσει σέ σφάλματα ἢ παραλείψεις ἢ ἀκόμα ἀν ύπερβετή τίς δικαιοδοσίες πού τοῦ παρέχει ὁ νόμος.

#### **24.5 Ληξιαρχικά καθήκοντα.**

Σέ περίπτωση τοκετοῦ πού θά συμβεῖ ἐπάνω στό πλοϊο «έν πλῶ», δ πλοιάρχος ὀφείλει νά συντάξει ληξιαρχική πράξη γεννήσεως, σύμφωνα μέ τίς ἰσχύουσες διατάξεις. ‘Αν δ τοκετός λάβει χώρα σέ λιμάνι, τή ληξιαρχική πράξη συντάσσει δ ληξιαρχος τοῦ Ἑλληνικοῦ λιμανιοῦ ἢ δ Ἑλληνική προξενική ἀρχή στό ἔξωτερικό.

‘Η πράξη αὐτή ἀναφέρει τήν ἡμερομηνία συντάξεως, τό δνομα καὶ λοιπά στοιχεῖα αὐτοῦ πού δηλώνει τήν πράξη (πατέρα, μητέρας ἢ γιατροῦ), τήν ἡμερομηνία καὶ ὥρα τοῦ τοκετοῦ καὶ τήν περίου θέση τοῦ πλοίου (στίγμα), τό φύλο τοῦ νεογέννητου, τά στοιχεία τῶν γονέων, δήλωση δτι διαβάσθηκε καὶ βεβαιώθηκε ἀπό τούς παρισταμένους καὶ ὑπογραφές τοῦ πλοιάρχου, τοῦ δηλοῦντος ἢ τῶν μαρτύρων.

‘Άν συμβεῖ θάνατος ἐπάνω στό πλοϊο «έν πλῶ», δ πλοιάρχος ὀφείλει νά συντάξει ληξιαρχική πράξη θανάτου.

Καὶ δή πράξη αὐτή συντάσσεται σέ φύλλο χαρτιοῦ καὶ περιλαμβάνει τήν ἡμερομηνία συντάξεως, τά στοιχεία τοῦ δηλοῦντος, ἢ τῶν μαρτύρων, τήν ἡμερομηνία καὶ ὥρα τοῦ θανάτου καθώς καὶ τή θέση τοῦ πλοίου, τά στοιχεία τοῦ θανόντος, τά στοιχεία τῶν γονέων καὶ τοῦ συζύγου του, τή δήλωση δτι διαβάσθηκε καὶ ὑπογράφηκε ἀπό τούς παρισταμένους καὶ τίς ὑπογραφές τοῦ δηλοῦντος καὶ τῶν παρισταμένων.

Γιά τά περιστατικά θανάτου δ τοκετοῦ, δ πλοιάρχος ὀφείλει νά κάνει ἐγγραφή στό ἡμερολόγιο τοῦ πλοίου καὶ νά ἐκθέσει μέ λεπτομέρειες τίς συνθῆκες ὑπό τίς δοποῖς ἔλαβε χώρα τό ἔκτακτο περιστατικό.

Τή ληξιαρχική πράξη θανάτου δ τοκετοῦ, δ πλοιάρχος ὀφείλει νά τήν παραδώσει

στήν έλληνική λιμενική ή προξενική άρχη τοῦ πρώτου λιμανιοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου.

Άν δὲ πλοίαρχος παραλείψει νά συντάξει ληξιαρχική πράξη γεννήσεως ή θανάτου ή νά καταχωρήσει σχετική έγγραφή στό ήμερολόγιο τοῦ πλοίου, τιμωρεῖται μέ φυλάκιση μέχρι έξι μηνῶν καί μέ πειθαρχική ποινή. Ἐπίσης δὲ πλοίαρχος ἔχει καὶ ἀστική εύθυνη για τυχόν ζημία πού ύφισταται κάποιος ἀπό τήν παράλειψη ή τήν ἐσφαλμένη ἐνέργειά του.

## **24.6 Συμβολαιογραφικά καθήκοντα.**

### **α) Σύνταξη διαθήκης.**

Γιά τή σύνταξη διαθήκης ἐπάνω σέ έμπορικά πλοῖα, προβλέπει δὲ ΚΔΝΔ καί δὲ Ἀστικός Κώδικας.

“Οταν τό πλοϊο βρίσκεται «έν πλῶ» καί κάποιος ἀπό τούς ἐπιβαίνοντες ἐπιθυμεῖ νά συντάξει διαθήκη, δὲ πλοίαρχος ὀφείλει νά ἐκτελέσει χρέη συμβολαιογράφου καί νά γράψει τή διαθήκη κατά ύπαγόρευση τοῦ «διαθέτη», προσλαμβάνοντας καί δύο μάρτυρες πού δέν πρέπει νά είναι συγγενεῖς του ή συγγενεῖς τοῦ διαθέτη.

Η διαθήκη αὐτή είναι «δημόσια ἔκτακτη διαθήκη» καί ίσχυει γιά τρεῖς μῆνες ἀπό τόν κατάπλου τοῦ πλοίου σέ λιμάνι, ἐκτός ἂν πεθάνει στό μεταξύ δὲ διαθέτης δόπτε ίσχυει ἀπειρότιστα.

Στή διαθήκη πρέπει νά άναφέρονται ή ήμερομηνία καί δὲ τόπος συντάξεως, τά πλήρη στοιχεία τοῦ διαθέτη, τοῦ πλοιάρχου καί τῶν μαρτύρων καί μνεία ὅτι δὲ διαθέτης δήλωσε προφορικά τή θέλησή του καί ὅτι δέν ἦταν παρών κανείς ἄλλος ἐκτός ἀπό τούς μάρτυρες.

Τή διαθήκη δὲ πλοίαρχος τήν παραδίνει στό πρώτο λιμάνι κατάπλου τοῦ πλοίου, σέ συμβολαιογράφο ἂν τό λιμάνι είναι Ἑλληνικό, ή στήν έλληνική προξενική άρχη ἂν τό πλοϊο καταπλεύσει σέ λιμάνι τής ἀλλοδαπῆς.

Γιά τυχόν δρνηση συντάξεως διαθήκης, δὲ πλοίαρχος ὑπέχει ποινική, πειθαρχική καί ἐνδεχομένως ἀστική εύθυνη.

### **β) Ἀπογραφή πραγμάτων.**

Σέ περίπτωση θανάτου, έξαφανίσεως ή λιποταξίας μέλους πληρώματος, δὲ πλοίαρχος πρέπει νά συντάξει ἔκθεση ἀπογραφῆς τῶν πραγμάτων του, μέ τή βοήθεια δύο δξιωματικῶν ή, ἂν δέν ύπάρχουν, δύο μελῶν τοῦ πληρώματος.

Τά πράγματα αὐτά ὀφείλει νά τά διαφυλάξει καί νά τά παραδώσει μαζί μέ ἀντίγραφο τής ἔκθεσεως ἀπόγραφῆς στή λιμενική ή προξενική άρχη τοῦ πρώτου λιμανιοῦ κατάπλου τοῦ πλοϊου.

Η ἀρχή ἔκποιει τά πράγματα αὐτά ύπέρ τοῦ δικαιούχου, ἂν ύπόκεινται σέ φθορά ή ύπάρχει ἄλλος σοβαρός λόγος, καί παρακαταθέτει τό τίμημα στό NAT. Ἀν μέσα σέ δύο χρόνια ἀπό τήν κατάθεση τό τίμημα αὐτό δέν ζητηθεῖ ἀπό τούς δικαιούχους, περιέρχεται στήν περιουσία τοῦ NAT.

Η ἴδια διαδικασία ἀπογραφῆς ἀκολουθεῖται καί ὅταν δὲ θανάτων ή δέ έξαφανισθείς είναι ἐπιβάτης τοῦ πλοίου, ἐκτός ἂν συνοδεύεται ἀπό σύζυγο ή ἀνιόντες ή κατιόντες συγγενεῖς, δόπτε τά πράγματα παραλαμβάνονται ἀπό αὐτούς.

## 24.7 Άνακριτικά, άστυνομικά καί πειθαρχικά καθήκοντα.

Γιά τά έγκλήματα πού διαπράττονται έπάνω σέ έλληνικά πλοϊα, κατά τή διάρκεια τοῦ πλοῦ ή σέ λιμάνια τῆς άλλοδαπής, όπου δέν έδρεύει έλληνική λιμενική ή προξενική άρχη, άνακριτικά καθήκοντα άσκει ὁ πλοίαρχος. Ἀν στή διάπραξη τῆς ἀξιόποινης πράξεως ἔχει λάβει μέρος καί ὁ ἴδιος ὁ πλοίαρχος, τότε ή προανάκριση πού τυχόν ἐνεργήθηκε ἀπό αὐτόν θεωρεῖται ὅτι δέν ἔγινε.

Κατά τήν ἀσκηση τῶν άνακριτικῶν του καθηκόντων, ὁ πλοίαρχος προσλαμβάνει ως γραμματέα ἔνα ἀπό τούς ἀξιωματικούς τοῦ πλοίου ή, ἂν δέν ὑπάρχει τέτοιος, κάποιο δλλο μέλος τοῦ πληρώματος.

Σέ περίπτωση διαπράξεως ἔγκληματος γιά τό δόποιο προβλέπεται προφυλάκιση ἀπό τόν ΚΠΔ (π.χ. φόνος ή βιαδύμός), διατάσσεται ἀπό τόν πλοίαρχο ή προφυλάκιση τοῦ δράστη, γιά τήν δόποια πρέπει νά γίνει ἐγγραφή στό ήμερολόγιο τοῦ πλοίου. Ὁ δράστης αὐτός παραδίνεται στήν έλληνική λιμενική ή προξενική άρχη τοῦ πρώτου λιμανιοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου.

Ἄν σέ λιμάνι τῆς άλλοδαπῆς ἐνεργήσει ἀνάκριση ή τοπική άρχη, δέν αἱρεται ή ύποχρέωση τοῦ πλοίαρχου νά ἐνεργήσει καί αὐτός προανάκριση, ἀφοῦ τό ἔγκλημα ἔγινε ἐπάνω σέ έλληνικό πλοϊο καί οι ἐνέργειες τῶν ἀλλοδαπῶν ἀρχῶν δέν δεσμεύουν τίς έλληνικές.

Ἡ προανάκριση τοῦ πλοίαρχου γίνεται ἐγγράφως. Ἐξετάζονται μάρτυρες, ἐνεργεῖται αύτοψία, διατάσσεται πραγματογνωμοσύνη κλπ.

Ἄν δι πλοίαρχος παραλείψει τά άνακριτικά του καθήκοντα πού ἐπιβάλλονται ἀπό τό νόμο, ἔχει ποινική καί πειθαρχική εύθύνη σύμφωνα μέ τά ἄρθρα 235 καί 249 παρ. β τοῦ ΚΔΝΔ.

Σύμφωνα μέ τό ἄρθρο 104 τοῦ ΚΔΝΔ δι πλοίαρχος ἔχει άστυνομική ἔξουσία καί πρός τό σκοπό τηρήσεως τῆς τάξεως, πειθαρχίας καί ύγιεινῆς καί, γιά τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, τῶν ἐπιβαίνοντων καί τοῦ φορτίου, λαμβάνει κάθε ἀναγκαῖο μέτρο, σύμφωνα μέ τούς ἰσχύοντες κανονισμούς.

Ἡ άστυνομική ἔξουσία τοῦ πλοίαρχου ἀσκεῖται, δχι μόνο κατά τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, ἀλλά καί κατά παντός ἐπιβαίνοντος στό πλοϊο.

Τά μέτρα πού δικαιοῦται καί ύποχρεοῦται νά λαμβάνει δι πλοίαρχος εἶναι προληπτικά καί κατασταλτικά.

Τά **προληπτικά μέτρα** ἀποσκοποῦν στήν ἀποτροπή κινδύνων πού ἀπειλοῦν τήν τάξη καί τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, τῶν ἐπιβαίνοντων καί τοῦ φορτίου (π.χ. ἀπαγόρευση καπνίσματος σέ ἐπικίνδυνους χώρους).

Τά μέτρα αὐτά δι πλοίαρχος τά ἔκφράζει μέ προφορικές ή ἐγγραφες διαταγές καί δόηγίες.

Σέ περίπτωση διαπράξεως παρανόμων πράξεων, δι πλοίαρχος λαμβάνει διάφορα **κατασταλτικά μέτρα**, ὅπως εἶναι ή διενέργεια ἔρευνας, ή κατάσχεση λαθραίων ειδῶν, δι περιορισμός τοῦ θεωρούμενου ως ύπευθύνου κλπ.

Σύμφωνα μέ τόν κανονισμό ἐργασίας, ἡ ἀσκηση άστυνομίας στό πλοϊο ἀνατίθεται στόν ύποπλοιαρχο, δι δόποιος δμως εἶναι ύποχρεωμένος νά ἐνημερώνει τόν πλοίαρχο καί νά ἀκολουθεῖ μέ ἀκρίβεια τίς ἐντολές του.

Ἡ πειθαρχική ἔξουσία τοῦ πλοίαρχου ἀσκεῖται κατά τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, τά δόποια τελοῦν σέ σχέση ιεραρχικῆς ἔξαρτίσεως ἀπό αὐτόν.

Ο πλοίαρχος ἔχει ἔξουσία νά ἐπιβάλλει ποινή ἐπιπλήξεως ή προστίμου καί συ-

νεπῶς δέν δικαιοῦται νά áσκήσει πειθαρχική δίωξη γιά παραπώματα πού τιμωροῦνται μέ αύστηρότερες ποινές, δηλαδή μέ προσωρινή ή δριστική στέρηση του δικαιώματος áσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

Οι πειθαρχικές ποινές ἐπιβάλλονται μετά áπό ἑγγραφή στό ποινολόγιο τοῦ πλοίου καί κλήση τοῦ παραβάτη σέ áπολογία.

Τό πρόστιμο πού ἐπιβάλλεται μπορεῖ νά φθάσει μέχρι τό ἔνα πέμπτο τοῦ μισθοῦ τοῦ ναυτικοῦ πού áναγράφεται στό ναυτολόγιο, στόν διποίο δέν ὑπολογίζεται ή τροφή, οι ίδιαίτερες áμοιβές, τά διάφορα ἐπιδόματα κλπ.

Σέ περίπτωση πού σέ διάστημα δύο μηνῶν áπό τήν ἡμερομηνία ἐπιβολῆς τοῦ προστίμου, δι παραβάτης ὑποπέσει σέ δεύτερο παράπτωμα, τό πρόστιμο πού ἐπιβάλλεται διπλασιάζεται.

Κατά τῆς áποφάσεως τοῦ πλοιάρχου ἐπιτρέπεται ἔφεση ἐνώπιον τῆς Ἑλληνικῆς λιμενικῆς ή προξενικῆς áρχης.

#### **24.8 Σχέσεις πλοιάρχου μέ τίς áρχές στήν 'Ελλάδα καί στήν áλλοδαπή.**

'Ο πλοιάρχος, ώς áντιπρόσωπος τοῦ πλοιοκτήτη, áλλά καί ώς φορέας πολλῶν καί ποικίλων κρατικῶν ἔξουσιῶν, ἔχει τήν ὑποχρέωση νά συνεργάζεται στενά μέ τίς Ἑλληνικές áρχές, τόσο στό ἑσωτερικό δσο καί στό ἑξωτερικό.

Κατά τόν κατάπλου τοῦ πλοίου στό λιμάνι, δι πλοιάρχος, áφοῦ ἐκπληρώσει τίς ἐπιβαλλόμενες áπό τούς ὑγειονομικούς κανονισμούς ὑποχρεώσεις τοῦ πλοίου, δ-φείλει νά παρουσιασθεῖ μέσα σέ εἰκοσιτέσσερις ὥρες στήν Ἑλληνική λιμενική ή προξενική áρχη, προσκομίζοντας τό ἡμερολόγιο καί τό ναυτολόγιο γιά θεώρηση.

Κατά τή διάρκεια τοῦ ταξιδιοῦ καί κατά τήν παραμονή τοῦ πλοίου σέ λιμάνια τῆς ἡμεδαπής, δι πλοιάρχος δφείλει νά συμμορφώνεται áπόλυτα πρός τούς κανονισμούς πού λσχύουν καί τίς κείμενες διατάξεις περί áστυνομίας καί λιμένων καί παραλίων τοῦ κράτους, περί áστυνομίας τῆς ναυσιπλοίας, πλοηγίας καί ἐμπορικής ναυτιλίας γενικά. 'Επίσης συμμορφώνεται πρός τίς διαταγές τῶν áρμοδίων áρχῶν· ἃν δέν ὑπάρχουν, τότε συμμορφώνεται πρός τίς διαταγές τῶν κυβερνητῶν τῶν Ἑλληνικῶν πολεμικῶν πλοίων πού τυχόν βρίσκονται στήν περιοχή.

'Ο πλοιάρχος συγκεντρώνει καί áναφέρει στή λιμενική ή προξενική áρχη τοῦ πρώτου λιμανιοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου κάθε πληροφορία πού ἐνδιαφέρει κατά δ-ποιοδήποτε τρόπο τό κράτος καί τό πολεμικό ή τό ἐμπορικό ναυτικό. 'Επίσης áναφέρει κάθε πληροφορία ώς πρός τούς ἐπιβαίνοντες, πού μπορεῖ νά ἐνδιαφέρει τίς Ἑλληνικές áρχές, γιά τή λήψη τυχόν ἐπιβαλλομένων μέτρων.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

### ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

#### 25.1 Καθήκοντα κατά βαθμό και ειδικότητα.

##### a) Ό υποπλοίαρχος.

Είναι ό αρμεσος συνεργάτης τοῦ πλοιάρχου γιά κάθε τί πού άφορά τό πλοϊο, τούς ἐπιβαίνοντες καί τό φορτίο καί δ νόμιμος ἀναπληρωτής του.

Ειδικότερα, είναι ό προϊστάμενος τῶν ὑπηρεσιῶν προσωπικοῦ καταστρώματος, τῆς τροφοδοσίας, τῶν διαμερισμάτων ἐνδιαιτημάτων καί τοῦ μαγειρέου.

Ἐχει τήν εὐθύνη γιά τίν καλή συντήρηση, στεγανότητα, ἀσφάλεια, καταλληλότητα καί εύπρεπεια τοῦ σκάφους καί τοῦ ἔξαρτισμοῦ του, τοῦ χειροκίνητου πηδαλίου, τῶν πυροσβεστικῶν μέσων τοῦ πλοίου καί δλων τῶν σωστικῶν μέσων, δηλαδή σωσιβίων λέμβων, σχεδιῶν, συσκευῶν κλπ. πρός ἄμεση καί ἀσφαλή χρησιμοποίησή τους.

Κατανέμει τό προσωπικό καταστρώματος καί ὑπηρεσιῶν τροφοδοσίας, διαμερισμάτων καί μαγειρέου στίς διάφορες ἐργασίες καί είναι ὑπεύθυνος γιά τήν ἐργασία, ἀπόδοση, πειθαρχία καί γενικά τή συμπεριφορά τους καί προσπαθεῖ νά Ικανοποιήσει κάθε λογικό παράπονο πού ὑποβάλλεται σ' αύτόν ἀπό τούς ὑφισταμένους του.

Είναι προϊστάμενος τῆς ύγειονομικῆς ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου καί φροντίζει γιά τήν τήρηση ύγιεινῆς καί καθαριότητας στά διάφορα διαμερίσματα τοῦ πλοίου (κοιτῶνες, ἐστιατόρια, μαγειρεῖο, πλυντήρια, ἀποχωρητήρια κλπ.) καί τήν τήρηση τοῦ φαρμακείου, σύμφωνα μέ τόν κανονισμό.

Φροντίζει γιά τήν παροχή πρώτων βοηθειῶν στούς ἀρρώστους ή τραυματίες πού ἐπιβαίνουν στό πλοϊο.

Ἐχει τήν ἐπιμέλεια λειτουργίας τῆς βιβλιοθήκης τοῦ πλοίου καί δργανώσεως τῆς ψυχαγωγίας πληρώματος, μαζί μέ τόν ἀνθυποπλοίαρχο.

Ἄσκει τήν ἀστυνομία στό πλοϊο καί λαμβάνει τά ἀπαιτούμενα προληπτικά καί κατασταλτικά μέτρα γιά τήν τήρηση τῆς τάξεως καί ἀσφάλειας στό πλοϊο, σύμφωνα μέ τίς ισχύουσες διατάξεις, ἀναφέροντας γιά τίς ἐνέργειές του στόν πλοίαρχο.

Ἐκτελεῖ καθημερινά ἐπιθεώρηση τοῦ σκάφους καί βεβαιώνεται δτι δλα είναι ἐν τάξει καί δτι τηροῦνται τά ἀπαιτούμενα μέτρα γιά τήν προστασία τῶν ἐργαζομένων στό πλοϊο καί τῶν ἐπιβαίνοντων σ' αύτό.

Φροντίζει γιά τήν ἔγκαιρη προετοιμασία ἀπάρσεως ή ἀγκυροβολίας καί βεβαιώνεται δτι οι ἀγκυρες, τά βαροῦλκα καί τά μέσα προσδέσεως είναι ἔτοιμα γιά ἄμεση χρησιμοποίηση, δτι ἔχουν κλεισθεῖ οι στεγανές πόρτες καί τά ἀνοίγματα τῶν κυτῶν, δτι ἔχουν διευθετηθεῖ οι φορτωτήρες κλπ.

Κατά τήν ἄπαρση καί ἀγκυροβολία, ὁ ὑποπλοίαρχος βρίσκεται στήν πλώρη καί διευθύνει τήν ἔργασία, σέ συνεχή ἐπαφή μέ τή γέφυρα.

“Οταν τό πλοϊο παραμένει σέ δρμο, ὁ ὑποπλοίαρχος ἐπιβλέπει γιά τό ἀσφαλές δέσιμο καί τήν ἀγκυροβολία τοῦ πλοίου, Ιδιαίτερα σέ περίπτωση κακοκαιρίας, καί ἔχει τήν ἐπαγρύπνηση καί εύθύνη γιά τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου ὅταν ἀπουσίζει ὁ πλοίαρχος.

Κατά τή διάρκεια τοῦ πλοῦ βεβαιώνεται, σέ περίπτωση κακοκαιρίας, δτι τά καπάκια τῶν κουβουσιῶν, τά σκεπάσματα τῶν κυτῶν καί τά ἀδιάβροχα καλύμματα είναι καλά στερεωμένα, ἀπαγορεύει τό ἄνοιγμα τῶν θυρίδων, παραφωτίδων καί ἀναφωτίδων τῶν κυτῶν, φροντίζει γιά τόν ἀερισμό τοῦ φορτίου καί ἐλέγχει τά πυροσβεστικά μέσα.

“Ἔχει τή γενική ἐπιμέλεια τῶν φορτοεκφορτώσεων καί καταρτίζει τά σχέδια φορτώσεως καί ἐκφορτώσεως, φροντίζοντας νά είναι ἔτοιμα γιά φόρτωση τά κύτη καί οι δεξαμενές καί ἐλέγχοντας τήν κατάσταση καί λειτουργία τοῦ συστήματος φορτοεκφορτώσεως καί τή λήψη τῶν ἀπαιτουμένων μέτρων ἀερισμοῦ, φωτισμοῦ καί ἀσφάλειας τῆς ἔργασίας.

Φυλάττει δι τό κλειδιά τῆς ἀποθήκης ύλικῶν τοῦ σκάφους καί τηρεῖ ειδικό βιβλίο δπου καταγράφει τά εἰσαγόμενα ύλικά καί τήν κατανάλωσή τους, κατά είδος καί ποσότητα.

Σέ περίπτωση κινδύνου, φροντίζει γιά τήν τήρηση τῆς τάξεως καί τήν ἀποτελεσματική ἀντιμετώπιση τῆς καταστάσεως.

“Ἄν δι πλοίαρχος διατάξει τήν ἐγκατάλειψη τοῦ πλοίου, δι ὑποπλοίαρχος διευθύνει τήν κίνηση αὐτή, ἀρχίζοντας ἀπό τούς ἀρρώστους καί τραυματίες, τά γυναικόπαιδα καί τούς γέρους.

“Ἐγκαταλείπει τό πλοϊο τελευταίος, πρίν ἀπό τόν πλοίαρχο, ἐκτός ἀν τοῦ δοθεῖ διαφορετική διαταγή ἀπό αὐτόν.

Στά ἐπιβατικά πλοϊα προβλέπεται ἡ θέση **ὑπάρχου**, πού είναι δι ἀμεσος συνεργάτης τοῦ πλοιάρχου γιά κάθε τί πού ἀφορά τό πλοϊο, τούς ἐπιβαίνοντες καί τό φορτίο καί δι νόμιμος ἀναπληρωτής του, ἐνώ δι ὑποπλοίαρχος είναι δι ἀμεσος βοηθός τοῦ ὑπάρχου σέ δι τό ἀφορά τήν ὑπηρεσία σκάφους, τή ναυσιπλοΐα καί τό φορτίο.

“Οταν στό ἐπιβατικό πλοϊο δέν ὑπηρετεῖ ὑπαρχος, τά καθήκοντά του τά ἐκτελεῖ δι ὑποπλοίαρχος.

### **β) Ὁ ἀνθυποπλοίαρχος.**

Είναι δι ἀμεσος βοηθός τοῦ ὑποπλοίαρχου σέ κάθε τί πού ἀφορά τήν ὑπηρεσία τοῦ σκάφους, τή ναυσιπλοΐα καί τό φορτίο καί ἔργαζεται ὑπό τόν ἐλεγχό του.

“Ἄν στή σύνθεση τοῦ πληρώματος δέν προβλέπεται ἀνθυποπλοίαρχος, τά καθήκοντά του ἐκτελοῦνται ἀπό τόν ὑποπλοίαρχο.

Φροντίζει γιά τήν καλή κατάσταση, συντήρηση καί ἐτοιμότητα τῶν ναυτιλιακῶν καί ἡλεκτρονικῶν ὀργάνων καί τῶν πηδαλιουχικῶν μηχανημάτων, γιά τήν ἐνημέρωση, ταξινόμηση καί φύλαξη τῶν ναυτικῶν χαρτῶν, βιβλίων, ναυτιλιακῶν καί ἀλλών βοηθημάτων καί γιά τήν τάξη καί καθαριότητα τῆς τιμονιέρας, τοῦ θαλάμου χαρτῶν καί τής γέφυρας γενικά.

“Ἔχει τόν ἀποκλειστικό ἐλεγχό καί ἐπιμέλεια τῆς πρύμνης. Κατά τήν ἄπαρση καί ἀγκυροβολία, διευθύνει τήν ἔργασία στήν πρύμνη καί βρίσκεται σέ συνεχή ἐπαφή μέ τή γέφυρα.

“Ἔχει τήν εύθύνη γιά τήν κανονική καί ἀσφαλή καθαίρεση καί ἀνακρέμαση τῶν

κλιμάκων έπικοινωνίας τού πλοίου μέ τήν ξηρά ἡ τῶν πλωτῶν μέσων, φροντίζοντας γιά τήν πρόληψη ἀτυχημάτων.

Ἐπιμελεῖται γιά τήν καλή κατάσταση καί τή συντήρηση τῶν πλοϊκῶν καί ἀγκυροβολίας φανῶν, τῶν φανῶν κλιμάκων καί κυτῶν, τῶν βεγγαλικῶν, πυροτεχνημάτων κλπ.

Μεριμνᾶ γιά τήν καλή λειτουργία καί συντήρηση τῶν σωστικῶν καί πυροσβεστικῶν μέσων τοῦ πλοίου, ὑπό τίς δόηγίες καί τόν ἔλεγχο τοῦ ὑποπλοιάρχου.

Φροντίζει νά ἔχουν οι βάρκες τά ἀπαιτούμενα ἀπό τούς κανονισμούς ἔξαρτήματα καί ἐφόδια, σέ καλή κατάσταση καί πρός ἄμεση χρήση, δπως αύτά καθορίζονται ἀπό τούς κανονισμούς καί τίς δόηγίες τῆς ΕΕΠ.

Φροντίζει γιά τό χρωματισμό καί τήν καλή κατάσταση τῶν ἐγχρώμων διακριτικῶν στοιχείων καί ἐνδείξεων (ὄνομα πλοίου, λιμάνι καί ἀριθμός νηολογίου κλπ.) τοῦ σκάφους καί τῶν ἔξαρτημάτων καί παρακολουθημάτων του (φορτωτήρων, λέμβων κλπ.) καί γιά τήν τήρηση τῶν δόηγιων χρησιμοποιήσεώς τους.

Ἐπιμελεῖται γιά τήν καλή κατάσταση, λειτουργία καί συντήρηση τῶν ἡχητικῶν καί ὁπτικῶν μέσων συνεννοήσεως τοῦ πλοίου, γιά τήν κανονική ἔπαρση καί ὑποστολή τῆς ἔθνικῆς σημαίας καί τῶν διαφόρων σημάτων ἀπόπλου, ὑδρεύσεως, αλτήσεως πλοηγοῦ κ.ἄ. καί γιά τήν τάξη, εύπρέπεια καί φύλαξη τῶν σημαιῶν καί σημάτων.

Βοηθεῖ τόν πλοίαρχο γιά τή συγκρότηση καί τίς μεταβολές τοῦ πληρώματος, τή θεώρηση τῶν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων καί γενικά τήν τήρηση τῶν ὑποχρεώσεών του πρός τίς ἀρχές. Ἐπίσης συνοδεύει τόν πλοηγό κατά τήν ἐπιβίβασή του στό πλοϊο καί κατά τήν ἀποβίβασή του ἀπό αὐτό.

### **γ) 'Ο δόκιμος πλοίαρχος.**

Ἄσκεται ὑπό τήν ἐπίβλεψη τοῦ ὑποπλοιάρχου καί ἀνθυποπλοιάρχου σέ κάθε τί πού ἀφορά τήν ὑπηρεσία τοῦ πλοίου καί τή ναυσιπλοΐā.

Μετέχει στίς φυλακές ὡς βοηθός τοῦ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς γέφυρας, ἀπαγορεύεται ὅμως ἡ ἀνάθεση σ' αὐτόν κάθε ὑπεύθυνης ἐργασίας γέφυρας.

Μετέχει σέ δλες τίς ἐργασίες τοῦ σκάφους καί ἔκτελει τίς γραφικές ἐργασίες καί καταμετρήσεις φορτίου πού τοῦ ἀναθέτει ὁ πλοίαρχος, τόν ὅποιο βοηθεῖ στήν ἐκπλήρωση τῶν ὑποχρεώσεών του πρός τίς διάφορες ὑπηρεσίες.

Γιά κάθε ἀπορία του σέ τεχνικά θέματα, ἀπευθύνεται στούς ἀξιωματικούς τοῦ πλοίου, οι ὅποιοι ἔχουν ὑποχρέωση νά φροντίζουν καί ἀπό δική τους ἀκόμα πρωτοβουλία γιά τήν πληρέστερη ἐπαγγελματική του κατάρτιση.

Ο δόκιμος πλοίαρχος γευματίζει στό ἐστιατόριο τῶν ἀξιωματικῶν καί μένει σέ ίδιατερη καμπίνα ἡ σέ καμπίνα δοκίμων, ἀν διαθέτει τέτοια τό πλοϊο.

### **δ) 'Ο Α' μηχανικός.**

Εἶναι δ ἀξιωματικός προϊστάμενος τῆς ὑπηρεσίας μηχανῆς καί τοῦ προσωπικοῦ της καί τελεῖ ὑπό τίς ἄμεσες διαταγές καί τόν ἔλεγχο τοῦ πλοιάρχου.

Εἶναι ὑπεύθυνος γιά τή συντήρηση καί τήν καλή λειτουργία τῶν κινητηρίων μηχανῶν, τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, τῶν λεβήτων καί λοιπῶν μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ πλοίου, ἔκτός τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν, καθώς καί γιά τή συντήρηση τῶν διαμερισμάτων μηχανοστασίου, λεβητοστασίου καί ἀντλιοστασίου, τῶν ἀποθηκῶν καυσίμων, τῶν διπυθμένων καί τῶν σηράγγων.

Κατά τήν παραλαβή της ύπηρεσίας μηχανῆς, ὀφείλει νά προβεῖ σέ ἐπιθεώρηση τῶν ἔγκαταστάσεων καί μηχανημάτων, σέ καταμέτρηση τῶν καυσίμων καί σέ σύνταξη σχετικοῦ πρωτοκόλλου, τό δοποῦ ύπογράφεται καί ἀπό τὸν ἀξιωματικό πού παραδίνει.

Μετά δίμηνο ἀπό τήν παραλαβή καί ἀφοῦ προβεῖ σέ λεπτομερή ἐπιθεώρηση, συντάσσει ἔκθεση πού τήν ύποβάλλει μέσω τοῦ πλοιάρχου στὸν ἑφοπλιστή.

Κατά τὸν εἰσπλου καί ἔκπλου σέ λιμάνια, ὅρμους, διώρυγες, διαύλους καί ἄλλους ἐπικίνδυνους χώρους, καθώς καί σέ ἄλλες κρίσιμες περιστάσεις, ύποχρεοῦται νά βρίσκεται στὸ μηχανοστάσιο.

Κατανέμει τό προσωπικό τῆς μηχανῆς στίς φυλακές καί στίς διάφορες ἐργασίες καί παρακολουθεῖ τήν καλή ἐκτέλεσή τους.

Φροντίζει γιά τή λήψη τῶν ἀναγκαίων μέτρων προλήψεως διαρροῆς ἢ πυρκαϊᾶς καί γιά τήν ἐκτέλεση ἐν πλῷ ἢ ἐν ὅρμῳ ὅλων τῶν μηχανικῆς φύσεως ἐπισκευῶν πού εἶναι δυνατό νά ἐκτελεσθοῦν ἀπό τό προσωπικό τῆς μηχανῆς.

Τηρεῖ ύπό τήν ἐποπτεία τοῦ πλοιάρχου τό ἡμερολόγιο τῆς μηχανῆς, στό δοποῦ καταγράφει τά γεγονότα πού ἀφοροῦν τήν κατάσταση καί λειτουργία τῶν μηχανῶν, τήν κατανάλωση καυσίμων κλπ.

#### **ε) Ο Β' μηχανικός.**

Εἶναι δὲ ἀμεσος βοηθός τοῦ Α' μηχανικοῦ καί ύπό τήν ἐποπτεία καί τίς δόηγίες του φροντίζει γιά τήν κατανομή τοῦ προσωπικοῦ στίς φυλακές καί γενικές ἐργασίες μηχανῆς, γιά τήν καλή συντήρηση καί λειτουργία τῶν κινητηρίων μηχανῶν, τῶν λεβήτων καί τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, γιά τή διαφύλαξη καί διάθεση τῶν ὑλικῶν τῆς μηχανῆς καί γιά τήν τάξη καί καθαριότητα στά διαμερίσματά της.

Κατά τὸν εἰσπλου καί ἔκπλου σέ λιμάνια, ὅρμους, διώρυγες καί στούς τόπους ἀγκυροβολίας, ἐκτελεῖ αὐτοπροσώπως τά παραγγέλματα τῆς γέφυρας γιά τούς χειρισμούς τῶν μηχανῶν..

#### **στ) Οι Γ' μηχανικοί.**

Ἐκτελοῦν φυλακές καί κάθε ἄλλη ἐργασία τῆς εἰδικότητάς τους πού τούς ἀναθέτει δὲ Β' μηχανικός. Ἐχουν τήν ἐπιμέλεια συντηρήσεως τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, σωληνώσεων, ὁργάνων, ἐργαλείων καί ἀμοιβῶν τους, ύπό τίς δόηγίες τοῦ Β' καί τήν ἐποπτεία τοῦ Α' μηχανικοῦ.

Οι Γ' μηχανικοί μετέχουν στίς ἐπισκευές μηχανικῆς φύσεως πού ἐκτελοῦνται στό πλοιο καί φροντίζουν, ύπό τήν ἐπίβλεψη τοῦ Β' μηχανικοῦ, γιά τήν παραλαβή τῶν καυσίμων.

#### **Ω) Ο δόκιμος μηχανῆς.**

Ἄσκεῖται ύπό τήν ἐπίβλεψη καί τίς δόηγίες τῶν ἀξιωματικῶν μηχανῆς σέ κάθε τί πού ἀφορᾶ τήν ύπηρεσία μηχανῆς καί μετέχει στίς διάφορες ἐργασίες καί στίς φυλακές μηχανῆς ὡς βοηθός ἀξιωματικοῦ φυλακῆς. Ἐπίσης μετέχει στίς ἐπισκευές καί στίς ἐργασίες παραλαβῆς καυσίμων, σύμφωνα μέ τίς ἐντολές τοῦ Α' μηχανικοῦ.

Ο δόκιμος μηχανῆς, γιά κάθε εἴδους τεχνικῆς φύσεως ἀπορίες, ἀπευθύνεται στούς ἀξιωματικούς μηχανῆς, οι δοποῖοι εἶναι ύποχρεωμένοι καί ἀπό δική τους πρωτοβουλία νά τόν καθοδηγοῦν γιά τήν πληρέστερη ἐπαγγελματική του κατάρτιση.

### **η) Ό αξιωματικός ραδιοτηλεπικοινωνιών (ραδιοτηλεγραφητής).**

Είναι δοκίμαση της ύπορεσίας ραδιοτηλεπικοινωνιών του πλοίου και τελεί υπό τίς διατάξεις του πλοιάρχου και τόν έλεγχό του. Συμμορφώνεται έπακριβώς με τίς ύποχρεώσεις που έχει από τίς διεθνείς συμβάσεις και τούς ειδικούς κανονισμούς ραδιοτηλεγραφικής και ραδιοτηλεφωνικής ύπορεσίας έλληνικών έμπορικών πλοίων, οι διόπις άφορούν τήν έκτελεση φυλακών, τήν κανονική διεξαγωγή άνταποκρίσεως, τήν τήρηση ήμερολογίου και άλλων βιβλίων καί έντυπων, τήν συντήρηση και έπισκευή βλαβών κλπ.

Ο ραδιοτηλεγραφητής του πλοίου μεριμνά γιά τήν παρακολούθηση, συντήρηση και διατήρηση σέ αριστη κατάσταση τών ήλεκτρονικών συσκευών του σταθμού άσυρμάτου, τών σωσιβίων λέμβων και τών πλωτών συσκευών, σύμφωνα μέ δσα προβλέπονται από τούς Ισχύοντες κανονισμούς και τίς διεθνείς συμβάσεις.

Εισηγείται έγκαιρα στόν πλοιάρχο τήν άπαιτούμενη περιοδική άνανέωση τών πιστοποιητικών άσυρμάτου και τίς ένδεικνυόμενες έπισκευές και έπιθεωρήσεις.

Εύθυνεται γιά τό άπόρρητο τής διεξαγόμενης άνταποκρίσεως και ένημερώνει τό ταχύτερο τόν πλοιάρχο γιά όλα τά ραδιοτηλεγραφήματα που παίρνει και, γιά δσα πρόκειται νά άποστείλει, ζητεῖ τήν ύπογραφή του, άν άφορούν τήν ύπορεσία του πλοίου.

Λαμβάνει καθημερινά τό δελτίο ειδήσεων του ΥΕΝ, τό διόπιο άνακοινώνει στόν πλοιάρχο και τό πλήρωμα του πλοίου.

Έλεγχει καθημερινά τήν καλή λειτουργία του auto alarm και, τουλάχιστον μιά φορά τήν έβδομάδα, δοκιμάζει τή φορητή ραδιοτηλεγραφική συσκευή και τή ραδιοτηλεγραφική έγκατάσταση τών σωσιβίων λέμβων, άν ύπάρχει τέτοια.

Φροντίζει, υστερά από έντολή του πλοιάρχου, γιά τή συντήρηση και έπισκευή τών βλαβών τών ήλεκτρικών συσκευών του πλοίου, δηλαδή του ραντάρ, του ραδιογνωμέτρου, λοράν, ντέκα, γυροπυξίδας, βυθομέτρου κλπ., έφόσον είναι δυνατό νά έκτελεσθούν από αύτόν.

Μεταδίδει στούς παράκτιους σταθμούς τό μετεωρολογικό δελτίο που συντάσσουν καθημερινά οι άξιωματικοί γέφυρας του πλοίου.

Κατά τήν παραμονή του πλοίου «έν δρμω», δοκίμαση τής διεκπεραιώνει τή γραφική και διαχειριστική ύπορεσία του σταθμού άσυρμάτου, συντηρεῖ τούς συσσωρευτές του άσυρμάτου, έλεγχει τή λειτουργία του βοηθητικού πομπού και δέκτη, έλεγχει τή λειτουργία και συντήρηση τών κεραιών και παρακολουθεῖ τίς έργασίες έπισκευής κάθε ήλεκτρονικού μηχανήματος που έκτελείται από έξωτερικά συνεργεία.

Άν παραστεῖ άνάγκη έγκαταλείψεως του πλοίου, δοκίμαση τής ραδιοτηλεπικοινωνιών παραμένει σ' αύτό και έκπεμπει συνεχῶς τό σήμα κινδύνου, τό στίγμα του πλοίου και κάθε άλλο που διατάζει δοκίμαση. Έγκαταλείπει δοκίμαση τό πλοίο, μόνο μαζί με τόν πλοιάρχο, έκτός άν λάβει από αύτόν άλλη διαταγή.

Οι διατάξεις του πλοιάρχου που άφορούν τό σήμα κινδύνου πρέπει νά δίνονται έγγραφως στόν άξιωματικό ραδιοτηλεπικοινωνιών.

### **θ) Ό δόκιμος ραδιοτηλεγραφητής.**

Άσκεται υπό τήν έπιβλεψη και τίς δόηγίες του ραδιοτηλεγραφητή σέ κάθε τί που άφορα τήν ύπορεσία ραδιοτηλεπικοινωνιών. Μετέχει σέ διεθνείς έργασίες ύπορεσίας ραδιοτηλεπικοινωνιών και στίς φυλακές ώς βοηθός, άπαγορεύεται δμως

νά τοῦ ἀνατεθεῖ ὑπεύθυνη ὑπηρεσία.

‘Απασχολεῖται σέ ἐργασίες καταστρώματος ἐπί τετράωρο κάθε μέρα.

‘Ο δόκιμος ραδιοτηλεγραφητής, για κάθε εἰδους τεχνικῆς φύσεως ἀπορίες του ἀπευθύνεται στὸ ραδιοτηλεγραφητή, ὃ ὅποιος εἶναι ὑποχρεωμένος καὶ ἀπό δικῆς του ἀκόμα πρωτοβουλία, νά τὸν καθοδηγεῖ καὶ νά τὸν ἐνημερώνει γιά τὴν πληρέστερη ἐπαγγελματική του κατάρτιση.

#### *ια) Ό ήλεκτρολόγος.*

‘Εξασφαλίζει, ὑπό τίς δόηγίες τοῦ Β’ μηχανικοῦ καὶ τὴν ἐποπτεία τοῦ Α’ μηχανικοῦ τοῦ πλοίου, τὴν καλή συντήρηση καὶ λειτουργία τῶν ἡλεκτροκινητήρων καὶ τῶν μηχανῶν καὶ γενικά ἔγκαταστάσεων παραγωγῆς ἡλεκτρικοῦ ρεύματος.

Μετέχει στίς ἐπισκευές τῶν ἡλεκτρολογικῶν ἔγκαταστάσεων καὶ παρακολουθεῖ ἐκεῖνες πού ἐκτελοῦνται ἀπό συνεργεία ξηρᾶς ἢ ἀπό ἐργοστάσια.

Βρίσκεται πάντοτε στὸ μηχανοστάσιο κατά τὸν εἰσπλου ταῖς ἕκπλου σὲ λιμάνια, διώρυγες, δρόμους κλπ.

#### *ια) Ό ναύκληρος.*

Εἶναι δὲ ὑπόλογος ὑπαξιωματικός γιά τὴν ὑπηρεσία καταστρώματος καὶ γιά τὸ κατώτερο προσωπικό τῆς.

Τελεῖ ὑπό τὸν ἄμεσο ἔλεγχο τοῦ ὑποπλοιάρχου καὶ τὸν βοηθεῖ στήν ἀσκηση ἀστυνομίας στὸ πλοϊο, στή διατήρηση τῆς πειθαρχίας τοῦ κατώτερου πληρώματος καταστρώματος, στήν ἔξασφάλιση καθαριότητας τῶν κοινοχρήστων χώρων καὶ τῆ συντήρηση καὶ καθαριότητα τοῦ σκάφους, ἐσωτερικά καὶ ἔξωτερικά.

Κατανέμει τὸ κατώτερο προσωπικό καταστρώματος στίς διάφορες ἐργασίες καὶ ἐπιβλέπει γιά τὴν κανονική καὶ σύμφωνα μὲ τούς Ισχύοντες κανονισμούς ἐκτέλεσή τους.

Βοηθεῖ τούς ἀξιωματικούς καταστρώματος κατά τὴν παραλαβή, στοιβασία καὶ παράδοση τοῦ φορτίου, ἐπιβλέπει ίδιαίτερα τὰ μηχανήματα ἀγκυροβολίας καὶ τὴν τακτοποίηση τῶν Ιστῶν, τῶν κεραιῶν καὶ τοῦ ἔξαρτισμοῦ γενικά.

Φροντίζει γιά τὴν ἀσφαλή τοποθέτηση τῶν λέμβων καὶ τὴ συντήρηση καὶ στεγανότητά τους, τή διατήρηση σέ καλή κατάσταση τῶν ρυμουλκίων, σχοινιῶν, συρμάτων καὶ ἔξαρτημάτων τους καὶ τὴν καλή λειτουργία τῶν τροχαλιῶν. Τέλος, ὁ ναύκληρος ἔχει τὴν εὐθύνην φυλάξεως καὶ διατηρήσεως σέ καλή κατάσταση τῶν ἀποθηκῶν ύλικοῦ συντηρήσεως τοῦ σκάφους.

#### *ιβ) Ό ἀντλιωρός.*

‘Υπηρετεῖ μόνο στά δεξαμενόπλοια καὶ εἶναι ὑπεύθυνος γιά τὰ θέματα συντηρήσεως τῶν συστημάτων ἀντλήσεως, θερμάνσεως, ἔξαερισμοῦ καὶ πιέσεως.

‘Ο ἀντλιωρός φροντίζει γιά τὸν καθαρισμό, τὸν ἀερισμό καὶ τὴν τάξη τοῦ ἀντλιοστασίου, τή λίπανση καὶ γενικά τὴ συντήρηση τῶν μηχανημάτων του, καθώς καὶ κάθε ἀλλού ἀντλητικοῦ μηχανήματος ἢ ἔξαρτηματος πού ἔχει προτείνει τίς δεξαμενές τοῦ ὑγροῦ φορτίου ἢ τοῦ ἔρματος. Συμμετέχει στίς ἐπισκευαστικές ἐργασίες ἀντλιῶν, βαλβίδων, ἐπιστομίων παρεμβυσμάτων (σαλαμαστρῶν), σωληνώσεων κλπ. τοῦ ἀντλιοστασίου, τῶν δεξαμενῶν φορτίου καὶ τοῦ συγκροτήματος φορτοεκφορτώσεων καὶ χειρίζεται τίς ἀντλίες κατά τή φόρτωση, ἐκφόρτωση ἢ τὸν καθαρισμό τῶν δεξαμενῶν ὑγροῦ φορτίου ἢ ἔρματος. ‘Ἐπίσης παρακολουθεῖ καὶ ἐλέγχει

τή στάθμη ἔρματος ἡ ύγροῦ φορτίου καὶ τό σύστημα θερμάνσεως καὶ πιέσεώς τους καὶ ἐνημερώνει σχετικά τόν ὑποπλοίαρχο καὶ Β' μηχανικό.

#### *ιγ) Οι ναῦτες.*

Οι ναῦτες ἀποτελοῦν τό κατώτερο πλήρωμα καταστρώματος, μαζί μὲ τούς ναυτόπαιδες.

Ἐκτελοῦν κατά τή διάρκεια τῶν φυλακῶν τά καθήκοντα προδαλιούχου, ὅπτήρα καὶ ἄγγελιαφόρου γέφυρας. Ἐκτός ἀπό τήν ὑπηρεσία φυλακῆς, ἐκτελοῦν γενικές ἐργασίες συντηρήσεως καὶ καθαρισμοῦ τοῦ σκάφους, τῶν κοινοχρήστων χώρων, τῶν ἐνδιαιτημάτων καὶ τοῦ ἔξαρτισμοῦ τοῦ πλοίου.

#### *ιδ) Οι ναυτόπαιδες.*

Χρησιμοποιοῦνται, ὑπό τήν ἐπίβλεψη καὶ τίς δόργιες τοῦ ναυκλήρου καὶ τοῦ ξυλουργοῦ, στίς ἐργασίες τοῦ σκάφους καὶ τῆς γέφυρας καὶ βοηθοῦν τούς ναῦτες στά καθήκοντά τους.

#### *ιε) 'Ο ἀρχιθερμαστής.*

Εἶναι δὲ ὁ ὑπαξιωματικός ὑπόλογος γιά τήν ὑπηρεσία τῆς μηχανῆς καὶ τό κατώτερο προσωπικό της. Εἶναι ύπευθυνος γιά τήν τάξη καὶ τήν καθαριότητα στό μηχανοστάσιο καὶ τό λεβητοστάσιο καὶ τά ἐνδιαιτήματα τοῦ κατώτερου προσωπικοῦ μηχανῆς, τήν καλή συντήρηση τῶν ἐργαλείων καὶ συσκευῶν καὶ τή φύλαξη τῶν ύλικῶν μηχανῆς καὶ μετέχει στίς ἐπισκευές μηχανικῆς φύσεως καὶ τίς ἐργασίες παραλαβῆς καυσίμων.

Σέ πλοια μέ μηχανές ἐσωτερικῆς καύσεως, τά παραπάνω καθήκοντα ἐκτελοῦνται ἀπό τό μηχανοδηγό Α'.

#### *ιστ) Οι λιπαντές - μηχανοδηγοί Β' - χειριστές.*

Εἶναι οἱ ἄμεσοι βοηθοί τῶν ἀξιωματικῶν μηχανῆς καὶ ἐκτελοῦν τή λίπανση καὶ παρακολούθηση τῶν κυρίων μηχανῶν καὶ μηχανημάτων γενικά, τόν καθαρισμό τῶν χώρων τῆς μηχανῆς, τίς ἐργασίες παραλαβῆς καυσίμων καὶ νεροῦ καὶ τίς κάθε εἰδούς βοηθητικές ἐργασίες τῆς μηχανῆς (ἐπισκευές, ἐπιδιορθώσεις μηχανῶν, μηχανημάτων, ὀργάνων, ἐργαλείων).

Οι λιπαντές ύπηρετοῦν σέ πλοια μέ ἀτμομηχανές, ἐνώ σέ μηχανές ἐσωτερικῆς καύσεως ύπηρετοῦν μηχανοδηγοί Β' καὶ χειριστές.

#### *ιζ) Οι θερμαστές.*

Οι θερμαστές, ύπό τήν ἄμεση ἐπίβλεψη τοῦ ἀρμόδιου ἀξιωματικοῦ μηχανῆς, ἐκτελοῦν τό ἄναμμα, τή διατήρηση καὶ τό σβύσιμο τῶν πυρῶν, τήν ἀτμοπαραγωγή καὶ διατήρηση τῆς καθημερινῆς ἀτμοθλίψεως, τήν παρακολούθηση τροφοδοτήσεως τοῦ λέβητα μέ νερό καὶ καύσιμο, τόν καθαρισμό ὅλων τῶν χώρων τῆς μηχανῆς, τίς ἐργασίες παραλαβῆς καυσίμων, νεροῦ καὶ ὅλων ύλικών τῆς μηχανῆς καὶ ἄλλες βοηθητικές ἐργασίες.

#### *ιη) Οι καθαριστές - μαθητευόμενοι μηχανῆς.*

Βοηθοῦν τούς λιπαντές καὶ θερμαστές στά καθήκοντά τους καὶ ἐκτελοῦν διάφο-



ρες έργασίες, δημοσίευση, καθαρισμούς, σφυροκοπανισμούς, παραλαβή καυσίμων, νερού και ύλικών μηχανής και βιοθητικές έργασίες σε κάθε είδους έπισκευές.

### **ιθ) Ό τροφοδότης.**

Φροντίζει γιά τήν έγκαιρη προμήθεια τροφίμων και ύλικών καλής ποιότητας και σε έπαρκη ποσότητα γιά τήν τροφοδοσία τῶν έπιβαινόντων στό πλοϊο. Παραλαμβάνει μαζί με τήν έπιτροπή τροφίμων τά τρόφιμα, έλεγχοντας τήν άκριβή ποσότητα και τήν καλή ποιότητά τους.

Είναι υπεύθυνος γιά τήν καλή διατήρηση τῶν τροφίμων και ύλικών, τήν καθαριότητα και τόν άερισμό τῶν τροφαποθηκών και δλλων χώρων άποθηκεύσεως τῶν τροφίμων γιά τήν παρασκευή τῶν φαγητῶν σύμφωνα με τό έδεσματολόγιο και γιά τήν τήρηση τοῦ βιβλίου άποθήκης τροφίμων.

### **κ) Ό μάγειρος.**

Στά φορτηγά πλοῖα ύπηρετεῖ διαδικασία τοῦ μαγείρου, ένω στά έπιβατικά τό προσωπικό μαγειρέου περιλαμβάνει τόν προϊστάμενο άρχιμάγειρο, τούς μαγείρους, άρτοποιούς, ζαχαροπλάστες και χυτροκαθαριστές.

Στά φορτηγά πλοῖα, διαδικασία τοῦ μαγειρέου και τόν ύποπλοιού γιά τήν ύπηρεσία τοῦ μαγειρέου και τελεῖ ύπό τόν έλεγχο τοῦ ύποπλοιάρχου.

Φροντίζει γιά τήν καθαριότητα, τήν καλή συντήρηση και κατάσταση γενικά τῶν διαμερισμάτων μαγειρέου, τῶν μαγειρικών σκευών, τήν καθαριότητα και καλή συντήρηση τῶν τροφίμων, τήν έγκαιρη παρασκευή ύγιεινῶν και εύγεύστων φαγητῶν, σύμφωνα μέ τούς κανόνες τῆς μαγειρικῆς τέχνης και τό έπίσημο έδεσματολόγιο, τήν παρασκευή ψωμιού, δημού δέν είναι δυνατή ή προμήθεια άπό τήν ξηρά, τήν παρασκευή ίδιατέρου φαγητοῦ γιά τούς άσθενεῖς και τήν κανονική και χωρίς διακρίσεις διανομή τοῦ φαγητοῦ.

Οι βιοθοί μαγείρου έκτελούν τό σκούπισμα, τό πλύσιμο και γενικά τόν καθαρισμό τοῦ μαγειρέου και τῶν μαγειρικών σκευών και έργαλείων, τή μεταφορά τῶν τροφίμων άπό τίς τροφαποθήκες και τά ψυγεία στό μαγειρείο και τόν καθαρισμό και προετοιμασία τῶν τροφίμων πού προορίζονται γιά τήν παρασκευή φαγητῶν.

### **κα) Ό θαλαμηπόλος φορτηγῶν πλοίων.**

Είναι ύπολογος γιά τήν ύπηρεσία διαμερισμάτων τοῦ πλοίου και τελεῖ ύπό τόν έλεγχο τοῦ ύποπλοιάρχου. "Όταν δέν ύπηρετεῖ στό πλοϊο τροφοδότης, έκτελεῖ αύτός τά καθήκοντά του.

"Ο θαλαμηπόλος έκτελεῖ τόν καθαρισμό γενικά και έξασφαλίζει τή διευθέτηση και καλή συντήρηση τῶν διαμερισμάτων τοῦ πλοιάρχου, φυλάπτει τά είδη Ιματισμού τοῦ πλοίου και φροντίζει γιά τή συγκέντρωσή τους γιά πλύσιμο. Φροντίζει έπισης γιά τόν έφοδιασμό τῶν ψυγείων τῶν έστιατορίων άξιωματικῶν και πληρώματος μέ έπαρκεις ποσότητες τροφίμων. Όφειλει νά είναι καθαρός και μέ εύπρεπή έμφανιση και νά συμπεριφέρεται μέ εύγένεια πρός δλους.

"Ο βιοθός θαλαμηπόλου έχει ύποχρέωση νά έξυπηρετεῖ τούς άξιωματικούς τοῦ πλοίου κατά τά γεύματά τους και νά έκτελεῖ τόν καθαρισμό τῶν διαμερισμάτων τους και τῶν κοινοχρήστων τους χώρων.

"Όταν ύπηρετούν περισσότεροι βιοθοί θαλαμηπόλου στό πλοϊο, στάν ένα άπό αύτούς άνατιθεται άπό τόν ύποπλοιάρχο ή έξυπηρέτηση τοῦ κατώτερου πληρώματος κατά τά γεύματά τους και διαδικασία τοῦ έστιατορίου.

### **Προσωπικό διαμερισμάτων στά έπιβατικά πλοϊα.**

Στά έπιβατικά πλοϊα ύπηρετεί πολυάριθμο προσωπικό διαμερισμάτων γιά τήν έξυπηρέτηση κυρίως τῶν έπιβατῶν. Αύτό άποτελεῖται από τὸν **προϊστάμενο ἀρχιθαλαμηπόλολο**, τοὺς **ἀρχιθαλαμηπόλους θέσεων**, τοὺς **θαλαμηπόλους ένδιαιτημάτων, έστιαστορίων** καὶ **κυλικείων** καὶ τοὺς **ἐπικούρους**.

Τό προσωπικό διαμερισμάτων έπιβατικῶν πλοίων κατανέμεται στίς διάφορες ύπηρεσίες από τὸν προϊστάμενό του. Ἡ ύπηρεσία ἔκτελεῖται κατά φυλακές, οἱ δποῖες δέν εἶναι ύποχρεωτικό νά συμπίπτουν μέ τίς φυλακές τοῦ ἄλλου πληρώματος.

Κατά τή διάρκεια τοῦ πλοῦ ἔκτελοῦνται νυκτερινές φυλακές θαλαμηπόλων καὶ ἐπικούρων γιά τήν έξυπηρέτηση τῶν έπιβατῶν θέσεων καὶ τή νυκτερινή φυλακή κυλικείου.

Κατά τήν παραμονή τοῦ πλοίου στό λιμάνι, τό προσωπικό διαμερισμάτων ἀσχολεῖται μέ ἐργασίες τῆς εἰδικότητάς του.

Εἰδικά γιά τή φύλαξη καὶ ἀσφάλεια τῶν θέσεων έπιβατῶν ἔκτελεῖται συνεχής φυλακή θαλαμηπόλων, μέρα καὶ νύκτα.

### **25.2 'Οργάνωση τῆς ἐργασίας «ἐν πλῷ».**

**Τό προσωπικό καταστρώματος** κατανέμεται, μέ τή μέριμνα τοῦ ύποπλοιάρχου, στήν ἐργασία γέφυρας καὶ σέ γενικές ἐργασίες σκάφους.

Ἡ ἐργασία γέφυρας διεξάγεται κατά φυλακές πού ἐναλλάσσονται κανονικά. Κάθε φυλακή ἀποτελεῖται από ἕνα ἀξιωματικό καταστρώματος, ἕνα ναύτη πηδαλιούχο καὶ ἕνα ναύτη ὅπτήρα, ἀν ἐπαρκεῖ ἡ ὁργανική σύνθεση πληρώματος.

Οι φυλακές εἶναι τρεῖς, τετράρωης διάρκειας ἡ κάθε μία (8-12, 12-4 καὶ 4-8). Σέ ἔκτακτες περιπτώσεις μπορεῖ, κατά τήν κρίση τοῦ πλοιάρχου, νά αὐξηθεῖ ὁ ἀριθμός τῶν ἀνδρῶν φυλακῆς καὶ τότε τό προσωπικό καταστρώματος διαιρεῖται σέ δύο φυλακές ἔξαρες. Ἀν ἐπίσης ἡ ὁργανική σύνθεση τοῦ πληρώματος δέν ἐπαρκεῖ γιά τρεῖς τετράρες φυλακές, τότε ἔκτελοῦνται δύο ἔξαρες.

Ο πλοίαρχος ἀπαλλάσσεται από τίς φυλακές, ἀν στό πλοϊο ύπηρετοῦν τουλάχιστον δύο ύφιστάμενοί του ἀξιωματικοί καταστρώματος.

Ο ἀξιωματικός φυλακῆς ἔχει ύποχρέωση νά εἰδοποιεῖ τόν πλοιάρχο νά ἔρχεται ἔκτακτως στή γέφυρα, ὅταν νομίζει πώς υπάρχει ἀνάγκη ἀλλαγῆς πορείας ἢ ταχύτητας ἡ χρησιμοποίησεως μέσων σημάνσεως ἢ ἀν ἐπιδεινωθοῦν οἱ καιρικές συνθῆκες (δύμιχλη, περιορισμός δρατότητας).

**Τό προσωπικό μηχανῆς** κατανέμεται ἐπίσης, μέ τή μέριμνα τοῦ Α' μηχανικοῦ, σέ φυλακές μηχανῆς καὶ σέ γενικές ἐργασίες μηχανῆς.

Κάθε φυλακή ἀποτελεῖται από ἕνα ἀξιωματικό, ἕνα δόκιμο ἡ ὑπαξιωματικό, ἀν προβλέπεται από τήν δραγανική σύνθεση πληρώματος, καὶ ἀπό ἕνα θερμαστή.

Στά πλοϊα μέ μηχανές ἐσωτερικῆς καύσεως ἡ φυλακή ἀποτελεῖται από ἕνα ἀξιωματικό καὶ ἕνα δόκιμο ύπαξιωματικό (μηχανοδηγό Α' ἢ Β'). Γιά τόν ἀριθμό καὶ τή διάρκεια τῶν φυλακῶν μηχανῆς ἰσχύουν τά ἴδια μέ τίς φυλακές γέφυρας.

Ο Α' μηχανικός ἀπαλλάσσεται από τίς φυλακές, ἀν στό πλοϊο ύπηρετοῦν τρεῖς τουλάχιστον ύφιστάμενοί του ἀξιωματικοί μηχανῆς.

Τό ἱδιο ἰσχύει γιά τόν ΑΒ' καὶ Β' μηχανικό, ἀν στό πλοϊο ύπηρετοῦν τρεῖς ύφιστάμενοί τους ἀξιωματικοί.

**Τό προσωπικό γενικῶν ὑπηρεσιῶν** δέν ἔκτελεī φυλακή, ἀλλά ὑπό τήν ἐποπτεία καὶ τὸν ἔλεγχο τοῦ ὑποποιάρχου ἀσχολεῖται σέ ἐργασίες τῆς εἰδικότητάς του, σύμφωνα μέ τό ὠρολόγιο πρόγραμμα.

Τή φυλακή ὑπηρεσίας ραδιοτηλεπικοινωνιῶν τοῦ πλοίου ἔκτελεī ὁ ἀξιωματικός ραδιοτηλεπικοινωνιῶν, ὁ δοποῖος συμμορφώνεται μέ τίς ἴσχυουσες διατάξεις. Ὁ δόκιμος ραδιοτηλεγραφητής δέν ἔκτελεī ὑπεύθυνη φυλακή, ἀλλά ἀσκεῖται σέ ἐργασίες τῆς εἰδικότητάς του ὑπό τήν ἐποπτεία τοῦ ἀξιωματικοῦ ραδιοτηλεπικοινωνιῶν.

**Ο ἀξιωματικός φυλακῆς γέφυρας,** κατά τή διάρκεια τῆς φυλακῆς του, τελεī ὑπό τόν ἔλεγχο τοῦ πλοιάρχου καὶ ἔχει τή γενική φροντίδα τοῦ πλοίου, ἐπαγρυπνώντας γιά τήν ἀσφαλή διακυβέρνησή του.

Κατά τήν ἀνάληψη φυλακῆς, βεβαιώνεται γιά τό στίγμα, τήν πορεία καὶ τήν ταχύτητα τοῦ πλοίου, τίς καιρικές συνθῆκες καὶ τή θέση καὶ πορεία ἄλλων πλοίων πού ἔχουν τυχόν ἐντοπισθεῖ κατά τήν ὥρα ἑκείνη. Ἐπίσης ἐνημερώνεται ἀπό τό βιβλίο «διαταγῶν γέφυρας» γιά τίς δδηγίες, τίς διαταγές καὶ τίς παρατηρήσεις τοῦ πλοιάρχου.

Μετά τό τέλος τῆς φυλακῆς του, δοφείλει νά ἐνημερώνει τόν ἀντικαταστάτη του γιά ὅλα ὅσα συνέβησαν κατά τή διάρκεια τῆς φυλακῆς του καὶ νά συμπληρώνει τό πρόχειρο ἡμερολόγιο γέφυρας.

Κατά τή διάρκεια τῆς φυλακῆς του, ὁ ἀξιωματικός φυλακῆς γέφυρας παραμένει συνεχῶς στή γέφυρα καὶ ἔχει προστηλωμένη τήν προσοχή του γιά τήν ἔξασφάλιση τῆς ναυσιπλοΐας, τηρώντας τούς κανονισμούς ἀποφυγῆς συγκρούσεως καὶ παρακολουθώντας ὅλα τά ἡλεκτρονικά ἢ ἄλλα δργανα πού βρίσκονται στή γέφυρα.

Ἐπιβλέπει ἐπίσης τήν κίνηση ἐπάνω στό πλοϊο καὶ τίς ἐργασίες στό κατάστρωμα. Γιά κάθε ἔκτακτο περιστατικό εἰδοποιεῖ ἀμέσως τόν πλοιάρχο, πού εἶναι ὑποχρεωμένος νά ἀνεβεῖ στή γέφυρα καὶ νά προβεῖ στίς ἀπαίτουμενες κατά περίπτωση ἐνέργειες.

**Οι ἀνδρες φυλακῆς γέφυρας** (πηδαλιοῦχος - ὀπτήρας) ἐναλλάσσουν τήν ὑπηρεσία τους καθε δίωρο στίς ἐργάσιμες ὥρες καὶ κάθε μία ὥρα στίς μή ἐργάσιμες.

**Ο ναύτης πηδαλιοῦχος** εἶναι ὑποχρεωμένος νά ἔχει συγκεντρωμένη τήν προσοχή του στήν τήρηση τῆς πορείας, σύμφωνα μέ τά παραγγέλματα τοῦ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς καὶ νά μή ἀπομακρύνεται ἀπό τό πηδάλιο, ἔκτος ἃν ἀντικατασταθεῖ ἀπό ἄλλον.

**Ο ναύτης ὀπτήρας**, κατά τή νύκτα ἢ σέ περίπτωση ὅμιχλης, τοποθετεῖται στήν καταλληλότερη θέση ἀπό τόν ἀξιωματικό φυλακῆς καὶ ὀφείλει νά ἔχει συνεχῶς τήν προσοχή του γύρω ἀπό τό πλοϊο καὶ νά ἀναγγέλλει κάθε σημεῖο ἢ φῶς ἢ ἐμπόδιο. Ὁ ὀπτήρας ἔκτελεī ἐπίσης καθήκοντα ἀγγελιαφόρου γέφυρας καὶ κατά τίς ἐργάσιμες ὥρες ἀσχολεῖται σέ γενικές ἐργασίες σκάφους.

Οι ἀνδρες πού κατανέμονται στίς γενικές ἐργασίες σκάφους ἐργάζονται ὑπό τήν ἐπίβλεψη τοῦ ναυκλήρου σέ καθαρισμούς, χρωματισμούς, προετοιμασία κυτῶν, τακτοποίηση σχοινιῶν, ἔξαρτιών, συντήρηση τοῦ σκάφους καὶ τῶν κυτῶν κλπ.

**Ο ἀξιωματικός φυλακῆς μηχανῆς**, κατά τή διάρκεια τῆς φυλακῆς του ὑπάγεται στίς διαταγές καὶ τόν ἔλεγχο τοῦ Α' μηχανικοῦ καὶ ἔχει τή φροντίδα τῶν μηχανῶν, ἐπαγρυπνώντας γιά τήν καλή λειτουργία τους.

Κατά τήν ἀνάληψη φυλακῆς βεβαιώνεται γιά τήν κατάσταση καὶ τήν κανονική λειτουργία τῶν μηχανῶν καὶ βοηθητικῶν μηχανημάτων.

Έπίσης ένημερώνεται γιά τίς διαταγές καί δόδηγίες τοῦ Α' μηχανικοῦ, ἀπό τὸ βιβλίο «διαταγῶν μηχανῆς».

Μετά τὸ τέλος τῆς φυλακῆς ὁφείλει νά ἐνημερώνει τόν ἐπόμενο ἀξιωματικό φυλακῆς γιά τά δσα συνέβησαν κατά τή διάρκεια τῆς φυλακῆς του καί νά συμπληρώνει τό πρόχειρο ἡμερολόγιο μηχανῆς.

Κατά τή διάρκεια τῆς φυλακῆς, παρακολουθεῖ μέ προσοχή τή λειτουργία τῶν μηχανῶν καί λεβήτων, μεριμνᾶ γιά τή διατήρηση τῶν συνθηκῶν κανονικῆς λειτουργίας τους (λίπανση, ἀτμόθλιψη, ἀριθμό στροφῶν) καί ἔκτελεῖ ἀμέσως τά παραγγέλματα χειρισμοῦ τῶν μηχανῶν πού μεταβιβάζονται ἀπό τή γέφυρα. Ἐκτελεῖ ἐπίσης κάθε ἐντολή πού τοῦ δίνεται ἀπό τή γέφυρα καί σέ περίπτωση ἀνωμαλίας εἰδοποιεῖ ἀμέσως τόν Α' μηχανικό καί τόν ἀξιωματικό φυλακῆς γέφυρας.

*Oi ἄνδρες φυλακῆς μηχανῆς ἔκτελοῦν τή λίπανση τῆς μηχανῆς καί τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων καί παρακολουθοῦν τά στοιχεῖα λειτουργίας τους (θερμοκρασία λαδιών, τροφοδότηση, κυκλοφορία νερῶν κλπ.) Ἐπίσης φροντίζουν γιά τήν τροφοδότηση τοῦ λέβητα καί τήν κανονική παροχή καυσίμων, τόν καθαρισμό τῶν μηχανημάτων καί τοῦ δαπέδου ἀπό τή ρύπανση καί ὁφείλουν νά ἐνημερώνουν ἀμέσως τόν ἀξιωματικό φυλακῆς γιά κάθε ἀνωμαλία πού θά παρατηρηθεῖ.*

### 25.3 Ὁργάνωση ἐργασίας «ἐν δρμῷ».

“Οταν τό πλοϊο καταπλεύσει σέ δρμο ἢ σέ λιμάνι, κανονικά πρέπει νά διαλύονται οι φυλακές. ”Αν δμως δ πλοϊαρχος κρίνει δτι είναι ἀπαραίτητο γιά λόγους ἀσφάλειας τοῦ πλοϊου, μπορεῖ νά τίς διατηρήσει γιά ἔνα χρονικό διάστημα, δπότε ἡ ἐργασία τοῦ πληρώματος διέπεται ἀπό τίς διατάξεις πού ίσχύουν γιά τήν ἐργασία «ἐν πλῶ».

“Οταν διαλυθοῦν οι φυλακές, τό προσωπικό καταστρώματος, ὑπό τήν ἐποπτεία καί τόν ἔλεγχο τῶν ἀξιωματικῶν, ἀσχολεῖται σέ γενικές ἐργασίες.

Οι ὥρες ἐργασίας δρίζονται σέ ὀκτώ κάθε μέρα ἀπό τή Δευτέρα μέχρι τήν Παρασκευή. Ή Κυριακή καί τό Σάββατο θεωρούνται ἡμέρες ἀργίας.

Γιά τή φύλαξη καί ἀσφάλεια τοῦ πλοϊου, μετά τή λήξη τῆς ἡμερήσιας ἐργασίας, τό 1/3 τῶν ἀξιωματικῶν καί τό 1/4 τοῦ κατώτερου πληρώματος παραμένουν ἐκ περιτροπῆς μέσα στό πλοϊο, σύμφωνα μέ τόν πίνακα πού καταρτίζει ὁ πλοϊαρχος καί τόν γνωστοποιεῖ στό πλήρωμα.

Οι ἀξιωματικοί πού παραμένουν «ἔνδον» εύθύνονται γιά τήν τάξη καί ἀσφάλεια τοῦ σκάφους, τήν κανονική ἔκτελεση τῆς ἐργασίας καί τήν τακτοποίηση τῶν παρουσιαζομένων ἀνωμαλιῶν. Δέν ύποχρεούνται νά παραμένουν συνεχῶς ἀγρυπνοι.

Οι ναῦτες φύλακες, παραμένουν ἀγρυπνοι καί περιφέρονται στό πλοϊο φροντίζοντας νά τό ἔξασφαλίζουν ἀπό πυρκαϊά, κλοπές ἢ ἄλλου εἰδους ἀταξίες, εἰδοποιοῦν δέ τόν Α.Φ. σέ περίπτωση ἀνωμαλίας ἢ ἔκτακτου περιστατικοῦ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΚΤΟ

### Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

#### 26.1 Κατάρτιση τής συμβάσεως ναυτολογήσεως.

Σύμφωνα μέ τό δρθρο 53 τοῦ ΚΙΝΔ, ή σύμβαση ναυτολογήσεως συνομολογεῖται μέ τόν πλοίαρχο, συντελεῖται δέ μέ τήν έγγραφή της στό ναυτολόγιο. Ή έγγραφή ένεργειται από τό λιμενάρχη ή τόν πρόξενο.

Τό έγγραφο δέν είναι άπαραίτητος (συστατικός) τύπος τής συμβάσεως ναυτολογήσεως, άφου αύτή μπορεῖ νά συνομολογηθεῖ καί προφορικά. Άπαραίτητη δημιουργία είναι ή καταχώρηση τής πράξεως ναυτολογήσεως τοῦ ναυτικοῦ στό ναυτολόγιο τοῦ πλοίου.

Η τυχόν μή καταχώρηση τής συμβάσεως στό ναυτολόγιο δέν συνεπάγεται τήν άκυρότητά της, άλλα, σύμφωνα μέ τή νομολογία τῶν δικαστηρίων πού τελικά έπειτα παράγονται τά ίδια νόμιμα άποτελέσματα.

Άπο τή σύμβαση ναυτολογήσεως δημιουργία οντότητα τήν ύποχρέωση νά παρέχει στό πλοϊο, ώς μέλος πληρωμάτος, τίς ύπηρεσίες του γιά δρισμένο ή άοριστο χρόνο, μέ μισθό πού συμφωνεῖται μέ τή σύμβαση.

Η σύμβαση ναυτολογήσεως είναι αύστηρά προσωπική γιά τό ναυτικό στόν δημιουργό πού προσέρχεται δημιουργία. Δέν είναι δυνατή συνεπώς ή άναπλήρωση τοῦ ναυτολογημένου ναυτικοῦ από άλλο πρόσωπο.

Άντιθετα ή σύμβαση δέν είναι προσωπική από τήν πλευρά τοῦ έργοδότη. Έτσι ή μεταβολή τοῦ προσώπου τοῦ πλοιοκτήτη πού γίνεται μέ τή μεταβίβαση κυριότητας τοῦ πλοίου, δέν έπηρεάζει τό κύρος τής συμβάσεως.

Άν ή σύμβαση ναυτολογήσεως καταρτισθεῖ έγγραφως, πρέπει νά περιέχει:

α) Τό δνομα τοῦ ναυτολογουμένου, τόν τόπο καί χρόνο γεννήσεώς του, τήν περιφέρεια καί τόν άριθμό άπογραφής καί τήν ειδικότητά του.

β) Τό δνομα τοῦ πλοίου, τή χωρητικότητα καί τό διεθνές σήμα του.

γ) Τό δνομα τοῦ πλοιοκτήτη καί τοῦ τυχόν διαχειριστή τής συμπλοιοκτησίας, καθώς καί τοῦ πλοιάρχου.

δ) Τό μισθό, στόν δημιουργό πού προσέρχεται καί κάθε άλλη τακτική παροχή πού λαμβάνει δημιουργία.

ε) Τή διάρκεια τής συμβάσεως.

Η σύμβαση χρονολογεῖται καί υπογράφεται από τά μέρη καί από τή λιμενική ή προξενική άρχη, από τήν δημιουργία καί βεβαιώνεται τυχόν δήλωση τοῦ ναυτικοῦ δημιουργίας.

#### 26.2 Διάρκεια τής συμβάσεως.

Η σύμβαση ναυτολογήσεως συνάπτεται γιά δρισμένο ή γιά άοριστο χρόνο ή κατά πλοϊο.



Στή σύμβαση **δρισμένου χρόνου**, ή λήξη της έπερχεται αύτοδικαιώς, μέ τήν πάροδο τῆς τελευταίας ήμέρας τοῦ χρόνου πού ἔχει δρισθεῖ. "Αν η λήξη τῆς συμβάσεως ἐπέλθει ἐνῷ διαρκεῖ ὁ πλοῦς, αὐτή παρατείνεται μέχρι τὸν κατάπλου τοῦ πλοίου στὸ λιμάνι προορισμοῦ του.

'Η σύμβαση **κατά πλούν** λύεται ὅταν τό πλοϊο ἐκφορτώσει στό τελικό λιμάνι προορισμοῦ. 'Η σύμβαση αὐτή περιλαμβάνει καὶ τὸν «πλοῦν ὑπό ἔμρα». Αὐτό σημαίνει ὅτι στὴ διάρκεια τῆς συμβάσεως περιλαμβάνεται καὶ ὁ χρόνος κατά τὸν ὁποῖο τὸ πλοϊο πλέει κενό (μέ σαβούρα) γιά τὸ λιμάνι φορτώσεως του.

"Οταν τό πλοϊο ἀκολουθεῖ τακτική γραμμή, θεωρεῖται ὅτι συμπληρώνει τὸν πλοῦ, κατά τή σύμβαση, ὅταν ἐκφορτώσει στό λιμάνι προσλήψεως τοῦ ναυτικοῦ.

"Αν μετά τήν λήξη τοῦ δρισμένου χρόνου ἐργασίας τοῦ ναυτικοῦ, αὐτός ἔξακολουθεῖ νά ἐργάζεται στὸ πλοϊο καὶ ὁ πλοϊαρχος ἀποδέχεται τίς ὑπηρεσίες του, τότε θεωρεῖται ὅτι η σύμβαση παρατείνεται «ἐπ' ἀριστον», σύμφωνα μέ τό ἄρθρο 671 τοῦ ΑΚ καὶ ισχύουν οι διατάξεις περί συμβάσεως ἀριστου χρόνου.

**Σύμβαση ἀριστου χρόνου** καλείται η σύμβαση στήν δοποία δέν προσδιορίζεται ἀκριβῶς ὁ χρόνος λήξεως της. 'Η σύμβαση αὐτή, ὅπως ἀλλωστε καὶ κάθε ἀλλου εἴδους σύμβαση ναυτολογήσεως, μπορεῖ νά λυθεῖ μέ καταγγελία τοῦ πλοιάρχου, ὁ δοποίος δέν ᔹχει ὑποχρέωση νά τηρήσει προθεσμία καταγγελίας.

'Η σύμβαση ἀριστου χρόνου μπορεῖ νά λυθεῖ ἀπό τὸν ναυτικό μέ καταγγελία, ὅταν περάσει δρισμένος χρόνος ἀπό τή σύναψή της.

'Ο χρόνος αὐτός καθορίζεται ἀπό τό ἄρθρο 73 τοῦ ΚΙΝΔ σέ ἐννέα ἡ ἔνδεκα μῆνες, ἀνάλογα μέ τό λιμάνι προορισμοῦ τοῦ πλοίου. "Ομως, μέ τήν ίσχύουσα συλλογική σύμβαση, η διάρκεια τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως καθορίζεται διαφορετικά, δηλαδή σέ ᔹχι μῆνες γιά τούς ναυτικούς πού ὑπηρετοῦν σέ δεξαμενόπλοια καί σέ ἐπτά μῆνες γιά τούς ναυτικούς πού ὑπηρετοῦν σέ πλοϊα ξηροῦ φορτίου, ἀνεξάρτητα ἀπό περιοχή πλόων.

'Η διάταξη αὐτή τῆς συλλογικῆς συμβάσεως εἶναι ἐπικρατέστερη ἀπό τή σχετική διάταξη τοῦ ΚΙΝΔ, ἐπειδή ρυθμίζει τό θέμα κατά τρόπο εύνοϊκότερο γιά τούς ναυτικούς.

'Η λύση τῆς συμβάσεως ἐπέρχεται μετά πάροδο προθεσμίας ἐπτά τουλάχιστον ἡμερῶν ἀπό τήν ήμέρα τῆς καταγγελίας, η δοποία δημος παρατείνεται μέχρι τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου σέ λιμάνι.

"Οταν τό λιμάνι προορισμοῦ τοῦ πλοίου βρίσκεται ἐκτός τῆς Μεσογείου, ὁ ναυτικός δικαιοῦται νά καταγγείλει τή σύμβαση καὶ πρίν ἀπό τήν πιο πάνω προθεσμία, δηλαδή τῶν ᔹχι ἡ ἐπτά μηνῶν ὅταν τό πλοϊο βρίσκεται σέ ἐλληνικό λιμάνι. Τηρεῖται δημος η προθεσμία τῶν ἐπτά ήμερῶν.

'Ο νόμος δέν προβλέπει δρισμένο τύπο καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀριστου χρόνου. Εἶναι πάντως προτιμότερο νά γίνεται αὐτή ἐγγράφως ἀπό τόν ναυτικό γιά νά ἀποδεικνύεται η τήρηση τῆς προθεσμίας τῶν ἐπτά ήμερῶν.

"Οταν ὁ ναυτικός καταγγείλει τή σύμβαση πρίν ἀπό τή συμπλήρωση τῶν παραπάνω προθεσμιῶν, τότε η ἀπόλυτη γίνεται μέ τό αιτιολογικό «τῇ αἰτήσει τοῦ ναυτικοῦ, ἐναντιούμενου τοῦ πλοιάρχου».

Στήν περίπτωση αὐτή δέν δικαιοῦται τά ᔹχοδα παλιννοστήσεως· ᔹχει μάλιστα ἐπικρατήσει στήν πράξη νά καταβάλλει καὶ τά δόδοιπορικά ᔹχοδα τοῦ ὄντικαταστάτη του, δηλαδή τοῦ ναυτικοῦ πού θά σταλεῖ στό πλοϊο ἀπό τόν πλοιοκτήτη γιά νά συμπληρώσει τή συνθεση τοῦ πλοίου μετά τήν ἀπόλυτη γιά νά καταγγέλλει πρόωρα τή σύμβαση.

### **26.3 Ύποχρεώσεις τοῦ ναυτικοῦ ἀπό τή σύμβαση ναυτολογήσεως.**

‘Από τή σύμβαση ναυτολογήσεως ἀπορρέουν δρισμένα δικαιώματα καί ὑποχρεώσεις, τόσο γιά τὸν ἐργοδότη (πλοιοκτήτη ἢ ἐφοπλιστή), ὅσο καί γιά τὸν ναυτικό.

‘Η κυριότερη ὑποχρέωση τοῦ ναυτικοῦ εἶναι νά ἐπιβιβασθεῖ ἀμέσως στὸ πλοῖο, νά ἔκτελεῖ τὴν ὑπηρεσία του μέ ἐπιμέλεια καί ἀκρίβεια ὅπως δρίζουν οἱ κανονισμοί καί νά διατηρεῖ σέ καλή κατάσταση τὸ πλοῖο στό δόποιο ἐργάζεται.

‘Από τὴν ἄλλη πλευρά ὁ πλοιοκτήτης ἔχει τὴν ὑποχρέωση νά καταβάλλει τίς ἀποδοχές πού προβλέπουν οἱ Ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις ἢ τίς ἐπιπλέον ἀποδοχές πού τυχόν συμφωνήθηκαν μέ τὴν ἀτομικὴ σύμβαση καί νά ἀποζημιώνει τὸν ναυτικό στίς περιπτώσεις πού διακόπτεται ἢ ἐργασία του γιά λόγους πού προβλέπει δὲ νόμος.

‘Αναλυτικότερα, οἱ ὑποχρεώσεις καί τὰ καθήκοντα τοῦ ναυτικοῦ, ὅπως καθορίζονται ἀπό τίς διατάξεις τῆς ναυτεργατικῆς νομοθεσίας καί τούς όρους τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, εἶναι οἱ ἔξης:

#### **α) Ύποχρέωση ἐπιβιβάσεως στό πλοϊο.**

‘Ο ναυτικός ὀφείλει νά ἐπιβιβασθεῖ στό πλοϊο τὴν ἡμέρα πού θά ἐγγραφεῖ ἢ ναυτολόγηση του στό ναυτολόγιο, ἀπό τὴν ὥραν ἀρχίζει καί ἡ ἔκτελεση τῆς συμβάσεως.

‘Αν δὲ ναυτικός ἀδικαιολόγητα δέν ἐπιβιβασθεῖ στό πλοϊο, τότε δὲ πλοίαρχος ἔχει τὸ δικαίωμα νά ὑπαναχωρήσει, δηλαδή νά δηλώσει στὸν ναυτικό ὅτι ἡ σύμβαση ἐπιπαυσε νά Ισχύει.

#### **β) Ύποχρέωση γιά ἔκτελεση ὑπηρεσίας.**

‘Ο ναυτικός ὑποχρεοῦται νά ἔκτελεῖ τὴν ὑπηρεσία του σύμφωνα μέ τό νόμο, τίς Ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις τὴν ἀτομικὴ σύμβαση ναυτολογήσεως του, τούς κανονισμούς ἐργασίας καί τίς κρατοῦσες συνήθειες, ὑπακούοντας πάντοτε στίς διαταγές τῶν προϊσταμένων του.

‘Ο ναυτικός εἶναι ὑποχρεωμένος νά ἔκτελεῖ τὴν ἐργασία του αὐτοπροσώπως καί δέν νοεῖται ἡ παροχή ἐργασίας ἀπό ἄλλο πρόσωπο γιά λογαριασμό τοῦ ναυτικοῦ.

Τά καθήκοντα τοῦ προσωπικοῦ τῶν ἑλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων καί γενικά τό σύστημα μέ τό διάρκειαν τῆς ἐργασίας ἔπανω στό πλοϊο καθορίζονται ἀπό τούς κανονισμούς ἐργασίας (φορτηγῶν-ἐπιβατικῶν πλοίων). Στούς κανονισμούς αὐτούς ὑπάρχουν διατάξεις πού καθορίζουν τή συμπεριφορά τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, τὴν πειθαρχία, καθώς καί τίς ὑποχρεώσεις ἀπέναντι στούς προϊσταμένους καί ὑφισταμένους.

‘Ο πλοίαρχος κατά τὴν διάρκεια τοῦ πλοῦ μπορεῖ, σέ ἔξαιρετικές περιπτώσεις, νά ἀναθέσει προσωρινά στὸν ναυτικό καί πρόσθετη ὑπηρεσία, ἔκτος δηλαδή ἀπό αὐτή πού ἀνέλαβε μέ τὴ σύμβαση ναυτολογήσεως του, ἐφόσον δέν εἶναι ἀσυμβίβαστη μέ τό βαθμό του (π.χ. δέν συγχωρεῖται νά ἀνατεθοῦν καθήκοντα θαλαμηπόλου σέ ἀξιωματικό τοῦ πλοίου).

‘Ο ναυτικός ὀφείλει νά ἔκτελεῖ τίς πρόσθετες ἐργασίες πού τοῦ ἀναθέτει δὲ πλοίαρχος καί δικαιοῦται γιά αὐτές συμπληρωματική ἀμοιβή, ἢ ὥραν καθορίζεται λεπτομερῶς ἀπό τίς συλλογικές συμβάσεις.

"Όταν ή σύνθεση πληρώματος είναι «έλλιπής κατ' άριθμό», τότε οι ναυτικοί που έπιβαρύνονται μέ την έργασία τοῦ ἐλλείποντος, δικαιοῦνται τό μισθό του.

Σέ περιπτώσεις ἄμεσου κινδύνου γιά τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, τῶν ἐπιβαινόντων ή τοῦ φορτίου, δικαιοῦνται νά δώσει ὅποιαδήποτε διαταγή κρίνει σκόπιμη γιά τήν σωτηρία τους, ἀναθέτοντας στούς ναυτικούς ἔργασίες, ἔστω καὶ ἀσυμβίβαστες μέ τό βαθμό τους.

### **γ) Ἀπαγόρευση φορτώσεως πραγμάτων στό πλοϊο.**

'Ο νόμος ἀπαγορεύει στόν ναυτικό νά φορτώνει στό πλοϊο πράγματα χωρίς τήν ἔγγραφη ἄδεια τοῦ πλοιάρχου. "Αν παραβεῖ τή διάταξη αὐτή ὑποχρεοῦται στήν ἐπανόρθωση κάθε ζημίας πού θά προκύψει γιά τό πλοϊο καὶ παρέχεται στόν πλοιάρχο τό δικαίωμα νά ξεφορτώσει τά πράγματα αὐτά στήν ξηρά ἢ ἀκόμα καὶ νά τά ρίξει στή θάλασσα, ἀν τά ἀνακαλύψει μετά τόν ἀπόπλου.

'Η αὐστηρή αὐτή διάταξη ἀποσκοπεῖ στόν περιορισμό τῶν αύθαιρεσιῶν τοῦ πληρώματος πού μερικές φορές μποροῦν νά δημιουργήσουν σοβαρά προβλήματα, ὅταν ή ὑπαρξῃ αὐτῶν τῶν πραγμάτων είναι ἐπικίνδυνη γιά τό πλοϊο ἢ μπορεῖ νά τό ἐκθέσει σέ πρόστιμο ἢ ἀκόμα καὶ σέ δήμευση (π.χ. φόρτωση στό πλοϊο παράνομου φορτίου ὅπλων).

### **δ) Ὑποχρέωση καλῆς διατηρήσεως τοῦ πλοϊου.**

'Από τίς πιό βασικές ὑποχρεώσεις τοῦ πληρώματος είναι ή ἐπίδειξη ἐπιμέλειας κατά τήν ἐκτέλεση τῶν καθηκόντων του γιά τή διατήρηση τοῦ πλοϊου σέ καλή κατάσταση. 'Η ὑποχρέωση αὐτή ἀφορᾶ καὶ τά ἀντικείμενα ἐκεῖνα πού παρέχονται στό πλοϊο γιά ἀτομική χρήση τοῦ ναυτικοῦ (ἔπιπλα καὶ σκεύη, ἐνδυμασίες ὑπηρεσίας κλπ.).

Σέ περίπτωση καταστροφῆς ἢ ἀπώλειας τῶν εἰδῶν αὐτῶν ἀπό ὑπαιτιότητα τοῦ ναυτικοῦ, αὐτός ὑποχρεοῦται νά καταβάλλει τό ἀντίτιμο γιά τήν ἀντικατάστασή τους.

## **26.4 Δικαιώματα τοῦ ναυτικοῦ.**

### **α) Δικαίωμα μισθοῦ.**

'Ο ναυτικός δικαιοῦται τό μισθό τῶν μηνῶν καὶ ἡμερῶν πού διαρκεῖ ή ναυτολόγηση. "Αν αὐτή διαρκεῖ λιγότερο ἀπό ἕνα μήνα, δ ναυτικός δικαιοῦται πλήρη μηνιαίο μισθό, ἐκτός ἀν ή λύση τῆς συμβάσεως διφείλεται σέ ὑπαιτιότητά του.

Οι μισθοί τῶν ναυτικῶν καθορίζονται ἀπό τίς συλλογικές συμβάσεις πού ὑπογράφονται μεταξύ τῶν ἀντιπροσωπευτικῶν δργανώσεων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν.

Είναι ὅμως δυνατό καὶ δέν ἀντίκειται στό νόμο, μέ τήν ἀτομική σύμβαση τοῦ ναυτικοῦ, νά συμφωνεῖται μισθός μεγαλύτερος ἀπό τόν προβλεπόμενο ἀπό τή συλλογική σύμβαση. 'Αντίθετα, ἀπαγορεύεται νά συμφωνεῖται μισθός μικρότερος ἀπό τό μισθό τῶν συλλογικῶν συμβάσεων.

'Η ἡμέρα ναυτολογήσεως καὶ ή ἡμέρα ἀπολύσεως θεωροῦνται ὡς πλήρεις ἡμέρες ἔργασίας.

"Αν ὁ ναυτικός είναι ὑποχρεωμένος νά ταξιδέψει γιά νά συναντήσει τό πλοϊο στό ὅποιο πρόκειται νά ναυτολογηθεῖ, ὁ μισθός του, στόν ὅποιο περιλαμβάνεται καὶ ή

τροφή, άρχιζει από τήν ήμερα τής άναχωρήσεως. 'Ο ναυτικός έξ αλλου πού άπολύεται από τό πλοϊο και δικαιοῦται παλιννόστηση, δικαιοῦται έπίσης μισθό και άντιτιμο τροφής μέχρι τήν ήμερα άναχωρήσεως του από τό λιμάνι άπολύσεως.

Τά πιο πάνω δρίζονται από τήν Ισχύουσα συλλογική σύμβαση ποντοπόρων φορτηγών πλοίων.

"Όταν δικαιούται ο ναυτικός άδικαιολόγητα δέν παρέχει τίς ύπηρεσίες του, στερεῖται τόν άναλογο μισθό και εύθυνεται γιά άποζημίωση τού πλοιοκτήτη, ἀν από τίς παραλήψεις του έπελθει ζημία στό πλοϊο. 'Επίσης έχει και ποινικές και πειθαρχικές εύθυνες γιά παράβαση τῶν σχετικῶν κανονισμῶν καί λοιπῶν διατάξεων.

"Όταν δικαιούται ο ναυτικός ναυτολογεῖται, δικαιοῦται νά εισπράξει προκαταβολή μέχρι τό μισθό ένος μηνός.

Σύμφωνα μέ τήν Ισχύουσα συλλογική σύμβαση ποντοπόρων φορτηγών πλοίων, δικαιούται κατά τή διάρκεια τής ύπηρεσίας του προκαταβολή μέχρι τό 90% τῶν ὅσων έχει νά παίρνει.

Η έκκαθάριση καί ξέφαληση τοῦ μισθοῦ, καθώς καί τῶν προσθέτων ἀμοιβῶν γίνεται κάθε δίμηνο.

### **β) Δικαίωμα τροφῆς καί κατοικίας στό πλοϊο.**

'Ο ναυτικός δικαιοῦται νά διαμένει σέ κατάλληλο χώρο έπάνω στό πλοϊο καί νά διατρέφεται κατά τό χρονικό διάστημα πού ύπηρετεί καί παραμένει σ' αὐτό.

Οι δαπάνες τροφοδοσίας καί ένδιαιτήσεως τοῦ πληρώματος βαρύνουν τόν πλοιοκτήτη ἢ έφοπλιστή.

Τό καθημερινό έδεσματολόγιο, δηλαδή δ πίνακας τῶν φαγητῶν πού πρέπει νά παρέχονται στό πλήρωμα, καθορίζεται μέ απόφαση τοῦ ύπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καί τηρεῖται ύποχρεωτικά χωρίς παραλλαγές, μέ εύθυνη τοῦ πλοιάρχου.

Η μή τήρηση τοῦ έδεσματολογίου συνιστᾶ πειθαρχικό παράπτωμα τοῦ πλοιάρχου. 'Ο πίνακας τοῦ έδεσματολογίου ἀναρτᾶται μέ φροντίδα τοῦ πλοιάρχου καί ύπό τόν έλεγχο τῶν λιμενικῶν ἢ προξενικῶν ἀρχῶν, στά διαμερίσματα τοῦ πληρώματος.

Ο πλοιάρχος έπιμελεῖται έπίσης ύπεύθυνα, ώστε τά τρόφιμα πού χορηγοῦνται στό πλήρωμα νά είναι ύγιεινά, καλῆς ποιότητας καί έπαρκή σέ ποσότητα.

Οι λιμενικές καί προξενικές ἀρχές έλεγχουν αύτεπάγγελτα τήν κανονική τήρηση τοῦ έδεσματολογίου.

Απαγορεύεται ἡ ἀνάθεση τής τροφοδοσίας στόν πλοιάρχο ἢ ἄλλο ἀξιωματικό τοῦ πλοίου «κατ' ἀποκόπην».

Γιά τήν παρακολούθηση τής ἀκριβοῦς τηρήσεως τοῦ έδεσματολογίου έπιβάλλεται από τόν κανονισμό ἐργασίας ἢ συγκρότηση καί λειτουργία, μέ εύθυνη τοῦ πλοιάρχου, τής **ἐπιτροπῆς τροφίμων**, ἢ δοπία ἀποτελεῖται από μέλη τοῦ πληρώματος καί συγκεκριμένα, ἀπό ἔνα ἀξιωματικό καί ἔνα υπαξιωματικό ἢ ἄλλο μέλος τοῦ κατώτερου πληρώματος.

Τά μέλη τής **ἐπιτροπῆς τροφίμων** πρέπει νά ἀλλάζουν κάθε ἑβδομάδα, ώστε νά μή παρεμποδίζεται ἡ κανονική ἐκτέλεση τής ἐργασίας στό πλοϊο.

Στήν **ἐπιτροπή** πρέπει νά μετέχουν μέ τή σειρά δλα τά μέλη τοῦ πληρώματος, ἐκτός από τόν ύποπλοίαρχο, τόν Α' μηχανικό, τόν τροφοδότη, τό θαλαμηπόλο καί τό μάγειρο.

Τά μέλη τής **ἐπιτροπῆς** πρέπει νά παρευρίσκονται κατά τή ζύγιστη καί παράδοση

τῶν τροφίμων στό μάγειρο, μετά τήν ἔξακρίβωση ότι αύτά είναι ἐπαρκή, καλής ποιότητας καί σύμφωνα μέ τό ἐδεσματολόγιο.

‘Η ἐπιτροπή τακτοποιεῖ κάθε ἀνωμαλία σχετική μέ τήν τροφοδοσία καί τηρεῖ τό βιβλίο ἐπιτροπῆς τροφίμων, παρίσταται δέ κατά τήν παραλαβή τῶν τροφίμων μαζί μέ τόν τροφοδότη.

Τό βιβλίο ἐπιτροπῆς τροφίμων προσκομίζεται, μαζί μέ τά ἄλλα ναυτιλιακά ἔγγραφα, στή λιμενική ἢ προξενική ἀρχή γιά θεώρηση.

### **γ) Προσαύξηση μισθοῦ - ἐπιδόματα.**

‘Εκτός ἀπό τό βασικό μισθό, οι ναυτικοί δικαιοῦνται καί δρισμένα ἐπιδόματα πού είτε χορηγοῦνται οἰκειοθελῶς ἀπό τόν πλοιοκτήτη, είτε προβλέπονται ἀπό τίς ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις ἐργασίας. Τά ἐπιδόματα αύτά είναι:

#### **1. Τό δῶρο πλοιοκτήτη (bonus).**

Οι δροι τῶν συλλογικῶν συμβάσεων πού ἀφοροῦν τό μισθολόγιο τῶν ναυτικῶν είναι δημοσίας τάξεως καί γ' αὐτό δέν ἐπιτρέπεται νά συμφωνηθοῦν μέ τήν ἀτομική σύμβαση χαμηλότερος μισθός ἢ ἄλλες παροχές, πού προβλέπονται ἀπό τή συλλογική σύμβαση. Δέν ἀποκλείεται δημως νά συμφωνηθεῖ τό ἀντίθετο, δηλαδή παροχές ἢ μισθός μεγαλύτερος ἀπό τόν δριζόμενο ἀπό τή συλλογική σύμβαση.

Τό ἐπιπλέον ποσό πού συμφωνεῖται μέ τήν ἀτομική σύμβαση τοῦ ναυτικοῦ καλεῖται στή διεθνή δρολογία «bonus» καί ἀποτελεῖ προσαύξηση τοῦ μισθοῦ (ἐπιμίσθιο).

Τό bonus, ἀφοῦ συμφωνεῖται ἐλεύθερα κατά τή ναυτολόγηση τοῦ ναυτικοῦ, είναι ύποχρεωτικό γιά τόν πλοιοκτήτη καί δέν μπορεῖ νά ἀνακληθεῖ ἢ νά συμψηφισθεῖ μέ τίς αὐξήσεις πού δίνονται μέ νεώτερη συλλογική σύμβαση, ἔκτός ἀν αὐτό ἔχει ρητῶς συμφωνηθεῖ μέ τήν ἀτομική σύμβαση.

#### **2. Ἐπίδομα Κυριακῶν.**

Γιά δλες τίς Κυριακές πού διανύονται κατά τή διάρκεια τοῦ ταξιδιοῦ ἢ στό λιμάνι, καταβάλλεται στό πλήρωμα ἐπίδομα, πού ἀνέρχεται σέ ποσοστό 20% ἐπάνω στό βασικό μισθό τής συλλογικῆς συμβάσεως.

Τό ἐπίδομα αὐτό, σύμφωνα μέ τή συλλογική σύμβαση, χορηγεῖται σέ δλα τά μέλη τοῦ πληρώματος, ἀσχετα ἀν παρέχουν ἢ δχι ύπηρεσίες κατά τήν Κυριακή. Ἐχουν δημως τήν ύποχρέωση τά μέλη τοῦ πληρώματος νά παρέχουν τίς ύπηρεσίες τους, ἀν παραστεῖ ἀνάγκη ἐκτελέσεως διαφόρων ἐπειγουσῶν ἐργασιῶν πού δέν ἐπιδέχονται ἀναβολή. Τέτοιες ἐργασίες είναι π.χ. αὐτές πού ἀφοροῦν τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, τήν προετοιμασία κατάπλου ἢ ἀπόπλου κλπ.

#### **3. Ἐπίδομα ἀπό τό χρόνο ύπηρεσίας.**

‘Η συλλογική σύμβαση τῶν ποντοπόρων φορτηγῶν πλοίων δριζε δτι, δταν ἀπολύεται δ ναυτικός, δικαιούται ἐπίδομα πού ύπολογίζεται μέ βάση τό χρόνο ύπηρεσίας του στό πλοϊο.

Γιά τή χορήγηση τοῦ ἐπιδόματος αὐτοῦ ἀπαιτεῖται νά ἔχει συμπληρώσει δ ναυτικός ἔξι μηνῶν συνεχή ύπηρεσία, δπότε παίρνει ἐπίδομα τσο μέ δεκαοκτώ ἡμερομίσθια. Γιά κάθε ἐπιπλέον μήνα ύπηρεσίας στό πλοϊο δ ναυτικός παίρνει τρία ἡμερομίσθια.

Κατ' έξαίρεση, όταν ή άπόλυτη γίνεται λόγω άτυχήματος πού διέφεύλεται σε τραυματισμό καί μόνο ή λόγω παροπλισμού ή άλλαγής της σημαίας, ή ναυτικός δικαιούται έπιδομα, έστω καί σαν δέν συμπλήρωσε έξαμηνη ύπηρεσία. Τό έπιδομα αυτό είναι ίσο με τρία ήμερομίσθια γιά κάθε μήνα συνεχούς ύπηρεσίας.

Κάθε ήμερομίσθιο είναι ίσο πρός τό 1/28 τοῦ βασικοῦ μισθοῦ πού καθορίζει ή συλλογική σύμβαση έργασίας, προσαυξημένου μέ τό έπιδομα Κυριακῶν. Κλάσμα μηνός υπολογίζεται άναλογικά γιά τόν καθορισμό τοῦ έπιδόματος.

Μέ τή νέα Σ.Σ. τό έπιδομα αυτό ένσωματώθηκε στό έπιδομα άδειας.

#### **4. Έπιδομα άδειας.**

Οι ναυτικοί δικαιούνται άδεια, ή διάρκεια τῆς όποιας καθορίζεται άπό τή συλλογική σύμβαση. Ή Ισχύουσα συλλογική σύμβαση φορτηγών ποντοπόρων πλοίων δρίζει θτι η άδεια υπολογίζεται σέ δκτώ ήμέρες γιά κάθε μήνα ύπηρεσίας.

Κατά τίς ήμέρες τής άδειας, δικαιούται τό βασικό μισθό πού άναλογει σ' αυτές, μέ προσαύξηση τοῦ έπιδόματος Κυριακῶν (20%) καί τοῦ έπιδόματος δεξαμενοπλοίου (10%). Δικαιούται έπισης καί τό άντίτιμο τροφῆς.

Η άδεια παρέχεται άπό τόν πλοίαρχο, μόνο σαν τό έπιτρέπουν οι άνάγκες τοῦ πλοίου.

Στήν πράξη ή άδεια καταβάλλεται σέ χρήμα, κατά τήν άπόλυτη τοῦ ναυτικοῦ, μαζί μέ τό άντίτιμο τροφῆς.

#### **5. Δῶρα Χριστουγέννων καί Πάσχα.**

Στούς ναυτικούς πού ύπηρετούν στά άκτοπλοϊκά πλοϊα, καταβαλλόταν ώς δῶρο Χριστουγέννων-νέου έτους δ μισθός ένός μηνός καί ώς δῶρο Πάσχα δ μισθός ένός δεκαπενθημέρου.

Μέ τή νέα Σ.Σ. τό έπιδομα αυτό ένσωματώθηκε στήν άδεια.

#### **6. Έπιδομα δεξαμενοπλοίου.**

Γιά τούς ναυτικούς πού ύπηρετούν σέ δεξαμενόπλοια καί σέ πλοϊα τύπου Ore - Bulk - Oil (O.B.O.), καταβάλλεται έπιδομα ίσο πρός 10% τοῦ μισθοῦ τῆς συλλογικής συμβάσεως, έφόσον τά πλοϊα αυτά χρησιμοποιούνται γιά τή μεταφορά ύγρων καισίμων.

Τό ίδιο έπιδομα καταβάλλεται καί στούς ναυτικούς πού ύπηρετούν σέ φορτηγά πλοϊα, δχι δεξαμενόπλοια, σαν αυτά, έκτος άπό τά άλλα φορτία, μεταφέρουν καί ευφλεκτά ή έκρηκτικά φορτία, σέ ποσότητα πάνω άπό ποσοστό 5% τῆς χωρητικότητας τοῦ πλοίου.

Στούς ναυτικούς πού ύπηρετούν σέ πλοϊα πού μεταφέρουν ύγραερια, καταβάλλεται έπιδομα 20% τοῦ μισθοῦ τῆς συλλογικής συμβάσεως.

#### **7. Έπιδομα έμπολεμης ζώνης.**

"Όταν τό πλοϊο καταπλέει σέ περιοχές όπου διεξάγονται πολεμικές έπιχειρήσεις, καταβάλλεται στό πλήρωμα πρόσθετο έκτακτο έπιδομα πού συμφωνεῖται μέ ειδική συλλογική σύμβαση. Τό έπιδομα αυτό καταβάλλεται γιά όσες μέρες τό πλοϊο παραμένει στήν έπικινδυνη περιοχή.

Μέ τήν ίδια συλλογική σύμβαση, συμφωνεῖται καί ή άποζημίωση πού καταβάλ-

λεται στόν ναυτικό ή στήν οίκογένειά του, ἀν τυχόν ύποστεῖ ἀτύχημα πού θά τοῦ ἐπιφέρει μερική ή πλήρη ἀνικανότητα γιά ἔργασία.

Τέτοιες εἰδικές συλλογικές συμβάσεις ύπογράφηκαν γιά τά πληρώματα τῶν πλοίων πού καταπλέουν στίς περιοχές ἔχθροπραξιῶν τοῦ Λιβάνου καί τοῦ Περσικοῦ Κόλπου.

### **8. Ἀμοιβή γιά τὸν καθαρισμὸν τῶν δεξαμενῶν τῶν δεξαμενοπλοίων.**

Στά πληρώματα τῶν δεξαμενοπλοίων καταβάλλεται Ιδιαίτερη ἀμοιβή, ὅταν χρησιμοποιοῦνται γιά τὸν πλήρη καθαρισμὸν τῶν δεξαμενῶν, τῶν ἀντλιοστασίων, τῶν σωληνώσεων φορτίου καί τῆς σήραγγας ἀντλήσεως φορτίου ή γιά τὸν καθαρισμὸν ἀπό ύπολείμματα ἀκάθαρτου πετρελαίου (dirty) πρός μεταφορὰ καθαροῦ (clean).

Ἡ ἀμοιβὴ αὐτή καθορίζεται ἀπό τή συλλογική σύμβαση, ἀνάλογα μὲ τή χωρητικότητα τοῦ πλοίου.

### **9. Ἀμοιβὴ ὑπερωριῶν καὶ ίδιαιτέρων (extra) ἔργασιῶν.**

Οι ὡρες ἔργασίας ἔχουν καθορισθεῖ μὲ τήν ισχύουσα συλλογική σύμβαση σέ 40 τήν ἔβδομάδα, δηλαδή σέ ὀκτώ ὡρες κάθε μέρα, ἀπό τή Δευτέρα μέχρι τήν Παρασκευή. Τό Σάββατο καί ἡ Κυριακή θεωροῦνται ὡς ἡμέρες ἀργίας.

Οι ὡρες ἔργασίας κατανέμονται ἀπό τίς 8 τό πρώι μέχρι τίς 5 τό ἀπόγευμα, μέ μια ὥρα διακοπή τό μεσημέρι γιά φαγητό.

“Οταν οι κλιματολογικές συνθῆκες τό ἐπιβάλλουν, τό ὥραριο καθορίζεται ἀπό τίς 6 τό πρώι μέχρι τίς 7 τό ἀπόγευμα, μέ ἀνάλογη διακοπή γιά φαγητό καί ἀνάπaus-ση.

“Ἄν ὁ ναυτικός διαταχθεῖ νά ἐκτελέσει πρόσθετη ἔργασία, πέρα δηλαδή ἀπό τίς κανονικές ὡρες, εἶναι ύποχρεωμένος νά συμμορφωθεῖ· ἡ πρόσθετη δημως αὐτή ἔργασία δέν μπορεῖ νά ὑπερβαίνει τίς τέσσερις ὡρες μέσα στό είκοσιτετράωρο.

Γιά τήν πρόσθετη ἔργασία, δη ναυτικός δικαιοῦται πρόσθετη ἀμοιβή, δηλαδή **ὑπερωρία** πού ύπολογίζεται μέ βάση τό μηνιαίο μισθό τῆς συλλογικῆς συμβάσεως.

Μετά τήν πρόσθετη τετράωρη ἔργασία, δέν ἐπιτρέπεται ἡ ἀνάθεση ἄλλης ἔργασίας στόν ναυτικό, ἐκτός ἀν παραστεῖ ἔκτακτη ἀνάγκη πού ἀφορᾶ τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, τοῦ φορτίου καί τῶν ἐπιβανόντων.

Γιά τήν ἔκτακτη αὐτή ἔργασία καταβάλλεται **διπλή ὑπερωρία**.

Ἡ συλλογική σύμβαση προσδιορίζει τίς ἔργασίες πού πληρώνονται μέ Ιδιαίτερη ἀμοιβή, ὅταν ἐκτελοῦνται ἀπό τό πλήρωμα.

Τέτοιες ἔργασίες εἶναι ἡ παραλαβὴ τροφίμων ἀπό τήν πλευρά τοῦ πλοίου, δη καθαρισμός τῶν κυτῶν τοῦ πλοίου, ἡ ἀπόρριψη ύπολειμμάτων ἀπό ἐπισκευές τοῦ πλοίου, δη καθαρισμός τῶν σεντινῶν ἀπό ύπολείμματα φορτίου, δη καθαρισμός τῶν δεξαμενῶν πόσιμου νεροῦ, δη γενικός καθαρισμός τῶν κυρίων λεβήτων κλπ.

Γιά κάθε μιά ἀπό τίς ἔργασίες αὐτές προβλέπεται ἡ Ιδιαίτερη ἀμοιβή πού πρέπει νά καταβάλλεται.

Οι ύπόλογοι διωματικοί ἔχουν ύποχρέωση νά ἐγγράφουν κάθε μέρα στό **βιβλίο ὑπερωριῶν καὶ ίδιαιτέρων ἀμοιβῶν** τά δόφειλόμενα ποσά στά μέλη τοῦ πληρώματος, τά δοποῖα ἔργαζονται σέ extra ἔργασίες.

### **δ) Προστασία ἀπό ἀσθένεια ή ἀτύχημα κατά τήν ἔργασία.**

“Οταν ὁ ναυτικός ἀσθενήσει ἐπάνω στό πλοϊο, δικαιοῦται μισθό καί νοσηλεύε-

ται μέ δαπάνες τοῦ πλοίου.

‘Αν ή σύμβαση ναυτολογήσεως λυθεῖ «λόγω ἀσθενείας» καὶ δικαιοῦται νοσηλεία καὶ εἰδικό μισθό ἀσθένειας τεσσάρων μηνῶν. Τό ύψος αὐτοῦ τοῦ μισθοῦ ἀσθένειας καθορίζεται ἀπό τὴν ἰσχύουσα συλλογική σύμβαση.

‘Αν ή ἀσθένεια συνεχίζεται καὶ μετά τῆς συμπλήρωσης τοῦ τετραμήνου, παύει ἡ ύποχρέωση τοῦ πλοιοκτήτη γιὰ τὴν καταβολή νοσηλείων καὶ μισθοῦ καὶ συνεχίζεται ἡ προστασία ἀσθένειας ἀπό τὸν Οἶκο τοῦ Ναύτου.

Στά ἔξοδα νοσηλείας περιλαμβάνονται καὶ οἱ δαπάνες νοσοκομειακῆς περιθάλψεως.

‘Η προστασία τοῦ νόμου γιὰ τὴν ἀσθένεια τοῦ ναυτικοῦ περιλαμβάνει καὶ τὴν ἀσθένεια πού ἐκδηλώνεται μετά τῆς ἀπόλυσης ἀπό τὸ πλοῖο, ἐφόσον δμως ἀποδειχθεῖ διτὶ αὐτή εἶναι «ἀπότοκος» τῆς ὑπηρεσίας του στό πλοϊο.

‘Αν δικαιούται κατά τὴν ἐργασία του στό πλοϊο ἐργατικό ἀτύχημα ἀπό βίσιο συμβάν, μέ ἀποτέλεσμα νά καταστεῖ πρόσκαιρα ἡ διαρκῶς ἀνίκανος γιὰ ἐργασία, καταβάλλεται σ' αὐτὸν ἀπό τὸν πλοιοκτήτη δαπάνη νοσηλείας καὶ διμισθός ἀσθένειας, ἀλλά συγχρόνως καὶ ἡ προβλεπόμενη ἀπό τὸ νόμο ἀποζημίωση γιά ἐργατικό ἀτύχημα.

#### *ε) Ἀποζημίωση λόγω ναυαγίου.*

Σέ περίπτωση ναυαγίου τοῦ πλοίου, δικαιοῦται κανονικό μισθό γιά δισες ἡμέρες ἐργάσθηκε βοηθώντας γιὰ τὴ διάσωση τοῦ πλοίου, τῶν ἐπιβαινόντων καὶ τοῦ φορτίου. ‘Επιπλέον δικαιοῦται καὶ μισθό μέχρι δύο μηνῶν, ἐφόσον δέν ναυτολογηθεῖ σέ ἄλλο πλοϊο. ‘Επίσης δικαιοῦται καὶ εὐλογη ἀποζημίωση γιὰ τὴν ἀπώλεια ἀντικειμένων τῆς ἀτομικῆς ἡ ἐπαγγελματικῆς του χρήσεως, ἔξ αιτίας τοῦ ναυαγίου.

#### *στ) Ἀποζημίωση λόγω λύσεως τῆς συμβάσεως.*

‘Οταν δικαιούτηται ναυτολογήσεως λυθεῖ γιὰ λόγους πού δέν δικαιούτηται σέ ὑπαιτιότητα τοῦ ναυτικοῦ, δικαιοῦται σ' αὐτὸν ἀποζημίωση.

Οι λόγοι αὐτοί εἶναι:

- ‘Απώλεια τοῦ πλοίου.
- ‘Αποβολή τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας.
- ‘Εκποίηση τοῦ πλοίου σέ δημόσιο πλειστηριασμό.
- ‘Ανικανότητα πρός πλοῦν.
- Καταγγελία τῆς συμβάσεως ἀπό τὸν ναυτικό μέ ὑπαιτιότητα τοῦ πλοίου.
- Καταγγελία τῆς συμβάσεως ἀπό τὸν πλοίαρχο, χωρὶς δμως νά συντρέχει περίπτωση ὑπαιτιότητας τοῦ ναυτικοῦ.

Σέ περίπτωση ἀπώλειας τοῦ πλοίου ἡ ναυαγίου, δικαιούται τό δικαίωμα νά ἐπιλέξει ἡ τό μισθό δύο μηνῶν (βλ. προηγούμενη παράγραφο) ἡ τὴν ἀποζημίωση λόγω λύσεως τῆς συμβάσεως.

Τό ύψος τῆς ἀποζημίωσεως ἀνέρχεται σέ ποσό 1σο πρός τό μισθό δεκαπέντε ἡμερῶν.

‘Η ἀποζημίωση διπλασιάζεται, ἀν δικαιούτηται ναυτολογήσεως γίνει σέ ξένο λιμάνι, τῆς Μεσογείου, τοῦ Εὔξεινου Πόντου, τῆς Ἐρυθρᾶς Θάλασσας ἡ τῆς Εύρωπης, τριπλασιάζεται δέ ἀν γίνει σέ διποιοδήποτε ἄλλο λιμάνι τῆς ἀλλοδαπῆς.

‘Η πιό πάνω άποζημίωση μειώνεται στό μισό, δχι όμως κάτω από τό μισθό δεκα- πέντε ήμερών, δν ή λύση τής συμβάσεως γίνει λόγω κατασχέσεως, έκποιήσεως τού πλοίου σέ δημόσιο πλειστηριασμό, άνικανότητας πρός πλοῦν ή παροπλισμού τουλάχιστον δεκαπέντε ήμερών.

### **Ω Δικαίωμα παλιννοστήσεως.**

‘Οταν ή σύμβαση ναυτολογήσεως λυθεῖ, ο ναυτικός δικαιοῦται νά παλιννοστη- θεῖ, δηλαδή νά έξασφαλισθεῖ ή έπιστροφή του στήν Έλλάδα, μέ έξοδα τού πλοιο- κτήτη.

Γιά τούς άλλοδαπούς ναυτικούς πρέπει νά έξασφαλισθεῖ ή μετάβασή τους στή χώρα τῆς Ιθαγένειάς τους ή στό λιμάνι ένάρξεως τού πλοῦ ή στόν τόπο ύπογραφής τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεώς τους.

‘Ο πλοίαρχος τού πλοίου ύποχρεοῦται νά παραδώσει στό ναυτικό είσιτήριο συγκοινωνιακού μέσου πού θά τόν μεταφέρει στόν τόπο πού δικαιοῦται καί νά τού καταβάλει έπίσης ποσό πού νά έξασφαλίζει τή διατροφή του μέχρι τήν έπανοδό του.

‘Η συλλογική σύμβαση δρίζει ότι οι ναυτικοί δικαιοῦνται είσιτήριο μεταφορᾶς τους ώς έξης:

1. Σιδηροδρομικῶς: Οι άξιωματικοί Α΄ θέσεως καί οι λοιποί Β΄ θέσεως.
  2. Αεροπορικῶς: “Ολοι οι ναυτικοί, δσχετα άπό τό βαθμό τους, τουριστικής θέ- σεως.
  3. Άτμοπλοϊκῶς: Οι άξιωματικοί Α΄ θέσεως καί οι λοιποί τουριστικής θέσεως. Σέ πλοϊα πού διαθέτουν καί καμπίνες Β΄ θέσεως, οι Α΄ πλοίαρχοι καί Α΄ μηχανικοί Α΄ θέσεως, οι δλλοι άξιωματικοί Β΄ θέσεως καί οι λοιποί ναυτικοί τουριστικής.
- Παλιννόστηση δικαιοῦνται δλοι οι ναυτικοί, έκτός άπό αύτούς πού άπολύονται:
1. Λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως άπό τόν πλοίαρχο, ή δποία δικαιολογεῖται ά- πό παράπτωμα τού ναυτικοῦ.
  2. Λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως άπό τόν ναυτικό πρίν άπό τή συμπλήρωση τού ύποχρεωτικού χρόνου ύπηρεσίας, δηλαδή τῶν έππα ή έξι μηνῶν γιά τά φορτηγά ή δεεξαμενόπλοια άντίστοιχα, πού προβλέπει ή ίσχυουσα συλλογική σύμβαση.
  3. Λόγω λήξεως τῆς συμβάσεως δρισμένου πλοῦ, έκτός δν έχει συμφωνηθεῖ δια- φορετικά.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

### ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

#### 27.1 Γενικά.

Οι συλλογικές συμβάσεις ναυτικής έργασίας είναι συμφωνίες που γίνονται μεταξύ δραγανώσεων έφοπλιστών και ναυτικών, που ό ύπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας κρίνει ώς τις πιο άντιπροσωπευτικές.

Μέ τις συμβάσεις αυτές καθορίζονται οι δροι συμβάσεως ναυτολογήσεως, όπως είναι οι μισθοί, οι πρόσθετες άμοιβές, οι δροι έργασίας κλπ.

Οι συλλογικές συμβάσεις καταρτίζονται έγγραφως και κυρώνονται από τόν ύπουργό Έμπορικής Ναυτιλίας, δημοσιεύονται δέ στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Συλλογικές συμβάσεις καταρτίζονται χωριστά για τις διάφορες κατηγορίες πλοίων, όπως π.χ. τών ποντοπόρων φορτηγών, τών μεσογειακών φορτηγών, τών άκτοπλοϊκών έπιβατικών, τών ύπερωκεανείων, τών ρυμουλκών κλπ. Έξ αλλου, για δρισμένες κατηγορίες (ποντοπόρων φορτηγών - μεσογειακών), οι συλλογικές συμβάσεις καταρτίζονται χωριστά για τά πληρώματα και τούς πλοιάρχους.

Οι συλλογικές συμβάσεις, μετά τήν ύπογραφή και κύρωσή τους από τόν ύπουργό Έμπορικής Ναυτιλίας, δεσμεύουν, δχι μόνο τούς έφοπλιστές και τούς ναυτικούς που άνήκουν στις δραγανώσεις που έλαβαν μέρος στις διαπραγματεύσεις και ύπεγραψαν τή σύμβαση, άλλα και αύτούς που άνήκουν σέ διαφορετικές δραγανώσεις.

Άν ό ύπουργός καλέσει τις δραγανώσεις για τήν ύπογραφή νέας συλλογικής συμβάσεως και αύτές δέν δρίσουν άντιπροσώπους ή οι άντιπρόσωποι πουύ θά δρισθούν δέν έπιτύχουν νά καταλήξουν σέ συμφωνία, έχει από τό νόμο τό δικαίωμα, μετά από έξουσιοδότηση τού Υπουργικού Συμβουλίου, νά καθορίσει μέ άπόφασή του κάθε θέμα πουύ κανονικά ρυθμίζεται από τις συλλογικές συμβάσεις.

Έτσι ο ύπουργός έχει τή δυνατότητα νά παρατείνει τήν ίσχυ τής συλλογικής συμβάσεως πουύ έχει λήξει ή νά καθορίσει δρους διαφορετικούς, πουύ δικαιολογούνται από τήν πάροδο δρισμένου χρόνου ή από τήν άλλαγή συγκεκριμένων περιστάσεων (π.χ. χορήγηση αύξήσεων σέ βασικούς μισθούς, παροχή έπιδρματος έμπολεμης ζώνης για τό δροι δέν συμφωνούν οι ένδιαφερόμενες έπαγγελματικές τάξεις).

Οι πλοιοκτήτες και οι άντιπρόσωποι τους, οι πλοιάρχοι και τά πληρώματα τών πλοίων είναι ύπεύθυνοι για τήν τήρηση τών δρων τών συλλογικών συμβάσεων. Οι παραβάτες τών συμβάσεων και αύτοί πουύ άρνούνται νά συμμορφωθούν μέ τή διαταγή άρμοδιας άρχης σχετικά μέ τήν έφαρμογή τους τιμωρούνται μέ φυλάκιση μέχρι ένδι έτους και μέ χρηματική ποινή.

## 27.2 Θέματα πού ρυθμίζονται μέ τίς συλλογικές συμβάσεις.

Μέ τίς συλλογικές συμβάσεις ρυθμίζονται τά διάφορα θέματα πού άφορούν τήν έργασία έπάνω στά πλοϊα καί συγκεκριμένα:

- Τό ύψος τών μισθών τών ναυτικών κατά ειδικότητες. Οι μισθοί αύτοί είναι ύποχρεωτικοί γιά τούς πλοιοκτήτες καί δέν έπιτρέπεται ή μείωσή τους. Αντίθετα έπιτρέπεται νά συμφωνούνται μέ τίς άτομικές συμβάσεις τών ναυτικών μισθοί άνωτεροι, πράγμα πού συνήθως συμβαίνει στήν πράξη.
- Τά διάφορα έπιδόματα, δπως είναι τό έπιδομα Κυριακών, τό έπιδομα δεξαμενοπλοίου κ.ά.
- Οι ώρες έργασίας έπάνω στό πλοϊο γιά τό προσωπικό καταστρώματος, μηχανής καί γενικών ύπηρεσιῶν.
- Οι πρόσθετες έργασίες καί οι πρόσθετες άμοιβές πού παρέχονται στούς ναυτικούς.
- Οι ήμέρες άργιας καί ή δδεια πού χορηγεῖται στούς ναυτικούς μετά άπο δρισμένη ύπηρεσία έπάνω στό πλοϊο.
- τσ. 'Ο τρόπος έξοφλήσεως τών διφειλομένων στούς ναυτικούς άμοιβῶν.
- ζ. 'Ο τρόπος έπιλύσεως τών ναυτεργατικών διαφορών, δηλαδή τών διαφορών πού άνακύπτουν μεταξύ τών έφοπλιστών καί τών ναυτικών, κατά τήν έκτέλεση τών δρων τής συλλογικής συμβάσεως καί τής ναυτεργατικής νομοθεσίας γενικότερα.

Η συλλογική σύμβαση πού καλύπτει τό μεγαλύτερο δγκο τής έλληνικής έμπορικής ναυτιλίας είναι ή «συλλογική σύμβαση φορτηγών πλοίων άπο 4.500 τόνους dead weight καί άνω».

Από τίς άλλες συλλογικές συμβάσεις, πού ίσχύουν καί άνανεώνονται συνήθως κάθε χρόνο, οι κυριότερες είναι οι έξης:

- Φορτηγών πλοίων άπο 801-4.500 τόνων DW.
- Επιβατικών άκτοπλοικών πλοίων.
- Επιβατικών μεσογειακών καί τουριστικών πλοίων.
- Φορτηγών άκτοπλοικών πλοίων (M/S) μέχρι 500 κ.ο.χ.
- Επιβατικών ύπερωκεανείων.

## 27.3 Οι ναυτεργατικές διαφορές.

Ναυτεργατική διαφορά είναι κάθε άμφισβήτηση ή διαφωνία πού άνακυπτει κατά τήν έφαρμογή καί έρμηνεία τών συλλογικών συμβάσεων ή τών διατάξεων γενικά περί ναυτικής έργασίας.

Οι διαφορές αύτές άφορούν συνήθως τίς συνθήκες έργασίας, τούς μισθούς καί τίς άλλες άμοιβές τού ναυτικού, τή χορήγηση δδειας, τήν προστασία λόγω άσθενειας ή άτυχήματος, τήν παλιννόστηση, καθώς καί κάθε άλλο θέμα πού έχει σχέση μέ τήν έργασία έπάνω στό πλοϊο.

Οι άτομικές ναυτεργατικές διαφορές δημιουργούνται μεταξύ τοῦ πλοιάρχου ώς έκπροσώπου τοῦ πλοιοκτήτη καί τοῦ ναυτικοῦ πού είναι ναυτολογημένος στό πλοϊο.

Συλλογικές ναυτεργατικές διαφορές είναι έκεινες πού δημιουργούνται μεταξύ μιᾶς ή περισσοτέρων έπαγγελματικών δργανώσεων πλοιοκτητών καί μιᾶς ή περισσοτέρων έπαγγελματικών δργανώσεων ναυτικών, ώς πρός τόν τρόπο έφαρμογής

ή έρμηνειας διατάξεων τής συλλογικής συμβάσεως.

#### **27.4 Έπίλυση τῶν διαφορῶν.**

Σύμφωνα μέ τήν ισχύουσα συλλογική σύμβαση φορτηγών πλοίων άπό 4.500 τόνους DW καί ἀνω, οι συλλογικές διαφορές πού προκύπτουν κατά τήν έφαρμογή καί έρμηνεια τῶν ὅρων τής συλλογικής συμβάσεως ἐπιλύονται διαιτητικῶς, ὅπως δρίζει τό ἀπό 7 Δεκεμβρίου 1956 συμφωνητικό μεταξύ τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν (ΕΕΕ), καί τῆς Πανελλήνιας Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας (ΠΝΟ).

Τό συμφωνητικό αὐτό προβλέπει τή σύσταση μιᾶς τετραμελοῦς πρωτοβάθμιας ἐπιτροπῆς ἀπό δύο ἀντιπροσώπους τῆς ΕΕΕ καί δύο τῆς ΠΝΟ καί μιᾶς ὀκταμελοῦς δευτεροβάθμιας ἐπιτροπῆς ἀπό τέσσερις ἑκπροσώπους τῆς ΕΕΕ καί τέσσερις τῆς ΠΝΟ.

Οι ἀποφάσεις τῶν ἐπιτροπῶν κηρύσσονται ἔκτελεστές μέ ἀπόφαση τοῦ ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καί εἶναι ύποχρεωτικές γιά τούς ἐνδιαφερομένους.

Παραπομπή συλλογικῶν διαφορῶν στίς πιό πάνω ἐπιτροπές ἔχει γίνει μέχρι σήμερα σέ ἐλάχιστες μόνο περιπτώσεις.

Οι ἀτομικές διαφορές πού ἀνακύπτουν ἀπό τή σύμβαση ναυτολογήσεως ἐπιλύονται ἀπό τά δικαστήρια κατά τή διαδικασία περί ἔργατικῶν διαφορῶν, σύμφωνα μέ τό ἀρθρο 82 τοῦ ΚΙΝΔ.

Στήν πράξη, οι περισσότερες ναυτεργατικές διαφορές ἐπιλύονται ἀπό τίς λιμενικές ἡ προξενικές ἀρχές, στίς δόποις προσφεύγουν οι ναυτικοί ἢ οἱ πλοιάρχοι.

Οι λύσεις πού δίνονται ἀπό τίς παραπάνω ἀρχές ἔχουν συμβιβαστικό χαρακτήρα καί οι ἐνδιαφερόμενοι μποροῦν νά ζητήσουν ἐπιπλέον καί τή γνώμη τῆς ἀρμόδιας διευθύνσεως ναυτικῆς ἔργασίας τοῦ YEN ἢ ἀκόμα νά προσφύγουν στά ἀρμόδια δικαστήρια. Η γνώμη τοῦ ὑπουργείου, ὅπως δῆλωστε καί τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, εἶναι συμβουλευτική καί δέν δεσμεύει τά ἐνδιαφερόμενα μέρη.

Κατά κανόνα ὅμως, τόσο οι ναυτικοί, δσο καί οι ἐφοπλιστές συμμορφώνονται μέ τίς ἀπόψεις καί ύποδείξεις τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν καί τοῦ YEN καί ἀποφεύγουν τήν προσφυγή στά δικαστήρια.

Οι λύσεις πού δίνονται ἀπό τίς λιμενικές ἀρχές καί τό YEN κωδικοποιοῦνται κάθε χρόνο ἀπό τή διεύθυνση ναυτικῆς ἔργασίας τοῦ YEN καί κοινοποιοῦνται στίς ἐφοπλιστικές καί ναυτεργατικές ὀργανώσεις πρός έφαρμογή. Οι λύσεις αὐτές ἀποτελοῦν ἀξιόλογο βοήθημα γιά τούς πλοιάρχους κατά τήν έφαρμογή τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καί τῆς ναυτεργατικῆς νομοθεσίας γενικότερα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΟΓΔΟΟ

## ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

#### **28.1 Άσφαλιστική προστασία τῶν ναυπικῶν.**

Ό Θεομός της κοινωνικής ασφαλίσεως τών ναυτικών έμφανισθηκε από πολύ νωρίς, λόγω τών συνθηκών κάτω από τις δόποις διεξάγεται η ναυτική έργασία.

Από το 17ο ήδη αιώνα είχαν άρχισει στη Γαλλία προσπάθειες γιά τη συστηματοποίηση κανόνων πρόνοιας των ναυτικών και των οίκογενειών τους.

Κατά τούς χρόνους της τουρκοκρατίας είχαν συσταθεῖ ναυτικοί συνεταιρισμοί στά νησιά, καθώς και σέ δρισμένες παραλιακές πόλεις της ήπειρωτικής Έλλαδας (Σπέτσες, Ύδρα, Ψαρά, Κάσος, Γαλαξείδι, Κρανίδι), οι διοικοί οργάνωσαν ήδη από το 180 αιώνα ένα ύποτυπωδές σύστημα πρόνοιας για τήν περίθαλψη τῶν χηρῶν και δρφανῶν τῶν ναυτικῶν.

Μέ ψήφισμα της Α' Εθνικής Συνελεύσεως της Επιδαύρου δρίσθηκε διτά το τέλος των λειών πολέμου διατίθεται για τήν άνακούφιση τῶν ἀπομάχων ναυτικῶν. Αὐτό ̄γινε σέ άναγνώριση τῆς προσφορᾶς τῶν ναυτικῶν στὸν ἀγώνα τῆς παλιγγενεσίας.

Μέ τό διάταγμα τῆς 15 Δεκεμβρίου 1836 «περί ἀστυνομίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας» καθορίσθηκαν καὶ ἄλλοι πόροι ύπερ τῶν ἀπομάχων ἐργατῶν τῆς Θάλασσας, γιά τούς δποίους συστήθηκε, μέ τό διάταγμα τῆς 18 Δεκεμβρίου 1836, τό Ναυτικό Ἀπομαχικό Ταμεῖο (NAT).

‘Η λειτουργία ομως τοῦ NAT ἀρχισε ἀπό τό 1861, μέ τήν ψήφιση τοῦ νόμου ΧΑΘ τῆς 29 Ἰουλίου 1861.

## **28.2 Τ6 Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο.**

Τό ΝΑΤ είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Έδρεύει στόν Πειραιά και έ-ποπτεύεται από τό ΥΕΝ.

"Εχει σκοπό την κύρια ἀσφάλιση των Ἑλλήνων ναυτικῶν κατά των κινδύνων ἀνικανότητας, ἀτυχήματος κατά τήν ἐργασία καί γήρατος, καθώς καί τήν ἀσφάλιση τῶν οἰκογενειῶν τους σέ περίπτωση θανάτου τους. Ἡ ἀσφάλιση αὕτη συνίσταται στά χορήγηση συντάξεως ἢ ἐφ' ἄπαξ ἀποζημιώσεως.

Τόπος διοικείται από διοικητικό συμβούλιο, το οποίο αποτελείται από έκπρωση που πλοιοκτητών και των ναυτικών και από ειδικούς για άσφαλτικά θέματα.

Τό YEN άσκει έποπτεία στό NAT μέσω τοῦ ώς ύπουργικοῦ έπιτρόπου δριζόμενου άνωτερου όριωματικοῦ τοῦ ΛΣ.



‘Ο ύπουργικός έπίτροπος έχει δικαίωμα ένστάσεως κατά άποφάσεων τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου, πού κατά τὴν κρίση του δέν εἶναι σύμφωνες μὲ τὸ νόμο. Ἡ ένσταση τοῦ ύπουργικοῦ ἐπιτρόπου τίθεται τελικά στὴν κρίση τοῦ ύπουργοῦ.

- ‘Ασφαλισμένοι στὸ NAT εἶναι οἱ Ἑλληνες ναυτικοί:
- Πού ἀνήκουν σέ «συγκεκροτημένο πλήρωμα», δηλαδή εἶναι γραμμένοι σέ ναυτολόγιο κάποιου πλοίου.
  - Οι πρόεδροι, γραμματεῖς καὶ ταμίες ναυτεργατικῶν σωματείων καὶ οἱ ἀναπληρωτές τους, γιά δσο χρόνο τούς ἀναπληροῦν.
  - Οι ἀρχιπλοίαρχοι καὶ ἀρχιμηχανικοί ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ὑπό δρισμένες προϋποθέσεις πού προβλέπει δ νόμος.
  - Οι ἀρχιπλοιγοί, οι πλοηγοί καὶ τὸ βοηθητικό προσωπικό τῶν πλοηγικῶν σταθμῶν.
  - Οι ἀντιπρόσωποι τῆς ἀνώτατης ὀργανώσεως τῶν ναυτικῶν στὸ ἐσωτερικό καὶ στὸ ἔξωτερικό.

- στ) Οι μετεκπαιδευόμενοι στίς δημόσιες σχολές τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ.
- ζ) Οι καθηγητές καὶ διευθυντές σπουδῶν τῶν δημοσίων σχολῶν ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, οἱ κυβερνήτες τῶν πλοίων τῆς Θαλάσσιας Οἰκονομικῆς Ἀστυνομίας (ΘΟΑ), οἱ ὑπάλληλοι τῶν προξενικῶν λιμεναρχείων καὶ ἄλλες εἰδικές κατηγορίες ἀπογεγραμμένων ναυτικῶν.

Στὸ NAT ἀσφαλίζονται ἐπίσης οἱ Ἑλληνες ναυτικοί πού ὑπηρετοῦν σέ πλοια. Ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας μὲ ξένες σηματεῖς, γιά τὰ δποῖα ἔχουν ὑπογραφεῖ εἰδικές συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τους στὸ NAT.

Στὰ πλοῖα αὐτά, πού λέγονται «πλοῖα συμβεβλημένα μέ τὸ NAT», ἐφαρμόζονται οι συλλογικές συμβάσεις καὶ ἄλλες διατάξεις τῆς ἐλληνικῆς νομοθεσίας.

**Πόροι τοῦ NAT** εἶναι βασικά οι τακτικές εἰσφορές τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν πλοιοκτητῶν πού καταβάλλονται γιά δσο χρόνο οἱ ναυτικοί εἶναι ναυτολογημένοι σέ πλοια. ‘Ἄλλοι πόροι εἶναι οἱ εἰσφορές τῶν ναυτικῶν λόγω γάμου καὶ ἀποκτήσεως ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ἱκανότητας (διπλώματος, πτυχίου ἢ ἄδειας), τὸ ἀντίτιμο τῶν διατιμημένων ἐντύπων τοῦ NAT, κάθε ἀζήτητη περιουσία ναυτικῶν, τὰ τέλη καταμετρήσεως, τὰ ἐπιβαλλόμενα πρόστιμα, χρηματικές ποινές καὶ τέλη πού καθορίζονται ἀπό τὸ νόμο, δωρεές, κληρονομίες, κληροδοσίες, τόκοι καὶ ἐνοικία ἀπό τὴν κινητή καὶ ἀκίνητη περιουσία τοῦ NAT καὶ κάθε ἄλλη εἰσφορά πού ἐπιβάλλεται μέ εἰδικές διατάξεις νόμων.

**‘Ασφαλιστικές παροχές** πού χορηγεῖ τὸ NAT εἶναι:

- Σύνταξη γήρατος** στούς ναυτικούς πού ἀποσύρονται δριστικά ἀπό τὸ ναυτικό ἐπάγγελμα καὶ συγκεντρώνουν δρισμένες προϋποθέσεις (ἡλικία καὶ θαλάσσια ὑπηρεσία ἢ ἀνικανότητα κλπ.).
- Σύνταξη στὴν οἰκογένεια ναυτικοῦ** πού πέθανε σέ ἀτύχημα κατά τὴ διάρκεια τῆς ναυτολογήσεως εἴτε ἀπό φυσικό θάνατο, ὑπό δρισμένες προϋποθέσεις. Σέ περίπτωση θανάτου συνταξιούχου ναυτικοῦ, ἡ σύνταξη του μεταβιβάζεται στὴν οἰκογένειά του (σύζυγο ἢ ἄγαμα τέκνα).
- ‘Εφ’ δπαξ ἀποζημίωση** ναυτικῶν καὶ οἰκογενειῶν ἀσφαλισμένων ναυτικῶν, ἐφόσον δ ναυτικός συγκεντρώνει δρισμένη θαλάσσια ὑπηρεσία.

## 28.3 Τὰ Ταμεῖα Πρόνοιας Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Τὰ ταμεῖα αὐτά ιδρύθηκαν τὸ 1930 μέ σκοπό τὴν ἐπικουρική ἀσφάλιση, δηλαδή



τή χορήγηση έφ' ἄπαξ χρηματικῶν παροχῶν στούς ἀσφαλισμένους ναυτικούς πού ἀποσύρονται ἀπό τό ναυτικό ἐπάγγελμα ἡ στίς οἰκογένειές τους σέ περίπτωση θανάτου, εἶναι δέ δύο: Γιά τούς ἀξιωματικούς τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ τό Ταμείο Πρόνοιας Ἀξιωματικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (ΤΠΑΕΝ) καὶ γιά τά κατώτερα πληρώματα τό Ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (ΤΠΚΠΕΝ).

Στό ΤΠΑΕΝ ἀσφαλίζονται ὑποχρεωτικά οἱ "Ἐλληνες ἀπογεγραμμένοι ναυτικοί ἀπό τό χρόνο ἀποκτήσεως Ἑλληνικοῦ διπλώματος ἀξιωματικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, δῆμοις δήποτε εἰδικότητας, οἱ δόκιμοι ἀξιωματικοί τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ καὶ οἱ "Ἐλληνες γιατροί πού ὑπηρετοῦν σέ Ἑλληνικά ἐμπορικά πλοῖα ἡ σέ Ἑλληνόκτητα πλοῖα, συμβεμβλημένα μέ τό NAT.

Προϋπόθεση γιά τή χορήγηση έφ' ἄπαξ χρηματικῆς παροχῆς ἀπό τό ΤΠΑΕΝ, τόσο στούς ἀσφαλισμένους δησο καί στά μέλη τῶν οἰκογενειῶν τους εἶναι ἡ ἀπονομή συντάξεως ἡ ἡ χορήγηση έφ' ἄπαξ ἀποζημιώσεως ἀπό τό NAT.

**Πόροι τοῦ ΤΠΑΕΝ** εἶναι οι ἔφ' ἄπαξ εἰσφορές πού καταβάλλονται ἀπό τούς ἀσφαλισμένους μόλις ὑπαχθοῦν στήν ἀσφάλιση τοῦ ταμείου, οι τακτικές μηνιαῖες εἰσφορές τους, τά τέλη πού εἰσπράττονται κατά τή χορήγηση διπλώματος ἀξιωματικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ καί διάφορες ἄλλες εἰσφορές καί ἔσοδα πού δρίζονται ἀπό τό νόμο.

Στό ΤΠΚΠΕΝ ἀσφαλίζονται ὑποχρεωτικά οἱ "Ἐλληνες ἀπογεγραμμένοι ναυτικοί πού δέν ὑπάγονται στήν ἀσφάλιση τοῦ ΤΠΑΕΝ, δηλαδή τά κατώτερα πληρώματα.

'Απαραίτητη προϋπόθεση γιά τή χορήγηση έφ' ἄπαξ χρηματικῆς παροχῆς, τόσο στούς ἀσφαλισμένους δησο καί στά μέλη οἰκογενειῶν τους, εἶναι ἡ ἀπονομή συντάξεως ἡ ἡ χορήγηση έφ' ἄπαξ ἀποζημιώσεως ἀπό τό NAT.

**Πόροι τοῦ ΤΠΚΠΕΝ** εἶναι ἡ ἔφ' ἄπαξ εἰσφορά τῶν ἀσφαλισμένων πού καταβάλλεται κατά τήν ὑπαγωγή τους στήν ἀσφάλιση τοῦ ταμείου, οι τακτικές μηνιαῖες εἰσφορές τῶν ἀσφαλισμένων καί λοιπές εἰσφορές πού δρίζονται ἀπό τό νόμο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΝΑΤΟ

### ΠΡΟΝΟΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

#### 29.1 Γενικά.

Γιά τήν πρόνοια καί προστασία τῶν ναυτικῶν καί τῶν οίκογενειῶν τους ἔχουν ληφθεῖ κατά καιρούς διάφορα νομοθετικά μέτρα, ὅπως εἶναι ή σύσταση τοῦ Κεφαλαίου Ἀσθένειας καί Ἀνεργίας Ναυτικῶν (KAAN), ή σύσταση τῶν Γραφείων Εύρεσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας (GENE), ή σύσταση τοῦ Οίκου Ναύτου καί τῆς Ἐστίας Ναυτικῶν.

Μέ το ΝΔ τῆς 6/11/1926 συστήθηκε τό Κεφάλαιο Ἀνεργίας ὑπέρ τῶν Ἐργατῶν Θαλάσσης, πρός ἀντιμετώπιση τῆς οίκονομικῆς δυσπραγίας καί τῆς κρίσεως πού ύππηρχε τότε στήν ἐμπορική ναυτιλία. Ἐπακολούθησαν διάφοροι νόμοι καί διατάγματα καί σήμερα τό Κεφάλαιο Ἀνεργίας καί Ἀσθένειας (KAAN) ἀποτελεῖ εἰδικό λογαριασμό πού τηρεῖται ἀπό τό NAT, στόν δοποῖο περιέρχεται μέρος τῶν πρός τό NAT εἰσφορῶν τῶν πλοιοκτητῶν καί τῶν ναυτικῶν.

Ἄπο τό KAAN καλύπτονται οι δαπάνες τοῦ Οίκου Ναύτου γιά τή νοσηλεία καί ἵστροφαρμακευτική περίθαλψη τῶν ναυτικῶν καί τῶν οίκογενειῶν τους, ὅπως ἐπίσης καί οι δαπάνες λειτουργίας τοῦ GENE καί τῆς ἀντιμετωπίσεως τῆς ἀνεργίας τῶν ναυτικῶν.

#### 29.2 Τά Γραφεία Εύρεσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας.

Παλαιότερα, ἡ ἔξεύρεση ἐργασίας ἦταν θέμα πού τό ἀντιμετώπιζε μόνος του ὁ ἕδιος ὁ ναυτικός, χωρίς τή βοήθεια τοῦ κράτους. Γιά τό λόγο αὐτό κατέφευγε στά ἴδιωτικά μεσιτικά γραφεῖα, πού πολλές φορές, ἐκμεταλλευόμενα τήν ἀνάγκη του γιά ἐργασία, τόν ἐπεβάρυναν μέ ύπεροφρες ἀμοιβές πού τοῦ ζητοῦσαν.

Γιά τή θεραπεία τοῦ φαινομένου αὐτοῦ χρειάσθηκε ἡ παρέμβαση τοῦ κράτους, τό δοποῖο ἐφάρμοσε στήν ἀρχή σύστημα ἐποπτείας στά ἴδιωτικά γραφεῖα εύρεσεως ναυτικῆς ἐργασίας, μετά δέ ἔδρυσε κρατικά γραφεῖα γιά τό σκοπό αὐτό. Τίς γενικές κατευθύνσεις καί τή δέσμευση τῆς κυβερνήσεως γιά τή ρύθμιση τοῦ θέματος καθορίζει ἡ διεθνής σύμβαση ὑπ' ἀριθ. 9 «περί εύρεσεως ἐργασίας στούς ναυτικούς» πού ψηφίσθηκε τό 1920 ἀπό τό Διεθνή Ὁργανισμό Ἐργασίας (International Labour Organization) καί κυρώθηκε ἀπό τήν Ἑλλάδα μέ τό ΝΔ τῆς 23-9/7.10.1925. Σύμφωνα μέ αὐτή, ἡ ἔξεύρεση ἐργασίας στούς ναυτικούς δέν μπορεῖ νά ἀποτελέσει ἀντικείμενο ἐμπορίου ἢ κερδοσκοπίας καί ἀπαγορεύεται ἡ πληρωμή ἀμοιβῆς, ἀμέσως ἢ ἐμμέσως, ἀπό τούς ναυτικούς σέ δτομα πού μεσολαβοῦν γιά νά προσληφθοῦν στά πλοια. Γιά τό σκοπό αὐτό ἀπαιτεῖται νά δργανωθεῖ ἀπό



τά κράτη σύστημα μέ τό δποϊο νά παρέχονται δωρεάν ύπηρεσίες στούς ναυτικούς, είτε άπό άντιπροσωπευτικά σωματεία έφοπλιστών και ναυτικῶν ύπό τόν κρατικό ἐλεγχο, είτε άπό τό ἴδιο τό κράτος.

Μέ τό ΝΔ 17/18 'Οκτωβρίου 1923 άπαγορεύθηκε ἡ λειτουργία ίδιωτικῶν γραφείων εύρεσεως ναυτικῆς ἐργασίας, καθώς καί ἡ μεσολάβηση ίδιωτῶν μέ άμοιβή. Οι παραβάτες άντιμετώπιζαν ποινή φυλακίσεως μέχρι ἑνα χρόνο.

Στή συνέχεια, μέ τό ΝΔ τῆς 27.5.1927 συστήθηκε στόν Πειραιᾶ «Γραφεῖο Ναυτικῆς ἐργασίας» και τέλος μέ τόν ΑΝ 192/1936 ρυθμίσθηκε δριστικά τό θέμα τῶν γραφείων εύρεσεως ναυτικῆς ἐργασίας. Σύμφωνα μέ τό νόμο αὐτό, ἡ μέριμνα ἔξευρεσεως ἐργασίας σέ ναυτικούς ἀνατίθεται ἀποκλειστικά στά γραφεῖα εύρεσεως ναυτικῆς ἐργασίας, τά δποϊα ἀποτελοῦν νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και ἐποπτεύονται ἀπό τό YEN.

Ἡ μεσολάβηση τοῦ ΓΕΝΕ γιά τήν ἔξεύρεση ἐργασίας στούς ναυτικούς γίνεται δωρεάν. Σέ είδικούς καταλόγους πού τηροῦνται σ' αὐτό ἐγγράφονται κατά χρονολογική σειρά οι προσφερόμενοι γιά ναυτολόγηση ναυτικοί, καθώς καί οι αίτήσεις τῶν ἔφοπλιστών γιά τήν κατάρτιση ἡ συμπλήρωση τῶν πληρωμάτων τους. Μέ βάση τούς καταλόγους αὐτούς οι ναυτικοί μποροῦν νά ἐκλέξουν τό πλοϊο δπου προτιμοῦν νά ύπηρετήσουν, δπως καί οι ἔφοπλιστές τούς ναυτικούς πού θά προσλάβουν στά πλοϊα τους.

Στά γραφεῖα εύρεσεως ναυτικῆς ἐργασίας, ἐκτός ἀπό τή μέριμνα γιά τήν ἔξεύρεση ἐργασίας στούς ναυτικούς, ἀνήκει ἐπίσης:

- α) Ἡ ύπόδειξη καί λήψη μέτρων γιά τήν ἐπίτευξη ἔξισωσεως κατά τό δυνατό μεταξύ προσφορᾶς και ζητήσεως στή ναυτική ἐργασία.
- β) Ἡ παρακολούθηση τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ύποχρεώσεων πού ἀναλαμβάνει τό κράτος μέ βάση τίς διεθνεῖς συμβάσεις, ώς πρός τήν ἔξεύρεση ἐργασίας σέ ἄνεργους ναυτικούς.
- γ) Ὁ ἐλεγχός τῶν ὅρων και συνθηκῶν ἐργασίας στά πλοϊα, σέ συνεργασία μέ τίς ἀρμόδιες ύπηρεσίες.
- δ) Ἡ τήρηση λεπτομεροῦς στατιστικῆς γιά τούς ἄνεργους ναυτικούς.

### 29.3 'Ο Οίκος Ναύτου.

Ὄ Οίκος Ναύτου είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου μέ έδρα τόν Πειραιᾶ και παραρτήματα σέ διάφορες ἐπαρχιακές πόλεις μέ ἀρκετό πληθυσμό ναυτικῶν.

Διοικεῖται ἀπό διοικητικό συμβούλιο στό δποϊο μετέχουν ἐκπρόσωποι τῶν ἔφοπλιστών, τῶν ναυτικῶν και τοῦ δημοσίου και ἐποπτεύεται ἀπό τό YEN.

Διευθυντής τοῦ Οίκου Ναύτου, τοποθετεῖται ἀπό τόν ύπουργό Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνώτερος ἀξιωματικός τοῦ ΛΣ.

Σκοπός τοῦ Οίκου Ναύτου είναι ἡ παροχή προστασίας κατά τῆς ἀσθένειας τῶν ἐν ἐνέργεια ναυτικῶν και τῶν συνταξιούχων, καθώς καί τῶν οίκογενειῶν τους.

Ἡ προστασία αὐτή συνίσταται στήν παροχή:

- Φαρμακευτικῆς περιθάλψεως και ιατρικῆς ἀντιλήψεως.
- Ἀκτινολογικῶν και ἐργαστηριακῶν ἔξετάσεων.
- Νοσηλείας σέ κλινικές, νοσοκομεῖα και ειδικά θεραπευτήρια.
- Ἐπιδόματος τοκετοῦ, λουτροθεραπείας, ἔξδων κηδείας κλπ.

Ἡ προστασία τοῦ Οίκου Ναύτου στούς ἀσθένεις ναυτικούς παρέχεται μετά τήν ἔξαντληση τῆς παρεχόμενης προστασίας ἀπό τόν πλοιοκτήτη, σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ ΚΙΝΔ (βλ. παράγραφο 26.4δ).



ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ  
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ  
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ  
ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

### 30.1 Γενικά.

**Διοίκηση τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ** εἶναι τό σύνολο τῶν νομοθετικῶν καὶ διοικητικῶν μέτρων πού λαμβάνονται ἀπό τό κράτος γιά τήν προστασία καὶ προαγωγή τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ τοῦ ἔμψυχου ύλικοῦ της (τῶν ναυτικῶν), καθώς ἐπίσης καὶ γιά τήν δργάνωση καὶ λειτουργία τῶν ἑλληνικῶν λιμανιῶν καὶ τήν ἀστυνόμευση καὶ προστασία τῶν λιμανιῶν καὶ παραλίων τῆς χώρας.

Ἡ διοίκηση αὐτή ὀσκεῖται ἀπό τό YEN καὶ τίς ἔξαρτώμενες ἀπό αὐτό κεντρικές καὶ περιφερειακές ὑπηρεσίες. Ἀπό τή σύσταση τοῦ νεώτερου ἑλληνικοῦ κράτους, ἀρχισαν νά λαμβάνονται μέτρα ὑπέρ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἐπειδή παρουσίαζε σπουδαιότατο ἐνδιαφέρον, κυρίως οἰκονομικό καὶ στρατιωτικό. Γιά τό λόγο αὐτό ἡ διοίκηση τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας παλαιότερα εἶχε ὑπαχθεῖ, ἀλλοτε στό ὑπουργεῖο Ναυτικῶν καὶ ἀλλοτε στό ὑπουργεῖο Ἐθνικῆς Οἰκονομίας.

Τό 1919 μέ τό νόμο 1753/1919 Ιδρύθηκε τό Λιμενικό Σῶμα ἀπό τήν ἀνάγκη δημιουργίας εἰδικοῦ διοικητικοῦ φορέα καὶ δργάνων ἔξειδικευμένων καὶ καταλλήλων γιά τή μελέτη καὶ τό χειρισμό τῶν θεμάτων τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Τό 1936, μέ τό ΒΔ τής 23/3/1936, συστήθηκε ὑφουργεῖο Ναυτικῶν τό δόποιο μετονομάσθηκε σέ ὑφουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μέ τόν AN 1 τοῦ 1936. Τέλος μέ τόν AN 3268 τοῦ 1944 συστήθηκε τό ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Ἡ σύσταση εἰδικοῦ ὑπουργείου γιά τήν ἐμπορική ναυτιλία ὑπῆρξε ἐπιτυχής γιατί ἀνατέθηκαν σ' αὐτό δλεις οι συναφεῖς ἀρμοδιότητες καὶ συγκεντρώθηκαν δλεις οι ὑπηρεσίες πού ἀσχολοῦνται μέ τό ἀντικείμενο αὐτό καὶ ἔτσι ἐπιτεύχθηκε δ συντονισμός καὶ ἡ ἐνιαία ναυτιλιακή πολιτική.

### 30.2 Σημασία τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Τό ίδιαίτερο ἐνδιαφέρον τοῦ κράτους γιά τήν ἐμπορική ναυτιλία ὀφείλεται, δηπας προαναφέρθηκε, στά οἰκονομικά, στρατιωτικά καὶ ἐθνικοπολιτικά ὀφέλη πού ἀποκομίζει ἀπό αὐτή.

Ἡ ἐμπορική ναυτιλία καὶ οι βιομηχανίες καὶ ἐπιχειρήσεις πού ἔξαρτῶνται ἀπό αὐτή ἀπασχολοῦν μεγάλο ἀριθμό ἐργαζομένων καὶ αὐτό συμβάλλει θετικά στήν ἀντιμετώπιση τῆς ἀνεργίας καὶ τῆς μεταναστεύσεως.

Παράλληλα, ἡ είσροή συναλλάγματος στή χώρα, τόσο ἀπό τούς ἐφοπλιστές καὶ



τούς άλλους έπιχειρηματίες συναφών δραστηριοτήτων, δσο και άπο τούς "Ελληνες ναυτικούς πού ύπηρετον στά ήλληνικά πλοϊα, συντελεῖ στήν έξισωση τοῦ ισοζυγίου τῆς χώρας.

Η συμβολή τῆς ναυτιλίας είναι θετική και σέ άλλους οικονομικούς τομείς, δπως είναι ο θαλάσσιος τουρισμός και ή δημιουργία και άναπτυξη πολλών συναφών πρός τή ναυτιλία βιομηχανιῶν και άλλου είδους έπιχειρήσεων (ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις, μηχανουργεία, σιδηροβιομηχανίες, έπιχειρήσεις τροφοδοσίας πλοίων, ναυτικά πρακτορεία κλπ.).

Τά στρατιωτικά όφέλη τοῦ κράτους άπο τήν έμπορική ναυτιλία είναι σημαντικά και δικαιολογούν τό χαρακτηρισμό της ώς «τέταρτου όπλου».

Μέ τήν κήρυξη πολέμου, τά έμπορικά πλοϊα μαζί μέ τά πληρώματα τους έπιτάσσονται και χρησιμοποιούνται γιά τίς πολεμικές άνάγκες τῆς χώρας. Μέ αυτά έξασφαλίζεται ή διενέργεια τῶν θαλασσίων στρατιωτικῶν μεταφορῶν και δέ πειστισμός τοῦ άμαχου πληθυσμοῦ.

Έξ άλλου οι ναυτικοί πού έπιστρατεύονται, χρησιμοποιούνται γιά τήν έπάνδρωση τῶν πολεμικῶν πλοίων και άποτελούν έκπαιδευμένο και άξιόμαχο έμψυχο ύλικό, λόγω τῆς προϋπηρεσίας τους στό έμπορικό ναυτικό και τῆς πείρας πού διαθέτουν στό ναυτικό έπαγγελμα.

Η πολιτεία τέλος άποκομίζει σπουδαία έθνικά και πολιτικά όφέλη άπο τή ναυτιλία και άποκτά διεθνῶς κύρος ώς μιά άπο τίς μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις τοῦ κόσμου.

Τά ήλληνικά πλοϊα μεταφέρουν ύπερήφανη τή γαλανόλευκη στίς πιό άπομακρυσμένες περιοχές τῆς ύδρογείου και προσδίνουν ίσχυ, γόλτρο και άκτινοβολία στό έθνος.

### **30.3 Τό 'Υπουργείο 'Έμπορικής Ναυτιλίας.**

Τό YEN άσκει τή διοίκηση τοῦ έμπορικοῦ ναυτικοῦ μέ τίς κεντρικές και περιφερειακές ύπηρεσίες του.

Έπικεφαλής τοῦ YEN είναι δύπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας και μετά άπο αύτού δ Γενικός Γραμματέας, δ δποίος προΐσταται σέ δλες τίς κεντρικές και περιφερειακές ύπηρεσίες.

Η διάρθρωση και οι άρμοδιότητες τῶν κεντρικῶν και περιφερειακῶν ύπηρεσιῶν τοῦ YEN προβλέπονται άπο τόν δργανισμό τοῦ ύπουργείου (ΠΔ 95/1977) και είναι οι έξης:

#### **α) Γραφεία ύπουργοῦ - γενικοῦ γραμματέα.**

Συγκεντρώνουν τά άναγκαία στοιχεία γιά ένημέρωση τοῦ ύπουργοῦ και τοῦ γενικοῦ γραμματέα και διεκπεραίνουν τή σχετική άλληλογραφία. Στό ύπασπιστήριο τοῦ ύπουργοῦ τοποθετεῖται άξιωματικός τοῦ ΛΣ ώς ύπασπιστής, δ δποίος μεριμνᾶ γιά τίς παρουσιάσεις τοῦ ύπουργοῦ στίς τελετές και ύπηρεσιακές και έθιμοτυπικές έκδηλώσεις.

#### **β) Αρχηγός Λιμενικοῦ Σώματος (ΑΛΣ).**

Φέρει τό βαθμό τοῦ άντιναύάρχου ΛΣ και προΐσταται, μετά τό γενικό γραμματέα YEN, σέ δλες τίς ύπηρεσίες τοῦ ύπουργείου. Προσιτπογράφει τά σχέδια νόμων, διαταγμάτων, κανονισμῶν, άποφάσεων και λοιπά έγγραφα πού προωθούνται στό

γενικό γραμματέα ή τόν ύπουργό γιά ύπογραφή.

Στό ύπασπιστήριο τοῦ ἀρχηγοῦ ΛΣ τοποθετεῖται ἀξιωματικός ΛΣ ὡς ύπασπιστής, δὲ διποίος μεριμνᾶ γιά τίς ύπηρεσιακές καὶ ἔθιμοτυπικές μετακινήσεις καὶ παρουσιάσεις τοῦ ΑΛΣ.

#### **γ) Υπαρχηγός Λιμενικοῦ Σώματος (ΥΛΣ).**

Φέρει βαθμό ύποναυάρχου ΛΣ καὶ εἶναι δὲ ἕμεσος βοηθός τοῦ ἀρχηγοῦ, τόν δὲ διποίο ὀναπληρώνει ὅταν ἀπουσιάζει ἢ κωλύεται. Ὁ υπαρχηγός ΛΣ εἶναι καὶ προϊστάμενος τῆς Γενικῆς Ἐπιθεωρήσεως τῶν ύπηρεσιῶν τοῦ ύπουργείου.

#### **δ) Γενική Ἐπιθεώρηση ΥΕΝ.**

Παρακολουθεῖ τίς δραστηριότητες τῶν ύπηρεσιῶν τοῦ ΥΕΝ καὶ ἐνεργεῖ τακτικές καὶ ἔκτακτες ἐπιθεωρήσεις στίς κεντρικές καὶ περιφερειακές ύπηρεσίες.

#### **ε) Διευθύνσεις ΥΕΝ.**

Στό ΥΕΝ λειτουργοῦν διευθύνσεις οἱ διποίες χειρίζονται τά διάφορα θέματα πού ἀφοροῦν τά πλοῖα, τό προσωπικό τους καὶ τά λιμάνια καὶ παραλίες τῆς χώρας:

#### **Α) Γιά τά θέματα πλοίων ἀρμόδιες εἶναι οι ἔξης διευθύνσεις:**

##### **1. Διεύθυνση Ωκεανοπόρου Ναυτιλίας (ΔΩΝ).**

Εἰσηγεῖται μέτρα γιά τήν δργάνωση, ἀνάπτυξη καὶ βελτίωση τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας, τήν ἐνίσχυση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων καὶ τήν προσέλκυση τῶν ἑλληνοκτήτων πλοίων στήν Ἑλληνική σημαία, δηποτές καὶ γιά τήν παρακολούθηση διεθνῶν θεμάτων καὶ λήψη μέτρων κυβερνητικῆς πολιτικῆς σέ ἑθνικό καὶ διεθνές ἐπίπεδο.

##### **2. Διεύθυνση Ναυτιλιακῆς Υποδομῆς (ΔΝΥ).**

Ἐχει ἀρμοδιότητα γιά θέματα προσελκύσεως ναυτιλιακῶν κεφαλαίων καὶ αὐξήσεως εἰσροής τοῦ ναυτιλιακοῦ συναντλάγματος σέ συνεργασία μέ τό ύπουργείο Συντονισμοῦ, ἀναπτύξεως τῆς ναυπηγοεπισκευαστικῆς δραστηριότητας στή χώρα, ἀναπτύξεως τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως καὶ ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς καὶ προσελκύσεως καὶ ἐγκαταστάσεως ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων στήν Ἑλλάδα.

##### **3. Διεύθυνση Ἀκτοπλοΐας (ΔΑΚ).**

Μεριμνᾶ γιά θέματα ἔξυπηρετήσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν τῆς χώρας (ἱμεταφορές ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων), καθορισμοῦ δρομολογίων τῶν πλοίων, δργάνωσεως καὶ ἔξυπηρετήσεως τῶν ἀγόνων γραμμῶν, καθορισμοῦ ναυλολογίου, παρακολουθήσεως τῆς νομοθεσίας σχετικά μέ τά νηολόγια, τίς ύποθηκες, τά εύρετήρια πλοίων καὶ τή χορήγηση τῶν διεθνῶν διακριτικῶν σημάτων.

##### **4. Διεύθυνση Ἐλέγχου Ναυσιπλοΐας (ΔΕΝ).**

Ἐχει τήν εύθυνη γιά τήν ἀσφάλεια τῶν ἑλληνικῶν πλοίων, τή συλλογή πληροφοριῶν γιά θαλάσσιους κινδύνους καὶ τήν παροχή βοήθειας σέ κινδυνεύοντα πλοῖα. Ἐπίσης μεριμνᾶ γιά τή διερεύνηση τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων καὶ τή συγ-

κρότηση καί παρακολούθηση τῶν ἀνακριτικῶν συμβουλίων ναυτικῶν ἀτυχημάτων (ΑΣΝΑ), τής συμμόρφωση πρός τίς Ισχύουσες διεθνεῖς συμβάσεις ἀσφάλειας ναυσιπλοΐας, τήν παρακολούθηση τῆς ἐπιθεωρήσεως ἐμπορικῶν πλοίων καί τῶν νηογνωμόνων, τήν ἔκδοση νέων κανονισμῶν, τήν παρακολούθηση τῶν διεθνῶν δργανισμῶν (IMCO) καί τήν δργάνωση συστήματος ἔρευνας καί διασώσεως στή θάλασσα.

**Β) Γιά τά Θέματα προσωπικοῦ τῶν πλοίων ἀρμόδιες εἶναι οι ἔξης διευθύνσεις:**

#### **1. Διεύθυνση Ἐκπαιδεύσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (ΔΕΚ).**

Ἐχει ἀρμοδιότητα γιά τόν προγραμματισμό καί τήν εἰσήγηση μέτρων δργανώσεως καί βελτιώσεως τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, τήν Ὕδρυση νέων σχολῶν, τή λήψη μέτρων προσελκύσεως νέων στό ναυτικό ἐπάγγελμα, τήν ἐκπόνηση κανονισμῶν καί ἐκπαιδευτικῶν προγραμμάτων τῶν ναυτικῶν σχολῶν, τήν ἐπιλογή ἐκπαιδευτικῶν κειμένων, τήν παρακολούθηση τῶν συστημάτων ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως σέ διεθνές ἐπίπεδο καί τήν δργάνωση καί παρακολούθηση τοῦ συστήματος χορηγήσεως ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς Ικανότητας (διπλωμάτων, πτυχίων καί ἀδειῶν).

#### **2. Διεύθυνση Ὁργανώσεως καί Λειτουργίας Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (ΔΟΛΣ).**

Ἐχει τήν εύθύνη γιά τήν παρακολούθηση καί λειτουργία τῶν δημοσίων σχολῶν ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ (ΑΔΣΕΝ - λύκεια - σχολές μετεκπαιδεύσεως καί προπαιδεύσεως), τήν ἐπάνδρωσή τους μέ ἐκπαιδευτικό καί διοικητικό προσωπικό, τήν κατασκευή νέων σχολικῶν ἐγκαταστάσεων καί προμήθεια ἔξοπλισμοῦ, καθώς καί τή συντήρησή τους καί μεριμνᾶ γιά τή σύνταξη καί ἐκτέλεση τοῦ προϋπολογισμοῦ δαπανῶν ἐκπαιδεύσεως. Ἐπίσης ἔχει ἀρμοδιότητα γιά τήν ἄσκηση ἐποπτείας στή Ιδιωτικές ναυτικές σχολές.

#### **3. Διεύθυνση Ναυτικῆς Ἐργασίας (ΔΝΕΡ).**

Ἐχει ἀρμοδιότητα γιά τή λήψη νομοθετικῶν καί διοικητικῶν μέτρων ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων, γιά τόν καθορισμό τῆς συνθέσεως προσωπικοῦ πλοίων καί παρακολουθήσεως τους μέσω τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, ἀρμοδιότητα γιά τήν παρακολούθηση τῶν συνθηκῶν ἐργασίας στά ἐλληνικά ἐμπορικά πλοῖα (τροφοδοσία, ἐνδιάτηση, ψυχαγωγία), ἀρμοδιότητα γιά τήν κύρωση τῶν συλλογικῶν συμβάσεων καί τήν παρακολούθηση τηρήσεως τῶν δρων τους καί ἀρμοδιότητα γιά τήν ἐπίλυση τῶν ναυτεργατικῶν διαφορῶν. Ἐπίσης ἀσκεῖ τήν ἐποπτεία ἀπογραφῆς τῶν ναυτικῶν καί λειτουργίας τῆς ὑπηρεσίας ναυτικῶν μητρώων (ΥΝΜ) καί τῶν γραφείων εύρεσεως ναυτικῆς ἐργασίας (ΓΕΝΕ). Τέλος παρακολουθεῖ τή δραστηριότητα τῶν συνδικαλιστικῶν δργανώσεων καί τῶν διεθνῶν δργανισμῶν ἐργασίας καί μεριμνᾶ γιά τήν κύρωση καί ἐφαρμογή τῶν διεθνῶν συμβάσεων ναυτικῆς ἐργασίας.

#### **4. Διεύθυνση Πρόνοιας Ναυτικῶν (ΔΠΝ).**

Ἐχει ἀρμοδιότητα γιά θέματα ἀσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν, ἐφαρμογῆς κοινωνικῆς πολιτικῆς, ιατροφαρμακευτικῆς καί νοσοκομειακῆς περιθάλψεως τῶν ναυτι-



κών, έποπτείας τοῦ NAT, τοῦ Οἴκου Ναύτου καί τοῦ Νοσηλευτικοῦ Ἰδρύματος EN, καταρτίσεως δικογραφιῶν γιά ὀπτικήματα τῶν ναυτικῶν καί προστασίας ναυαγῶν καί ἔγκαταλεπομένων στό ἔξωτερικό ναυτικῶν.

### **5. Διεύθυνση Οἰκονομικοῦ Ἐλέγχου Δαπανῶν Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως (ΔΕΔ).**

Ἐχει ἀρμοδιότητα γιά τὸν ἔλεγχο τῶν δικαιολογητικῶν δαπανῶν τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως (ΚΝΕ) καί τῇ σὲ βάρος του ἔκδοση χρηματικῶν ἐνταλμάτων, τήν προώθηση γιά θεώρηση καί πληρωμή τους, τήν ἔκδοση δόγμων πρός τίς ὑπηρεσίες ἐκτελέσεως δαπανῶν ΚΝΕ καί τήν τίրηση τῶν ἀναγκαίων λογιστικῶν καί λοιπῶν βιβλίων τοῦ Κεφαλαίου.

**Γ) Γιά τὰ Θέματα Λιμένων καί παραλίων** ἔχουν ἀρμοδιότητα οἱ ἔξης διευθύνσεις:

#### **1. Διεύθυνση Λιμενικῆς Ἀστυνομίας (ΔΛΑ).**

Ἄσκει τὴν παρακολούθηση, τὸ συντονισμό καί τὸν ἔλεγχο τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν γιά δ.τι ἀφορᾶ τὴν ὁστυνομική τους ἀρμοδιότητα. Μεριμνᾷ γιά τὴν ἐπεξεργασία καί τὸν ἔλεγχο νομιμότητας τῶν σχεδίων ἀστυνομικῶν διατάξεων καί τὴν τελική ἔγκρισή τους, τὴν ἐπεξεργασία νομοθετημάτων πού ἀνάγονται σὲ θέματα διοικητικῆς ἀστυνομίας, τὸ συντονισμό θεμάτων τουριστικῆς ἀστυνομίας (κίνηση θαλαμηγῶν, λειτουργία μαρινῶν κλπ.) καί τὸν ἐπιχειρησιακό συντονισμό τῶν μέσων τοῦ ΛΣ καί τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν σὲ περιπτώσεις ἐκτακτῆς ἀνάγκης. Ἐπίσης στὴ ΔΛΑ ὑπάγεται ἡ μονάδα πολλαπλῆς χρησιμότητας τοῦ ΛΣ στήν ὅποια ὑπηρετεῖ εἰδικά ἐκπαιδευμένο στρατιωτικό προσωπικό, τὸ διποίο χρησιμοποιεῖται γιά τὴν ἀντιμετώπιση περιστατικῶν ρυπάνσεως τῆς θάλασσας, τὴν παροχή βοήθειας σὲ ναυαγούς, τὴν πρόληψη καί καταστολὴ τῆς παράνομης ὑποβρύχιας δραστηριότητας κλπ.

#### **2. Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (ΔΠΘΑΠ).**

Ἀρμοδιότητες τῆς ΔΠΘΑΠ εἶναι ἡ ἀντιμετώπιση ρυπάνσεως τῆς θάλασσας μὲ συντονισμό τῶν περιφερειακῶν μονάδων καί συνεργασία μὲ ὅλες κρατικές ὑπηρεσίες, ἡ προμήθεια καταλλήλων μέσων καί ύλικῶν καταπολεμήσεως τῆς ρυπάνσεως, ἡ δργάνωση μέσων ἐπιτηρήσεως τοῦ θαλάσσιου χώρου, ἡ ἀναζήτηση τῶν ὑπαίτίων γιά ρυπάνσεις πλοίων, ἡ παρακολούθηση τῶν διεθνῶν διασκέψεων γιά θέματα θαλάσσιου περιβάλλοντος, ἡ κύρωση σχετικῶν διεθνῶν συμβάσεων καί ἡ συμμόρφωση πρός τίς διατάξεις τους.

#### **3. Διεύθυνση Ἀσφάλειας Πειθαρχικοῦ (ΔΑΠ).**

Ἐχει ἀρμοδιότητα σὲ θέματα ἐνημερώσεως τῶν ναυτικῶν γιά δ.τι ἀφορᾶ τὴν τάξη καί πειθαρχία στά πλοῖα, ἔφαρμογῆς τῆς νομοθεσίας περὶ ἑθνικῆς ἀσφάλειας στά πλοῖα καί στούς χώρους δικαιοδοσίας τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, ἀναζητήσεως πληροφοριῶν ἑθνικοῦ ἐνδιαφέροντος καί ἐνημερώσεως τῶν συναρμοδίων ἀρχῶν, συγκεντρώσεως προανακριτικοῦ ύλικοῦ γιά ποινικά καί πειθαρχικά παραπτώματα πού ἔλαβαν χώρα σὲ πλοῖα καί προωθήσεώς τους στίς εἰσαγγελικές ἀρχές καί πειθαρχικά συμβούλια καί τέλος συγκροτήσεως καί ἔλεγχου τῶν πειθαρχικῶν συμβουλίων ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ (πρωτοβάθμιου καί δευτεροβάθμιου).

#### **4. Διεύθυνση Έποπτειας Λιμενικών Όργανων (ΔΕΛΟ).**

Θέματα άρμοδιότητας της ΔΕΛΟ είναι ό προγραμματισμός, ή μελέτη καί είσήγηση μέτρων γιά τήν δργάνωση, λειτουργία καί άνάπτυξη τῶν λιμενικῶν δργανισμῶν πού ἐποπτεύονται από τό YEN (ΟΛΠ - ΟΛΘ - ΛΤ 'Ελευσίνας), ή ἐποπτεία σέ διάφορά τό προσωπικό τῶν δργανισμῶν αύτῶν, ή ἔγκριση καί παρακολούθηση ἑκτελέσεως τῶν προϋπολογισμῶν τῶν δργανισμῶν καί κάθε τί πού ἀφορά οίκονομικῆς φύσεως θέματά τους, δ χειρισμός προγραμματισμοῦ καί ἑκτελέσεως λιμενικῶν ἔργων καί προμήθειας τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ, δ χειρισμός θεμάτων πού ἀφοροῦν τή σύνταξη, τροποποίηση καί ἀναπροσαρμογή τῶν τιμολογίων κλπ.

#### **5. Διεύθυνση Όργανώσεως Λιμένων (ΔΟΛ).**

Θέματα άρμοδιότητας ΔΟΛ είναι ή μελέτη καί είσήγηση μέτρων προγραμματισμοῦ καί κατασκευῆς λιμενικῶν ἔργων καί συμπληρώσεως τῶν ἔγκαταστάσεων καί τοῦ τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν ἐλληνικῶν λιμανιῶν, ή συγκέντρωση στοιχείων γιά τήν τεχνική συγκρότηση καί τίς εύκολιες τῶν λιμανιῶν ώς πρός τίς ἑκτελούμενες σ' αύτά φορτοεκφορτωτικές ἔργασίες καί τό ύφιστάμενο ἔργατικό δυναμικό καί ή ἐπεξεργασία καί ἔγκριση τῶν τιμολογίων καί τῶν κανονισμῶν ἔργασίας. Τέλος στήν άρμοδιότητα τής ΔΟΛ ὑπάγεται η διοίκηση τής πλοηγικῆς ὑπηρεσίας, σύμφωνα μέ τίς Ισχύουσες διατάξεις.

**Δ) Τά διοικητικά θέματα τοῦ YEN καί τοῦ ΛΣ χειρίζονται οι παρακάτω διευθύνσεις:**

#### **1. Διεύθυνση Διοικητικοῦ (ΔΔ).**

Άρμοδιότητες τής ΔΔ είναι ή μέριμνα γιά τίς προαγωγές, μεταθέσεις, ἄδειες, ἀπολύσεις, ἀποστρατεῖες, πειθαρχικό ἔλεγχο κλπ. τοῦ στρατιωτικοῦ καί πολιτικοῦ προσωπικοῦ τοῦ YEN, ή τήρηση μητρώων προσωπικοῦ, ή παρακολούθηση τής νο μοθεσίας πού ἀφορά τό ΛΣ καί τό πολιτικό προσωπικό καί ή είσήγηση μέτρων βελ τιώσεώς της, ή ύγειονομική παρακολούθηση τῶν ὑπηρεσιῶν YEN καί τοῦ προ σωπικοῦ του, ή ἐπιστασία τῶν καταστημάτων YEN (φύλαξη, συντήρηση, ἔξοπλι σμός), ή τήρηση γενικῆς γραμματείας γιά τήν παραλαβή, πρωτοκόλληση καί διεκ περαίωση τῶν εἰσερχομένων καί ἔξερχομένων ἔγγραφων καί σημάτων καί τέλος μέριμνα γιά τήν ἐθιμοτυπία γενικά (ἀπονομή ήθικῶν ἀμοιβῶν, ἀποστολή ἀγημά των, ἀντιπροσωπειῶν καί μουσικῆς ΛΣ στίς ἑορτές καί τελετές).

#### **2. Διεύθυνση Όργανώσεως καί Ἐκπαιδεύσεως (ΔΟΕ).**

Ἔχει άρμοδιότητα γιά θέματα ἐσωτερικῆς δργανώσεως καί διαρθρώσεως τῶ υπηρεσιῶν τοῦ YEN, δργανώσεως τῶν ἀρχείων, καταρτίσεως δργανογραμμάτω τῶν ὑπηρεσιῶν, ἐκπαιδεύσεως καί μετεκπαίδεύσεως τοῦ προσωπικοῦ ΛΣ καί το πολιτικοῦ προσωπικοῦ YEN, ἐποπτείας τῶν οἰκείων σχολῶν, καταρτίσεως ἐκπαι δευτικῶν προγραμμάτων, ἀναπτύξεως τοῦ ἀθλητισμοῦ στό ΛΣ, καταρτίσεως προ γραμμάτων ψυχαγωγίας, κατατάξεως καί ἀπολύσεως (στρατολογίας) τοῦ στρατιω τικοῦ προσωπικοῦ ΛΣ, ἐκπονήσεως καί ἐφαρμογῆς σχεδίων ἐπιστρατεύσεως το ἐφεδρικοῦ προσωπικοῦ ΛΣ καί τέλος δργανώσεως μηχανογραφικῶν συστημάτω στίς ὑπηρεσίες YEN,

### **3. Διεύθυνση Οικονομικῶν Ύπηρεσιῶν (ΔΟΥ).**

Έχει άρμοδιότητα σέ θέματα συντάξεως και ύποβολής του τακτικοῦ προϋπολογισμοῦ ΥΕΝ και έκτελέσεώς του, συστάσεως παγίων προκαταβολών στίς κεντρικές και περιφερειακές ύπηρεσίες, τηρήσεως τής νομοθεσίας γιά τίς άποδοχές και έπιδόματα τοῦ προσωπικοῦ, προγραμματισμοῦ και προμήθειας τῶν ἀναγκαιούντων ἔφοδίων, ύλικῶν και μέσων, τηρήσεως βιβλίων ἀπογραφῆς ύλικοῦ, μισθώσεως κτιρίων γιά τή στέγαση τῶν ύπηρεσιῶν, ἐλέγχου τῶν δικαιολογητικῶν μισθοτροφοδοσίας προσωπικοῦ και διαφόρων ἄλλων δαπανῶν, διενέργειας διαγωνισμῶν γιά προμήθειες ύλικῶν, προμήθειας, διαθέσεως και συντηρήσεως δηλισμοῦ τοῦ στρατιωτικοῦ προσωπικοῦ και συντάξεως μισθοδοτικῶν καταστάσεων και πληρωμῆς τοῦ προσωπικοῦ.

### **4. Διεύθυνση Τεχνικῆς Ύποδομῆς (ΔΤΥ).**

Έχει άρμοδιότητα σέ θέματα ἀνεγέρσεως κτιριακῶν ἔγκαταστάσεων τῶν ύπηρεσιῶν ΥΕΝ και τῶν σχολῶν και βελτιώσεώς τους, διενέργειας διαγωνισμῶν γιά τήν προμήθεια ἔξοπλισμοῦ τῶν σχολῶν, ἔκτελέσεως τεχνικῶν ἐπιθεωρήσεων, ναυπηγήσεως, συντηρήσεως και ἐπισκευῆς τῶν πλωτῶν μέσων ΛΣ και πλοηγικῆς ύπηρεσίας, ἐπιθεωρήσεως τῶν μέσων αὐτῶν και τηρήσεως σχετικῶν φακέλλων, ἐποπτείας χερσαίων μέσων (αύτοκινήτων κλπ.) και τηλεπικοινωνιακῶν μέσων και δικτύων ΥΕΝ.

**Στήν κεντρική ύπηρεσία ΥΕΝ** άνήκουν ἐπίσης:

#### **1. Η Διεύθυνση Πολιτικῆς Σχεδιάσεως Ἐκτάκτου Ἀνάγκης (ΔΠΣΕΑ).**

Χειρίζεται θέματα ἐπιστρατεύσεως και ἔκτάκτων περιστάσεων, καταρτίζει τά ἀπαιτούμενα σχέδια και συνεργάζεται μέ συναρμόδιες ύπηρεσίες ἄλλων ύπουργειών και όργανισμῶν.

#### **2. Τό Γραφεῖο Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων.**

Παρακολουθεῖ τόν οἰκονομικό και πολιτικό τύπο και ἔνημερώνει τίς άρμόδιες ύπηρεσίες τοῦ ΥΕΝ γιά κάθε θέμα πού τίς ἔνδιαφέρει. Ἐπίσης ἔχει τήν ἐπιμέλεια τῶν ἀνακοινώσεων τοῦ ύπουργείου και τῶν ἀπαντήσεων σέ δημοσιεύματα, τῆς προβολῆς τοῦ ἔργου τοῦ ΥΕΝ και τοῦ ΛΣ και τῆς δργανώσεως και συντονισμοῦ ἐκδηλώσεων γιά τό ἔργο τοῦ ΥΕΝ.

**Περιφερειακές Ύπηρεσίες.**

Οι περιφερειακές ύπηρεσίες ἔδρεύουν στό κέντρο, στίς ἑπαρχίες και στό ἔξωτερικό. Ἐποπτεύονται ἀπό τό ΥΕΝ μέσω τῶν κεντρικῶν ύπηρεσιῶν του και εἶναι οἱ ἔξης:

#### **1. Οι Λιμενικές Ἀρχές.**

Στά διάφορα λιμάνια τῆς χώρας λειτουργοῦν, ἀνάλογα μέ τήν ἐμπορευματική και ἐπιβατική κίνηση και τή γενικότερη σημασία τους, τά κεντρικά λιμεναρχεῖα, τά λιμεναρχεῖα, τά ύπολιμεναρχεῖα και οἱ λιμενικοί σταθμοί, τά δοποῖα εἶναι ἐπανδρωμένα μέ στρατιωτικό προσωπικό ΛΣ και μέ πολιτικούς ύπαλλήλους. Στά μικρά λιμά-

νια χωρίς ίδιαίτερη σημασία, λιμενικά καθήκοντα έχουν άνατεθεί στούς ύπαλλήλους λιμένος, δηλαδή τελωνειακούς ύπαλλήλους πού άσκοῦν παράλληλα και τά κύρια καθήκοντά τους.

Στά κυριότερα λιμάνια τοῦ έξωτερικοῦ (Λονδίνο, Νέα Υόρκη, Αμβούργο, Μπουένος Αυρες, Σύδνεϋ κλπ.) έχουν ίδρυθεί και λειτουργοῦν **προξενικά λιμεναρχεία** γιά τήν παρακολούθηση και έξυπηρέτηση τῆς ποντοπόρου έλληνικής ναυτιλίας. Στά προξενικά λιμεναρχεία τοποθετούνται άξιωματικοί ΛΣ μέ αποστολή τήν έπιθεώρηση τῶν πλοίων από πλευρᾶς ἀσφάλειας και ένδιαιτήσεως πληρώματος, τήν έπιλυση ναυτεργατικῶν διαφορῶν και τή διευκόλυνση τῶν πλοίων στά θέματα πού δημιουργοῦνται μέ τίς τοπικές ἀρχές τῶν λιμανιῶν ὅπου έδρεύουν.

## **2. Οι Σχολές τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.**

Λειτουργοῦν ή Σχολή Λιμενοφυλάκων, τά σχολεῖα έπιμορφώσεως κατωτέρων άξιωματικῶν ΛΣ και ἐπαγγελματικῆς μετεκπαίδεύσεως άνθυπασπιστῶν ΛΣ.

Η Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων ΛΣ και ή Σχολή Υπαξιωματικῶν ΛΣ λειτουργοῦν μέσα στίς άντιστοιχεις Σχολές τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ ύπό ένιασία μέ αὐτές διοίκηση.

## **3. Οι Δημόσιες Σχολές Έμπορικοῦ Ναυτικοῦ.**

Λειτουργοῦν:

- Οι άνωτερες δημόσιες σχολές έμπορικοῦ ναυτικοῦ (ΑΔΣΕΝ) στό κέντρο και τίς ἐπαρχίες, γιά πλοιάρχους, μηχανικούς και ραδιοτηλεγραφητές.
- Τά δημόσια λύκεια έμπορικοῦ ναυτικοῦ (ΔΛΕΝ) στό κέντρο και ἐπαρχία γιά τούς τρεῖς κλάδους.
- Τό Κέντρο Έπιμορφώσεως Άξιωματικῶν ΕΝ (ΚΕΣΕΝ) στόν "Άγιο Ιωάννη Ρέντη γιά ύποψήφιους πλοιάρχους Α' τάξεως και μηχανικούς Α' τάξεως.
- Η Δημόσια Σχολή Ήλεκτρονικῶν Όργάνων (ΔΣΗΝΟ) στόν Πειραιᾶ.
- Οι σχολές προπαίδεύσεως στήν Πρέβεζα γιά κατώτερα πληρώματα (καταστρώματος, μηχανῆς, μαγείρων, θαλαμηπόλων).
- Τη Σχολή Σωστικῶν και Πυροσβεστικῶν Μέσων στόν Ασπρόπυργο.
- Τη Σχολή Μετεκπαίδεύσεως Θαλαμηπόλων στή Γλυφάδα.

## **4. Η έπισκευαστική βάση ΛΣ (γιά πλωτά και χερσαῖα μέσα).**

Λοιπές Ύπηρεσίες.

### **1. Η Διεύθυνση Θαλασσίων Κρατικῶν Μεταφορῶν (ΔΘΚΜ).**

Είναι ή κρατική ύπηρεσία πού έχει αποστολή νά έκτελεῖ τίς ἀπαραίτητες ένέργειες γιά τή ναύλωση ή τήν έπιταξη πλοίων, προσώπων και ἀντικειμένων γιά τίς άναγκες τῶν ένόπλων δυνάμεων. Οι έπιτάξεις γίνονται δταν αὐτό κριθεῖ ἀπαραίτητο λόγω προσκλήσεως ἔφεδρων, έπιστρατεύσεως, ἀπεργιῶν ή άνταπεργιῶν.

### **2. Η Έπιθεώρηση Έμπορικῶν Πλοίων (ΕΕΠ).**

Είναι ἀρμόδια γιά τή διενέργεια τῶν καταμετρήσεων και έπιθεωρήσεων (τακτικῶν - ἔκτακτων) τῶν έλληνικῶν πλοίων και ἔκδοση τῶν σχετικῶν πιστοποιητικῶν.



### **3. Η Υπηρεσία Ναυτικῶν Μητρώων (YNM).**

Τηρεῖ τά μητρώα τῶν ναυτικῶν, στά δοποῖα καταγράφονται οι ύπηρεσίες τους στά διάφορα πλοϊα. Ή καταγραφή γίνεται μέ βάση τά ναυτολόγια τῶν πλοίων, τά δοποῖα διαβιβάζονται στήν YNM άπό τό NAT μετά τή σχετική ἐπεξεργασία.

Ή YNM ἑκδίδει ἐπίσης τά διάφορα ἀποδεικτικά ναυτικῆς Ικανότητας (διπλώματα, πτυχία, ἀδειες) κατά τίς ίσχυουσες διατάξεις.

#### **30.4 Τό Λιμενικό Σῶμα.**

Ή ἐμπορική ναυτιλία, λόγω τῆς σπουδαιότητάς της γιά τήν ἐθνική οἰκονομία καί τήν δμυνα τῆς χώρας, ἔχει ἀνάγκη ἰδιαίτερης προσοχῆς καί φροντίδας ἀπό τό κράτος.

Γιά τόν ἐπιτυχή χειρισμό τῶν θεμάτων τῆς ναυτιλίας, τά δοποῖα παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλία καί ἀπαιτοῦν ἔξειδίκευση καί ἐμπειρία, κρίθηκε σκόπιμη ἡ ὕδρυση ἐνός εἰδικοῦ σύμματος κρατικῶν ὑπαλλήλων, μέ εἰδικές τεχνικοοικονομικές γνώσεις γιά τή χάραξη καί ἀσκηση τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τοῦ κράτους, ἀλλά καί μέ στρατιωτική πειθαρχία, πού εἶναι ἀπαραίτητη γιά τήν ἀσκηση τῶν ἀστυνομικῶν καθηκόντων καί τήν ἐκτέλεση στρατιωτικῆς ἀποστολῆς σέ καταστάσεις πολέμου ἢ ἐπιστρατεύσεως.

Παλαιότερα δ̄ χειρισμός τῶν θεμάτων αὐτῶν γινόταν ἀπό στελέχη τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ, πού ἐπάνδρωναν τά διάφορα λιμεναρχεῖα, καί τοῦ ὑπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας. Γί' αὐτό ἡ διοίκηση τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ εἶχε ἀνατεθεῖ διαδοχικά στά ὑπουργεῖα Ναυτικῶν καί Ἐθνικῆς Οἰκονομίας.

Μέ τό νόμο 1753/1919 συστήθηκε τό ΛΣ ώς ἰδιαίτερος διοικητικός κλάδος τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καί τά πρῶτα του στελέχη ἦταν μεταταγέντες ἀξιωματικοί τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ.

Τό ΛΣ εἶναι στρατιωτικά συντεταγμένο καί ὑπάγεται στό YEN. Σέ καιρό πολέμου ἡ γενικῆς ἐπιστρατεύσεως ὑπάγεται στό Γενικό Ἐπιτελεϊο Ἐθνικῆς Ἀμύνης μέσω τοῦ Ἀρχηγείου Ναυτικοῦ, γιά θέματα πού ἀνάγονται στήν ἐθνική δμυνα.

Μέ τό προσωπικό τοῦ ΛΣ, πού εἶναι ἀξιωματικοί, ὑπαξιωματικοί καί λιμενοφύλακες, ἐπανδρώνονται οι κεντρικές καί περιφερειακές ὑπηρεσίες τοῦ YEN, οι λιμενικές ἀρχές τῆς χώρας καί τά προξενικά λιμεναρχεῖα.

#### **30.5 Προέλευση στελεχῶν ΛΣ.**

Στό ΛΣ κατατάσσονται μετά ἀπό ἔξετάσεις ὡς δόκιμοι ἀξιωματικοί, ἀπόφοιτοι ἀνωτάτων σχολῶν (Νομικῆς, Ἀνωτάτης Ἐμπορικῆς, Παντείου, Ἀνωτάτης Βιομηχανικῆς) καί διπλωματοῦχοι πλοίαρχοι ἢ μηχανικοί Γ' τάξεως, ἀπόφοιτοι τῶν ΑΔΣΕΝ.

Αύτοί ὑφίστανται στρατιωτική καί ναυτικοοικονομική ἐκπαίδευση στή Σχολή Λιμενικῶν Δοκίμων πού λειτουργεῖ μαζί μέ τή Σχολή Ναυτικῶν Δοκίμων ὑπό ἐνιαία διοίκηση. Μετά ἀπό ἐνάμισυ περίπου ἑτους ἐπιτυχή φοίτηση, οι δόκιμοι ὁνομάζονται σημαιοφόροι ΛΣ γενικῶν ὑπηρεσιῶν (ΓΥ).

Παράλληλα ὑπάρχει καί δ̄ κλάδος τῶν τεχνικῶν ἀξιωματικῶν ΛΣ πού προέρχονται ἀπό ἀνώτατες τεχνικές σχολές, κατατάσσονται μέ τό βαθμό τοῦ ὑποπλοιάρχου καί ὑφίστανται ταχύρρυθμη στρατιωτική ἐκπαίδευση.

Ύπάρχει τέλος καί δ̄ κλάδος τῶν ἀξιωματικῶν ΛΣ εἰδικῶν ὑπηρεσιῶν (ΕΥ), πού



προέρχονται από τήν τάξη τῶν ύπαξιωματικῶν καί ἔξελίσσονται μέχρι τό βαθμό τοῦ πλωτάρχη.

‘Ως δόκιμοι ύπαξιωματικοί ΛΣ κατατάσσονται, κατόπιν ἔξετάσεων, ἀπόφοιτοι γυμνασίου οι δόποιοι ὑφίστανται εἰδική στρατιωτική καί ναυτικοοικονομική ἕκπαίδευση στή Σχολή Ἐκπαιδεύσεως Δοκίμων ‘Υπαξιωματικῶν ΛΣ πού λειτουργεῖ στό Κέντρο Ἐκπαιδεύσεως τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ ὑπό ἐνιαίᾳ μέ αὐτό διοίκηση.

Οι δόκιμοι λιμενοφύλακες κατατάσσονται μέ ἔξετάσεις, μετά τήν ἔκπλήρωση τῶν στρατιωτικῶν τους ύποχρεώσεων, καί ἔκπαιδεύονται στή Σχολή Μονίμων Λιμενοφυλάκων πού λειτουργεῖ στόν Πειραιᾶ.

### 30.6 Καθήκοντα προσωπικοῦ ΛΣ.

‘Ο ἀρχηγός ΛΣ φέρει τό βαθμό τοῦ ἀντιναυάρχου καί προϊσταται σέ ὅλες τίς ὑπηρεσίες του.

Μετά ἀπό τὸν ἀρχηγό, στήν ίεραρχία τοῦ σώματος, εἶναι ὁ ὑπαρχηγός ΛΣ πού φέρει τό βαθμό τοῦ ὑποναυάρχου. Ἀκολουθοῦν στήν ίεραρχική πυραμίδα οἱ ἀξιωματικοί μέ τό βαθμό τοῦ ἀρχιπλοιάρχου ΛΣ καί ἔπονται οἱ ἀξιωματικοί μέ τό βαθμό πλοιάρχου ΛΣ πού τοποθετοῦνται ὡς διευθυντές στίς κεντρικές διευθύνσεις τοῦ ΥΕΝ καί στίς κεντρικές καί περιφερειακές ὑπηρεσίες του (Οἴκο Ναύτου, ΓΕΝΕ, ΔΘΚΜ, ΥΝΜ, κεντρικά λιμεναρχεῖα - προξενικά λιμεναρχεῖα).

Οι ἀντιπλοιάρχοι καί πλωτάρχες ΛΣ τοποθετοῦνται ὡς τμηματάρχες στίς διευθύνσεις τοῦ ΥΕΝ ή ὡς διοικητές ή προϊστάμενοι τῶν περιφερειακῶν ὑπηρεσιῶν (σχολή λιμενοφυλάκων, ἀνώτερες δημόσιες σχολές ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, σέ δρισμένα κεντρικά καί προξενικά λιμεναρχεῖα καί στά ἄλλα λιμεναρχεῖα τῆς χώρας).

Οι κατώτεροι ἀξιωματικοί ΛΣ (ὑποπλοιάρχοι, ἀνθυποπλοιάρχοι καί σημαιοφόροι) τοποθετοῦνται ὡς προϊστάμενοι μικρότερων λιμεναρχείων καί ὑπολιμεναρχείων, ὑποδιοικητές τῶν ΑΔΣΕΝ, εἰσηγητές τῶν διευθύνσεων τοῦ ΥΕΝ κλπ.

Οι ἀνθυπασπιστές καί ύπαξιωματικοί ΛΣ τοποθετοῦνται ὡς προϊστάμενοι τῶν λιμενικῶν σταθμῶν καί ὡς προσωπικό τῶν διαφόρων κεντρικῶν καί περιφερειακῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ΥΕΝ.

Οι λιμενοφύλακες πλαισιώνουν τίς λιμενικές ἀρχές καί τίς ὅλες ὑπηρεσίες τοῦ ΥΕΝ, ἔκτελώντας καθήκοντα σκοπῶν τῶν διαφόρων καταστημάτων, τῶν λιμενικῶν ἔγκαταστάσεων καί τῶν λιμανιῶν καί παραλίων τῆς χώρας καί διάφορες ὅλες βιοηθητικές ὑπηρεσίες (δόδηγοί, γραφεῖς, ἀγγελιαφόροι κλπ).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΠΡΩΤΟ

### ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

#### 31.1 Γενική άστυνομική άρμοδιότητα.

Οι λιμενικές άρχες έχουν άρμοδιότητα γιά τήν ασκηση γενικής άστυνομικής έξουσίας στά λιμάνια και τά χωρικά ύδατα τοῦ κράτους, καθώς έπίσης και ἐπάνω στά έλληνικά έμπορικά πλοῖα.

Κάθε λιμάνι περιλαμβάνει τή **Θαλάσσια περιοχή** (λεκάνη) και τμῆμα ἐδάφους πού λέγεται **χερσαία ζώνη λιμένος**. Η ζώνη αύτή ἔκτείνεται σέ ὅλο τό μῆκος τοῦ λιμανιοῦ και φθάνει σέ βάθος πού περιλαμβάνει τά τεχνικά λιμενικά ἔργα και τούς χώρους και ἔγκαταστάσεις πού ἔχουν προβλητικές της λειτουργικές του ἀνάγκες (προβλήτες, ἀποβάθρες, παραλιακά πεζοδρόμια, ναυπηγεῖα, ίχθυδσκαλες, ναυταθλητικές ἔγκαταστάσεις, χώρους φορτοεκφορτώσεως κλπ.).

"Όταν παραστεῖ ἀνάγκη νά καθορισθεῖ η ἔκταση τῆς χερσαίας ζώνης λιμένος, ἐκδίδεται κοινή ἀπόφαση τῶν ύπουργῶν Δημοσίων "Ἐργων, Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας και Δημοσίας Τάξεως.

Τά **χωρικά ύδατα** ή **αιγιαλίτιδα ζώνη** (Territorial Waters) περιλαμβάνουν θαλάσσια ζώνη, τό πλάτος τῆς διαστάσης δύο χιλιόμετρα από τόν έλληνικό νόμο σέ ἔξι ναυτικά μίλια. Τό πλάτος αύτοῦ μπορεῖ νά διαφορετικά μέ προεδρικό διάταγμα πού ἐκδίδεται μέ πρόταση τοῦ ύπουργού συμβουλίου. "Άλλα κράτη έχουν καθορίσει διαφορετικό πλάτος γιά τά χωρικά τους ύδατα.

Κατά τό διεθνές δίκαιο, η αιγιαλίτιδα ζώνη ύπαγεται στήν κυριαρχία τοῦ παράκτιου κράτους και ἀποτελεῖ ἀναπόσταστο τμῆμα τοῦ ἐδάφους του. Η κυριαρχία αύτή περιορίζεται ἀπό τό διεθνῶς ἀναγνωρισμένο δικαίωμα ἀβλαβοῦς διελεύσεως τῶν πλοίων τῶν ξένων κρατῶν.

"Έκτος ἀπό τά χωρικά ύδατα, η κυριαρχία τῶν κρατῶν ἔκτείνεται και στήν ύφαλοκρηπίδα τους (Continental Shelf). Η ύφαλοκρηπίδα περιλαμβάνει τό βυθό τῆς θάλασσας και τό ύπεδαφος τῶν παρακειμένων στίς ἀκτές ύποθαλασσίων περιοχῶν πού ἔκτείνονται και πού πέρα ἀπό τά δρια τῆς αιγιαλίτιδας ζώνης, μέχρι βάθους θάλασσας 200 μέτρων η και πέρα ἀπό τό δριο αύτο, μέχρι τό σημεῖο δην τό βάθος τῶν ύδατων ἐπιτρέπει τήν ἐκμετάλλευση τῶν φυσικῶν πόρων τῶν περιοχῶν αύτῶν.

Τά κυριαρχικά δικαιώματα πού ἀσκοῦν τά παράκτια κράτη ἀφοροῦν τή χρήση και ἐκμετάλλευση τῶν βυθῶν, χωρίς αύτό νά σημαίνει ότι μπορεῖ νά παραβλέπεται η ἀρχή τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν γιά τό θαλάσσιο χώρο πού ἔκτείνεται μετά τήν αιγιαλίτιδα ζώνη.

Τά σχετικά μέ τήν ύφαλοκρηπίδα θέματα ρυθμίζονται ἀπό τή διεθνή σύμβαση τῆς Γενεύης τοῦ 1958, κατά ρητή διάταξη τῆς διαστάσης πού αιγιαλίτιδα ζώνη.



ύφαλοκρηπίδα (άρθρο 1β). Τή διεθνή σύμβαση της Γενεύης έχει κυρώσει ή 'Ελλάδα μέ τό νόμο 1182/1972.

Τά τοπικά δρια άρμοδιότητας, μέσα στά δοποία ή κάθε λιμενική άρχη άσκει τή δικαιοδοσία της, καθορίζονται μέ προεδρικά διατάγματα.

Οι λιμενικές άρχες, κατά τήν διακήση τής άστυνομικής τους άρμοδιότητας:

α) Ρυθμίζουν τήν κίνηση, στάθμευση μεθόρυμση και άγκυροβολία, τήν άσφαλεια, υγιεινή, καθαριότητα και τάξη γενικά στήν περιφέρειά τους.

β) Προνοοῦν νά διατηρεῖται τό λιμάνι σέ καλή κατάσταση, ώστε νά έχασφαλίζεται ή προσόρμιση τών πλοίων και ή έλευθερη χρησιμοποίησή του.

γ) Άσκοῦν ύγειονομικά καθήκοντα, έφόσον στήν περιφέρειά τους δέν ύπαρχει είδική ύγειονομική ύπηρεσία λιμανιού.

δ) Παρακολουθοῦν τήν έφαρμογή τών διατάξεων πού ίσχυουν περί άρχαιοτήτων, δημοσίων κτημάτων, τουριστικών πλοίων, τουριστικής έμφανίσεως τών λιμανιών και παραλίων και τού θαλάσσιου τουρισμού γενικά, όπως έπισης και τών άγορανομικών διατάξεων.

ε) Άσκοῦν κάθε άλλη άρμοδιότητα πού άνατίθεται μέ είδικούς νόμους στήσ αστυνομικές άρχες.

### **31.2 Είδικές άρμοδιότητες λιμενικών άρχων.**

Οι λιμενικές άρχες, έκτός από τή γενική άστυνομική άρμοδιότητα πού άσκοῦν μέσα στούς χώρους τοπικής δικαιοδοσίας τους, είναι έπιφορτισμένες από τό νόμο και μέ τά έχης είδικά καθήκοντα:

α) Έποπτεύουν γιά τήν κανονική λειτουργία τών φάρων και φανῶν πού ύπαρχουν στήν περιφέρειά τους και σέ περίπτωση βλάβης ειδοποιοῦν άμεσως τίς άρμοδιες ύπηρεσίες.

β) Έποπτεύουν γιά τήν κανονική τήρηση από τά πλοϊα τών διατάξεων τού διεθνούς κανονισμού άποφυγῆς συγκρούσεως σέ δι, τι άφορά τά προβλεπόμενα φῶτα και λοιπά σημεία.

γ) Αναφέρουν στήσ άρμοδιες ύπηρεσίες γιά τούς κινδύνους ναυσιπλοΐας πού έμφανίζονται στήν περιοχή δικαιοδοσίας τους και λαμβάνουν τά άπαιτούμενα μέτρα γιά τήν πρόληψη ότυχημάτων.

δ) Φροντίζουν γιά τήν ταχεία άνέλκυση ναυαγίων πού έμποδίζουν τή ναυσιπλοΐα ή ρυπαίνουν τίς άκτες.

ε) Άπαγορεύουν προσωρινά και γιά λόγους έθνικής άσφαλειας ή έννομης τάξεως, κατόπιν άποφάσεως τού ύπουργικού συμβουλίου, τήν παραμονή στά χωρικά ύδατα ή τή διέλευση από αύτά πλοίων ή βοηθητικών ναυπηγημάτων ξένης έθνικότητας.

στ) Άσκοῦν έποπτεία στά παροπλισμένα πλοϊα και δι θιάρχει άνάγκη καθορίζουν τόν έλαχιστο άριθμό φυλάκων πού χρειάζονται.

ζ) Καθορίζουν τά μέτρα πού πρέπει νά λαμβάνονται γιά τήν πρόληψη πυρκαϊών στά πλοϊα και στήσ έγκαταστάσεις και, σέ περίπτωση πυρκαϊᾶς, άναλαμβάνουν τό συντονισμό ένεργειών γιά τήν καταπολέμησή της, ζητώντας τή συνδρομή τής πυροσβεστικής ύπηρεσίας, τών δρυμούντων πλοίων, τών έργατων λιμένος και κάθε άλλου πού θά μπορούσε νά βοηθήσει.

η) Έποπτεύουν γιά τήν κανονική τήρηση τών δρομολογίων τών πλοίων.

θ) Μεριμνούν ώστε τά πλοϊα κατά τόν είσπλου και έκπλου νά φέρουν τήν έθνική τους σημαία.



### 31.3 Κανονισμοί Λιμένος.

Γιά τήν δσκηση τών άστυνομικών τους καθηκόντων, οι λιμενικές άρχες έκδιδουν άστυνομικές διατάξεις ύπο τύπο κανονισμών λιμένων, οι δποίες, μετά από γνώμη τοῦ νομάρχη, έγκρινονται από τόν ύπουργό Έμπορικής Ναυτιλίας καί δημοσιεύονται στήν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Γιά τίς λιμενικές άρχες πού έδρεύουν στήν περιφέρεια τῆς τέως διοικήσεως πρωτευούσης δέννα άπαιτεῖται ή γνώμη τοῦ νομάρχη. Οι κανονισμοί λιμένων ρυθμίζουν τοπικά θέματα καί περιέχουν όμοιόμορφες γιά όλα τά λιμάνια διατάξεις, μέτα τίς δποίες έπιδιώκεται ή τήρηση τῆς τάξεως, άσφαλειας, καθαριότητας, ύγιεινής καί ή ρύθμιση τοῦ τρόπου καί τών συνθηκῶν έργασίας τών έργασιομένων στό λιμάνι. Οι παραβάτες τών άστυνομικών διατάξεων (κανονισμών λιμένος) τιμωροῦνται μέτα πόφαση τῆς λιμενικής άρχης, άφού κληθοῦν έγγραφως σέ απολογία καί τεθεῖ 24ωρη προθεσμία γιά τήν ύποβολή της. Τό πρόστιμο πού έπιβάλλεται δέννα πρέπει νά ύπερβαίνει τό ποσό τών 40.000 δρχ. Γιά τίς παραβάσεις τών διατάξεων άποφυγής ρυπάνσεως τῆς θάλασσας μέτα πετρελαιοειδή, τό ποσό τοῦ προστίμου μπορεῖ νά φθάσει μέχρι τίς 800.000 δρχ. Σέ σοβαρές περιπτώσεις ρυπάνσεως μέτα πετρέλαιο άπό πλοϊα, δύπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας έχει δικαίωμα έπιβολής προστίμου μέχρι 50 έκατομμυρίων δρχ.

Μετά τήν κοινοποίηση τῆς άποφάσεως έπιβολής προστίμου, μπορεῖ νά άπαγορευθεῖ δύπόλους τοῦ πλοίου, έκτός ἢν κατατεθεῖ ισόποση έγγυητική έπιστολή τράπεζας ή ἢν συγκοινωνιακοί ή δλλοι λόγοι έπιβάλλουν τόν άπόπλου κατά τήν κρίση τῆς λιμενικής άρχης.

Έκτός άπό τήν καταβολή τοῦ προστίμου, οι παραβάτες ύποχρεοῦνται στήν έγκαιρη συμμόρφωση πρός τίς σχετικές διατάξεις καί στήν άποκατάσταση τών πραγμάτων. "Αν δύπαρβάτης δέννα συμμορφώνεται, ή λιμενική άρχη δικαιοῦται νά προβεῖ στίς άπαιτούμενες ένέργειες καί νά καταλογίσει τή σχετική δαπάνη σέ βάρος του.

Σέ έξαιρετικά έπειγουσες περιπτώσεις, δταν άπό τήν παράβαση άστυνομικής διατάξεως άπειλεῖται ή δημοσία τάξη ή ή άσφαλεια τών πλοίων, έγκαταστάσεων κλπ., μπορεῖ δύπροστάμενος τῆς λιμενικής άρχης καί χωρίς τίς νόμιμες διατυπώσεις νά προβεῖ στήν άμεση άποκατάσταση τών πραγμάτων, μέτα άποκλειστική εύθύνη τοῦ παραβάτη. Οι παραβάτες μποροῦν νά προσφύγουν, μέσα σέ προθεσμία πέντε ήμερών άπό τήν κοινοποίηση τῆς άποφάσεως, στό ειρηνοδικείο, τό δποίο έκδικάζει τήν ύπόθεση μέσα σέ προθεσμία τριών ήμερών, μετά προηγούμενη κλήτευση τοῦ παραβάτη.

Στήν περίπτωση έπιβολής προστίμου μέτα πόφαση τοῦ ύπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας γιά σοβαρή ρύπανση, έπιτρέπεται προσφυγή μέσα σέ προθεσμία πέντε ήμερών στό ύπουργικό συμβούλιο.

### 31.4 Άνακριτικά καθήκοντα λιμενικών άρχων.

Οι προιστάμενοι τών λιμενικών άρχων, οι νόμιμοι άναπληρωτές τους καί οι άξιωματικοί καί άνθυπασπιστές τοῦ ΛΣ πού ύπηρετοῦν σ' αύτές, άσκοῦν στήν περιφέρειά τους όλα τά δικαιώματα καί καθήκοντα γενικών άνακριτικών ύπαλλήλων, ύπό τήν έποπτεία τοῦ άρμδιου είσαγγελέα. 'Επίσης έκτελοῦν καθήκοντα δημόσιου

κατηγόρου στό πταισματοδικεῖο γιά τά πταίσματα πού τελοῦνται στήν περιφέρειά τους.

Στά καθήκοντα τοῦ ἀνακριτικοῦ ὑπαλλήλου περιλαμβάνονται οἱ συλλήψεις προσώπων καὶ ἡ ἐνέργεια ἀνακριτικῶν πράξεων, δπως ἔρευνες, κατασχέσεις πειστηρίων, λήψη ἐνόρκων μαρτυρικῶν καταθέσεων κλπ.

Ἡ ἀνακριτική ἀρμοδιότητα τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν εἶναι γενική. Δέν περιορίζεται μόνο σέ συγκεκριμένες παραβάσεις (π.χ. λαθρεμπορίας ἢ παράνομης ἀλιείας), ἀλλά ἔκτείνεται σέ όλους τούς χώρους δικαιοδοσίας τους, δηλαδή τά λιμάνια, τά χωρικά ὕδατα καὶ τά ἐμπορικά πλοῖα.

Εἰδικά γιά τά ἐμπορικά πλοῖα καὶ βοηθητικά ναυπηγήματα μέξένη σημαία πού βρίσκονται στά ἑλληνικά λιμάνια καὶ στά ἑλληνικά χωρικά ὕδατα, ἡ ἀρμόδια λιμενική ἀρχή ἀσκεῖ ὅλα τά ἀνακριτικά καθήκοντά της στίς ἔξης μόνο περιπτώσεις:

α) "Οταν ἀπειλεῖται ἡ διαταράσσεται ἡ δημόσια τάξη (π.χ. ρίχνονται πυροβολισμοί ἀπό τό ξένο πλοῖο).

β) "Οταν ζητηθεῖ ἡ συνδρομή τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς ἀπό τὸν πλοίαρχο ἢ ἄλλο πρόσωπο πού ἐπιβαίνει στό πλοῖο (π.χ. καλεῖ κάποιος σέ βοήθεια).

Στίς περιπτώσεις πού ἐπεμβαίνει ἡ λιμενική ἀρχή, είδοποιεῖται ἔγκαιρα, ὥστε νά παρίσταται ἐπίσης καὶ ἡ οἰκεία προξενική ἀρχή. Σέ κατεπείγουσα ἀνάγκη, ἡ ἀνακοίνωση τῆς ἐπεμβάσεως μπορεῖ νά γίνει καὶ κατά τὴν ὥρα διεξαγωγῆς της.

Οι λιμενικές ἀρχές μποροῦν ἐπίσης, μέσα στά ἑλληνικά χωρικά ὕδατα, νά προβάνουν σέ συλλήψεις καὶ ἀνακριτικές γενικά πράξεις ἐναντίον προσώπων πού ἐπιβαίνουν σέ ξένα πλοῖα καὶ διώκονται ἡ ἔχουν καταδικασθεῖ γιά ἔγκλήματα ἢ εἶναι ὑπόπτα δραπετεύσεως. Καὶ στίς περιπτώσεις αὐτές ὀφείλουν ἐπίσης νά ἐνημερώνουν τὴν οἰκεία προξενική ἀρχή.

· "Οταν διαπράττονται ἔγκλήματα ἐπάνω σέ ξένα πολεμικά πλοῖα πού βρίσκονται σέ ἑλληνικά λιμάνια ἢ χωρικά ὕδατα, οἱ λιμενικές ἀρχές ὀφείλουν νά ἀπέχουν ἀπό κάθε ἐπέμβαση.

"Οταν στά ξένα πολεμικά πλοῖα καταφύγουν πρόσωπα καταδικασμένα ἢ διωκόμενα, οἱ λιμενικές ἀρχές ζητοῦν ἀπό τὸν κυβερνήτη τὴν παράδοσή τους καὶ σέ περίπτωση ἀρνήσεως του, ἀναφέρονται στό YEN καὶ στήν ἀρμόδια εἰσαγγελική ἀρχή. Τό θέμα στή συνέχεια διευθετεῖται μέσω τῆς διπλωματικῆς δόδου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

### ΠΛΟΗΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

#### 32.1 Πλοιγοί.

Οι πλοιγοί είναι ειδεικευμένα πρόσωπα πού προσλαμβάνονται από τόν πλοίαρχο ύποχρεωτικά ή προαιρετικά, άνάλογα μέ τίς ίσχυουσες διατάξεις κάθε λιμανιού, γιά τήν δύνηση τοῦ πλοίου κατά τόν εἰσπλου στό λιμάνι ή τόν έκπλου από αύτό καί κατά τή διέλευση διωρύγων, στενῶν ή διλλων έπικινδύνων γιά τήν ναυτιλία περιοχῶν.

Ό πλοιγός έχει ειδικές γνώσεις γιά τή θαλάσσια περιοχή όπου άσκει τά καθήκοντά του καί είναι πολύτιμος σύμβουλος καί βοηθός τοῦ πλοιάρχου. Τυχόν δμως λανθασμένη συμβουλή ή ένέργεια τοῦ πλοιγού, δέν άπαλλάσσει από τήν εύθυνη τόν πλοίαρχο, δ όποιος έχακολουθεῖ νά τή φέρει άκεραι γιά τή διακυβέρνηση τοῦ πλοίου του.

Ώς πλοιγοί διορίζονται, μετά από διαγωνισμό, διπλωματοῦχοι πλοίαρχοι τοῦ έμπορικοῦ ναυτικοῦ πού συγκεντρώνουν τά άπαιτούμενα από τίς ίσχυουσες διατάξεις προσόντα καί τοποθετούνται στούς πλοιγικούς σταθμούς πού λειτουργοῦν στόν Πειραιά καί στά διλλα μεγάλα έλληνικά λιμάνια. Όπου ύπάρχει πλοιγικός σταθμός, ή πλοιάρχηση είναι ύποχρεωτική γιά δλα τά πλοϊα πού καταπλέουν καί αποπλέουν ή μεθορμίζονται στήν περιοχή τοῦ σταθμού.

Σέ λιμάνια όπου δέν ύπάρχει πλοιγικός σταθμός, μπορεῖ δ προϊστάμενος τής λιμενικῆς άρχης νά διατάξει τήν πλοιάρχηση, λόγω έξαιρετικῶν συνθηκῶν, από κατάλληλο πρόσωπο πού δρίζει αύτός.

Άπο τήν ύποχρεωτική πλοιάρχηση έξαιρούνται:

α) Τά έλληνικά άκτοπλοϊκά έπιβατικά πλοϊα πού έκτελοῦν τακτικά δραμολόγια.

β) Τά κάτω τῶν 1000 κ.ο.χ., έλληνικά άκτοπλοϊκά φορτηγά πλοϊα.

γ) Τά έλληνικά πολεμικά πλοϊα καί τά βοηθητικά σκάφη τοῦ ΠΝ, καθώς καί τά ξένα πολεμικά καί βοηθητικά τοῦ ΠΝ, ύπό τόν δρο τής άμοιβαιότητας, έφόσον δηλαδή καί στή χώρα τοῦ ξένου πολεμικοῦ πλοίου δέν είναι ύποχρεωτική ή πλοιάρχηση τῶν έλληνικῶν πολεμικῶν.

#### 32.2 Πλοιγική ύπηρεσία.

Ή πλοιγική ύπηρεσία είναι δημόσια ύπηρεσία πού ύπάγεται διοικητικά στό ΥΕΝ. Έχει ώς άποστολή τήν δργάνωση, έποπτεία καί έλεγχο τῶν δργάνων στά δποϊα άνατθεται ή πλοιάρχηση τῶν πλοίων στά έλληνικά λιμάνια καί τούς δρμους, καθώς καί τή βεβαίωση, εϊσπραξη καί έλεγχο τῶν πλοιγικῶν δικαιωμάτων ή διλλων πόρων τής ύπηρεσίας.



Τό ΥΕΝ άσκει τή διοίκηση τής πλοηγικής ύπηρεσίας μέ τό Τέταρτο Τμῆμα τής Διευθύνσεως Όργανώσεως Λιμένων (ΔΟΛ).

‘Η πλοηγική ύπηρεσία ἔχει δικό της ξεχωριστό προϋπολογισμό, τό «Κεφάλαιο Πλοηγικής Ύπηρεσίας», στό δποιο περιέρχονται τά ἔσοδα ἀπό τά πλοηγικά δικαιώματα ή ἄλλους πόρους. Από τό κεφάλαιο αύτό καταβάλλονται οι ἀποδοχές τῶν πλοηγῶν καί τοῦ προσωπικοῦ τῆς πλοηγικής ύπηρεσίας.

Οι ἀρχιπλοηγοί, πλοηγοί καί οι ἄλλοι ναυτικοί πού ἀποτελοῦν τό προσωπικό τῆς ύπηρεσίας συνταξιοδοτοῦνται ἀπό τό NAT.

---



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΤΡΙΤΟ

## ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

### 33.1 Γενικά.

Στά σημεία έξόδου καί εισόδου κάθε χώρας, δηλαδή στά λιμάνια, σέρφοδρομία καί σιδηροδρομικούς σταθμούς, δημοπράτηση των προσωπικών απόστασης, σύμφωνα με την ισχύουσα σχετική νομοθεσία γιά την προστασία τής χώρας από τή μετάδοση λοιμωδῶν ή μεταδοτικῶν άσθματων.

Πρότις το σκοπό αύτό, σέ κάθε σημείο εισόδου λειτουργεί ειδική ύγειονομική υπηρεσία, υπαγόμενη στό ύπουργειό Κοινωνικών 'Υπηρεσιών, τό διποίο έχει και τή νεονικότερο εύθυνη για τή δημόσια ύνεια στή χώρα μας.

Στά έλληνικά λιμάνια ειδικότερα, όπου έδρευει λιμενική άρχη, λειτουργούν τά ύγειονομεία. Αυτά διευθύνονται από τόν προϊστάμενο της λιμενικής άρχης και γιά την ένέργεια του ύγειονομικού έλέγχου διατίθεται γιατρός ειδικά από τη νομιατρική ύπηρεσία (ύγειονομικό κέντρο).

Στά μεγάλα λιμάνια (Πειραιάς - Θεσσαλονίκη), τό ύγειονομείο άποτελεῖ άνεξάρτητη ύπηρεσία, ή όποια συνεργάζεται μέ τη λιμενική άρχη, γιά την έλευθεροκοινωνία τών πλοίων.

Εύθυνη τών κατά τόπους ύγειεονομείων είναι ή πρόληψη εισόδου λοιμωδῶν ή μεταδοτικῶν νοσημάτων στή χώρα καὶ ἀκόμα, ή ἀποφυγὴ μεταδόσεως τέτοιων νοσημάτων στὸ ἔξωτερικό. Οἱ ἀρρώστειες αὐτές, λόγῳ τῆς μεταδοτικότητάς τους καὶ τῶν σοβαροτάτων συμπτωμάτων, είναι ἔξαιρετικά ἐπικίνδυνες γιὰ τή δημόσια ύγεια, ἐπειδή ἐνδέχεται νά προκαλέσουν ἐπιδημίες, πού, σέ παλαιότερες ἐποχές, δηπως είναι ννωστό. είχαν ἀποδεκατίσει τόν πληθυσμό δλοκλήρων περιοχῶν.

Στη σύγχρονη έποχή, δέν έμφανιζονται έπιδημίες μεγάλης έκτασεως, τουλάχιστον στις περισσότερο προηγμένες χώρες, γιατί έφαρμόζονται αύστηροι κανόνες προστασίας της δημόσιας υγείας.

‘Ο κίνδυνος δύμας έξακολουθεῖ νά ύπάρχει, λόγω τῆς ἐπικοινωνίας μέ τίς μή ἀναπτυγμένες χώρες, ὅπου τά κρούσματα λοιμωδῶν νοσημάτων δέν εἶναι σπάνια καὶ γι' αὐτό ἐπιβάλλεται ἡ λήψη αύστηρων προληπτικῶν μέτρων ἀπό τίς ύπηρεσίες πού ἔχουν τὴν εὐθύνη νιά τὴν προστασία τῆς δημόσιας ὑγείας.

Οι πιο έπικινδυνές άρρωστειες πού άπειλούν περισσότερο τή δημόσια υγεία είναι η πανώλης, η χολέρα, ή εύλογιά, ο κίτρινος πυρετός, ο έσανθηματικός τύφος κ.ά.

### **33.2 Έλευθεροκοινωνία τῶν πλοίων.**

Τά προερχόμενα δπό τό έξωτερικό πλοϊα πού καταπλέουν στά ήλληνικά λιμάνια.

ύποχρεοῦνται νά ύψωνουν στόν πρωραϊο ίστό τους είδικό σήμα ήμέρας ή νύκτας, τό διόπι παραμένει μέχρις ότου οι ύγειονομικές άρχες τού λιμανιού δλοκληρώσουν τίς διαδικασίες έλευθεροκοινωνίας τού πλοίου.

Πρίν από τήν έλευθεροκοινωνία ἀπαγορεύεται νά ἔλθουν σέ δοποιαδήποτε ἐπικοινωνία μέ τήν ξηρά οι ἐπιβαίνοντες στό πλοϊο. Μέ βάση ειδικές συμφωνίες, ή διαδικασία τής έλευθεροκοινωνίας δέν ἐφαρμόζεται καί τά πλοϊα έλευθεροκοινωνίουν, δταν προέρχονται από χώρες τής Εύρωπης, ἐφόσον βέβαια δέν ἔχουν παρουσιασθεῖ σ' αύτά κρούσματα μολυσματικῆς νόσου.

Δέν ύποβάλλονται ἐπίσης σέ ύγειονομικές διατυπώσεις τά ἀλιευτικά σκάφη, ἐστω καί ἄν ἔξηλθαν από τά ἑλληνικά χωρικά ύδατα, ἐφόσον δμως δέν ἔχουν προσεγγίσει σέ λιμάνι τού ἔξωτεριοϋ.

Ἡ έλευθεροκοινωνία πού ἔγινε γιά τήν είσοδο πλοίου σέ κάποιο ἑλληνικό λιμάνι δέν ἐπαναλαμβάνεται στά ἐπόμενα ἑλληνικά λιμάνια πού ἔνδέχεται νά προσεγγίσει τό ίδιο πλοϊο.

Δέν εἶναι ύποχρεωμένα νά έλευθεροκοινωνήσουν τά πλοϊα πού προσεγγίζουν σέ κάποιο λιμάνι από λόγους ἀνωτέρας βίας, ἐφόσον δμως θά ἀποπλεύσουν σέ σύντομο χρονικό διάστημα. Τά πλοϊα αύτά φυσικά δέν ἐπιτρέπεται νά ἐπικοινωνίουν μέ τή ξηρά, ἐπιβιβάζοντας ή ἀποβιβάζοντας πρόσωπα από τό πλήρωμά τους ή από τούς ἔργαζομένους στό λιμάνι.

Τά ἀρμόδια ὅργανα τοῦ ύγειονομίου λιμένος, δηλαδή οι λιμενικοί ὑπάλληλοι καί οι γιατροί, ἀνεβαίνουν στά πλοϊα καί προβαίνουν στήν από ύγειονομικῆς πλευρᾶς ἀναγνώρισή τους, πού συνίσταται στή διαπίστωση τής καταστάσεως ύγειας δλων τῶν προσώπων πού ἐπιβαίνουν σ' αύτά. Γιά τό σκοπό αύτό συντάσσεται από τόν πλοϊάρχο καί ύποβάλλεται στή λιμενική ἀρχή ή ναυτιλιακή δήλωση ύγειας (έξομολόγηση πλοιάρχου), στήν δποία ἀναφέρονται δλες οι ἀπαιτούμενες πληροφορίες, δηλαδή τό λιμάνι προελεύσεως, ή κατάσταση ύγειας τῶν ἐπιβατῶν καί τού πληρώματος καί τυχόν κρούσματα σοβαρῶν ἀσθενειῶν.

Ἡ δήλωση αύτή τοῦ πλοιάρχου προσυπογράφεται καί από τό γιατρό πού τυχόν ύπηρετει στό πλοϊο. Διευκρινίζεται δτι ή ναυτολόγηση γιατροῦ στά πλοϊα δέν εἶναι ύποχρεωτική, ἔκτος από τά ἐπιβατικά πού ἔκτελούν ταξίδια διάρκειας μεγαλύτερης από τέσσερις ήμέρες από λιμάνι σέ λιμάνι.

Ἡ ύγειονομική ύπηρεσία, μέ βάση τά στοιχεῖα πού συγκεντρώνει καί τή ναυτιλιακή δήλωση τοῦ πλοιάρχουν, κατατάσσει τό πλοϊο σέ μιά από τίς παρακάτω κατηγορίες:

α) **Ἐλεύθερο**, δταν δέν προέρχεται από περιοχή μολυσμένη, δπο δηλαδή ἔχουν ἐκδηλωθεῖ κρούσματα μολυσματικῶν νόσων, σύμφωνα μέ τίς πληροφορίες πού παρέχονται από τό Διεθνή Ὀργανισμό Ὅγειας καί δέν ἔχει ἀναφερθεῖ στό πλοϊο κρούσμα λοιμώδους νόσου ή ύπόνοια κρούσματος.

β) **Υγιές**, δταν προέρχεται μέν από μολυσμένη περιοχή, ἀλλά δέν παρουσιάσει κατά τό διάστημα τοῦ πλοϊου του κρούσμα λοιμώδους νόσου ή ύπόνοια κρούσματος.

γ) **Υποπτο**, δταν προέρχεται από ύποπτη περιοχή καί δέν ἔχουν περάσει δεκαπέντε, ήμέρες από τό τελευταϊο κρούσμα.

δ) **Μολυσμένο**, δταν φέρει ἀρρώστους μέ λοιμώδη νόσο ή ἄν ἐπάνω στό πλοϊο ἔχουν πεθάνει ἄτομα από λοιμώδη νόσο.

Ἡ έλευθεροκοινωνία τοῦ πλοίου ἐνεργεῖται σύμφωνα μέ τόν ύγειονομικό κανονισμό, σέ δοποιαδήποτε ώρα ήμέρας καί νύκτας.

Τό πλοϊο πού χαρακτηρίζεται ώς ύγιες ή έλευθερο, έλευθεροκοινωνεΐ άμέσως και χωρίς περιορισμούς έρχεται σέ έπαφή μέ τήν ξηρά γιά τήν έκπλήρωση τής άποστολής του.

Άν τό πλοϊο χαρακτηρίσθεΐ ύποπτο ή μολυσμένο, άκολουθεΐται ή διαδικασία τής **καθάρσεως** (καραντίνας), δηλαδή τής άπομονώσεώς του γιά δρισμένο χρονικό διάστημα, τό δοποίο έξαρταται άπο τήν άρρωστεια γιά τήν δοποία γίνεται ή κάθαρση. Κατά τό διάστημα αύτό τό πλοϊο φέρει τό διεθνές σῆμα καθάρσεως (κίτρινο).

Ή κάθαρση συνίσταται στήν άπολύμανση τοῦ πλοίου καί τῶν έπιβαινόντων σέ λοιμοκαθαρτήριο ή στήν έπιτήρηση άπλως τοῦ πλοίου καί τήν άπαγόρευση έπικοινωνίας μέ τήν ξηρά.

Τά πρόσωπα πού τυχόν ήλθαν σέ έπαφή μέ τό μολυσμένο πλοϊο (λιμενικοί ύπαλληλοι, γιατρός κλπ.), άκολουθοῦν καί αύτά τή διαδικασία καθάρσεως, όπως καί τά πρόσωπα πού έπέβαιναν στό πλοϊο κατά τόν κατάπλου του.

Γιά τούς παραβάτες τῶν ύγειονομικῶν διατάξεων ώς πρός τήν έλευθεροκοινωνία τῶν πλοίων προβλέπονται βαριές ποινές, ίδιαίτερα στίς περιπτώσεις πού έπέρχεται μετάδοση λοιμώδους νόσου έξ αιτίας συγκεκριμένης παραβάσεως.

---

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

### ΠΕΡΙ ΤΕΛΩΝΕΙΩΝ

#### 34.1 Τελωνειακή ύπηρεσία.

Τό κράτος, γιά λόγους πού άφορούν τήν προστασία τῆς έγχωριας παραγωγῆς καί τήν αὔξηση τῶν έσόδων τοῦ δημόσιου προϋπολογισμοῦ, ἐπιβάλλει διάφορες οἰκονομικές ἐπιβαρύνσεις ἢ περιορισμούς κατά τή διακίνηση τῶν ἐμπορευμάτων, δηλαδή:

α) Δασμούς κατά τήν είσαγωγή τῶν ἐμπορευμάτων, οι δοποῖοι ποικίλλουν ἀνάλογα μέ τό εἶδος καί τήν ἀξία τῶν είσαγομένων πραγμάτων.

β) Ἀπαγόρευση είσαγωγῆς ἀπό Ιδιώτες δρισμένων εἰδῶν, τή μονοπώληση τῶν δοπίων ἔχει τό κράτος, ὅπως εἶναι π.χ. τά σπίρτα, τό ἀλάτι, τά παιγνιόχαρτα κλπ.

Ἄρμόδιες ύπηρεσίες γιά τήν ἑφαρμογή τῶν τελωνειακῶν διατάξεων, εἶναι οι κατά τόπους τελωνειακές ἀρχές, πού μεριμνοῦν γιά τήν εἴσπραξη τῶν διαφόρων δασμῶν, μέ βάση ειδικούς κανονισμούς (δασμολόγιο) καί τήν παρεμπόδιση τῆς λαθραίας είσαγωγῆς ἢ ἔξαγωγῆς ἐμπορευμάτων.

Οι βασικές διατάξεις τῆς τελωνειακῆς νομοθεσίας περιλαμβάνονται στόν **τελωνειακό κώδικα**, ὁ δοποῖος προβλέπει τήν τήρηση δρισμένων διατυπώσεων κατά τήν είσαγωγή, ἔξαγωγή ἢ μεταφορά τῶν ἐμπορευμάτων, μέ σκοπό κυρίως τήν ἔξυπηρέτηση τῶν συμφερόντων τοῦ κράτους.

Ἡ δίωξη τοῦ λαθρεμπορίου στή Θάλασσα, ἀσκεῖται ἀπό τή **Θαλάσσια κρατική ἀστυνομία** (ΘΟΑ) ἡ δοπία διαθέτει κατάλληλα ἔξοπλισμένα πλωτά μέσα καί προσωπικό γιά τή φύλαξη καί ἐπιτήρηση τῶν ἀκτῶν.

Στήν ξηρά, ἡ δίωξη τοῦ λαθρεμπορίου ἀσκεῖται ἀπό τήν **τελωνοφυλακή**, στήν δοπία ύπηρετοῦν ειδικά ἑκπαιδευμένοι δινδρες πού φέρουν στολή καί δηλισμό.

Ἐκτός ἀπό τά δργανα τῆς τελωνοφυλακῆς πού ἔχουν τήν ειδική ἄρμοδιότητα γιά τή δίωξη τοῦ λαθρεμπορίου, ἀρμοδιότητα ἔχουν ἐπίσης καί τά λοιπά ἀστυνομικά δργανα κατά τήν ἀσκηση τῶν γενικῶν ἀστυνομικῶν τους καθηκόντων, μέσα στούς χώρους δικαιοδοσίας τους (Χωροφυλακή, Ἀστυνομία πόλεων, Λιμενικό Σώμα).

#### 34.2 Τελωνειακές παραβάσεις.

Κάθε πράξη ἢ παράλειψη πού ἀντίκειται στίς ίσχυουσες τελωνειακές διατάξεις, χαρακτηρίζεται ἀπό τό νόμο ώς **τελωνειακή παράβαση** καί ἐπισύρει ποινικές καί διοικητικές κυρώσεις, ἀνάλογα μέ τή σοβαρότητά της.

Οι τελωνειακές παραβάσεις διακρίνονται:

α) Σ' αὐτές πού τιμωροῦνται διοικητικά καί χαρακτηρίζονται ώς **ἀπλές τελωνει-**



**κές παραβάσεις** καί συνήθως διαπράττονται άπό δύνοια ἡ ἀμέλεια συμμορφώσεως πρός τίς σχετικές διατάξεις χωρίς νά ἐπιφέρουν διμεση βλάβη στά συμφέροντα τοῦ δημοσίου.

Γιά τίς παραβάσεις αύτές ἐπιβάλλεται άπό τόν προϊστάμενο τῆς τελωνειακῆς ἀρχῆς **πολλαπλό τέλος** (πρόστιμο), τό δόποιο μπορεῖ νά είναι μέχρι δέκα φορές περισσότερο άπό τό κανονικό τέλος.

β) Στίς σοβαρότερες παραβάσεις, πού χαρακτηρίζονται άπό τόν τελωνειακό κώδικα ώς **λαθρεμπόριο** καί τιμωροῦνται ποινικά καί διοικητικά.

Λαθρεμπόριο είναι ἡ εἰσαγωγή ἡ ἔξαγωγή ἀπό τή χώρα ἡ ἡ ἀπόπειρα εἰσαγωγῆς ἡ ἔξαγωγῆς ἐμπορευμάτων πού ὑπόκεινται σέ δασμό, χωρίς δεια τῆς τελωνειακῆς ἀρχῆς καί χωρίς τήν καταβολή τῶν προβλεπομένων δασμῶν.

Ύποκείμενα σέ δασμούς ἡ ὄπλως **ύποκείμενα**, χαρακτηρίζονται τά εἶδη ἐκεῖνα γιά τά δόποια πρέπει νά πληρωθοῦν τέλη ἡ δασμοί ἡ ἀλλά δικαιώματα ὑπέρ τοῦ δημοσίου.

Γιά τίς πολύ μικρῆς σημασίας λαθρεμπορίες, ἐπιβάλλονται μόνο διοικητικές ποινές, ἀν οι προβλεπόμενοι δασμοί δέν ὑπερβαίνουν δρισμένο ποσό τό δόποιο δρίζεται άπό σχετικές διατάξεις.

Στίς τελωνειακές ποινικές παραβάσεις, δ νόμος θεωρεῖ τό δόλο ώς τεκμαιρόμενο, ὅτι δηλαδή δέν ὑπάρχει ἀνάγκη ἀποδείξεώς του, ἀφοῦ ἡ παράνομη πράξη ἔχει ώς ἀποτέλεσμα τή βλάβη τῶν συμφερόντων τοῦ δημοσίου, λόγω ἀπώλειας δικαιωμάτων του πρός διφέλος τοῦ παραβάτη.

Γιά τό λόγο αύτό, στίς παραβάσεις πού χαρακτηρίζονται ώς λαθρεμπορικές δέν ἀφήνεται στόν τελωνειακό ὑπάλληλο τό δικαιόμα νά κρίνει ὃν ὑπάρχει ἡ δχι δόλος, ἀλλά καθιερώνεται νόμιμο τεκμήριο καί δέν ἐπιτρέπεται ἀνταπόδειξη. Δέν μπορεῖ δηλαδή ὁ παραβάτης νά ισχυρισθεῖ ὅτι δέν γνώριζε τίς σχετικές διατάξεις ἡ ὅτι τίς παρέβη ἀπό ἀπροσεξία κλπ., ἀλλά θεωρεῖται ὅτι ἡ πράξη του προήλθε ἀπό δόλια προαίρεση, μέ σκοπό τήν καταδολίευση τῶν συμφερόντων τοῦ δημοσίου.

Τά ἀντικείμενα καί τά μεταφορικά μέσα τοῦ λαθρεμπορίου (αύτοκίνητα, πλοΐα κλπ.) κατάσχονται καί δημεύονται μετά ἀπό δικαστική ἀπόφαση, ὅπως ἐπίσης καί τά χρησιμοποιούμενα γιά τή συγκάλυψη τής λαθρεμπορίας ἀντικείμενα.

Ἡ διενέργεια λαθρεμπορίας καί ἡ καταδίκη γιά λαθρεμπορικές πράξεις ἔχει σοβαρές συνέπειες γιά ὅσους ἀσκοῦν τό ναυτικό ἐπάγγελμα ἡ πρόκειται νά τό ἀσκήσουν στό μέλλον.

Ἐτσι, σύμφωνα μέ τήν ίσχύουσα νομοθεσία, ἀπαγορεύεται νά ναυτολογηθεῖ ώς ναυτικός, νά ἐφοδιασθεῖ δηλαδή μέ ναυτικό φυλλάδιο, ἐκεῖνος πού ἔχει καταδικασθεῖ κατά τήν τελευταία δεκαετία σέ ἄνω τῶν ἔξι μηνῶν φυλάκιση γιά λαθρεμπορία.

Ἐπίσης, ὁ ναυτικός πού καταδικάζεται γιά λαθρεμπορία, τιμωρεῖται άπό τά πειθαρχικά συμβούλια τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ μέ προσωρινή στέρηση τής διεισάς ἀσκήσεις ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ὃν ἡ ποινή είναι μέχρι ἔξι μῆνες, καί μέ δριστική στέρηση, ὅταν ἡ ποινή είναι ἀνώτερη τῶν ἔξι μηνῶν.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

### ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥ ΚΑΙ ΑΠΟΠΛΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

#### 35.1 Πλοιήγηση.

Κάθε πλοϊο πού πρόκειται νά καταπλεύσει σέ λιμάνι, έλληνικό ή ξένο ή νά άποπλεύσει άπό αύτό, πρέπει νά άντιμετωπίσει σειρά διατυπώσεων, έπειδή οι διάφορες ύπηρεσίες του λιμανιού δραστηριοποιούνται, τόσο γιά τήν έξυπηρέτηση καί διευκόλυνσή του πρός έκπλήρωση τής άποστολῆς του, όσο καί γιά τόν ellenegy σέ θέματα δημόσιας τάξεως καί άσφαλειας.

Οι πλοίαρχοι τών πλοίων πού καταπλέουν σέ λιμάνι, τό πρώτο θέμα πού θά άντιμετωπίσουν είναι ή άνάγκη παροχής πρός αύτούς τεχνικής βοήθειας γιά τή διευκόλυνση τοῦ εἰσπλου, ίδιαίτερα όπου παρουσιάζονται ναυτιλιακές δυσχέρειες (λόγω ρευμάτων, άβαθων, στενῶν κλπ.). Γιά τήν παροχή αύτῶν τών διευκολύνσεων, πού έξυπηρετοῦν δχι μόνο τά πλοϊα ἀλλά καί τά ἵδια τά λιμάνια, έχουν διατεθεῖ πρόσωπα μέ είδικές γνώσεις καί άνάλογη ἐμπειρία, οι **πλοηγοί**.

Στήν Ἑλλάδα, γιά τήν πλοιήγηση τών πλοίων πού καταπλέουν σέ λιμάνια, δρμους, πορθμούς καί διώρυγες, λειτουργοῦν **πλοηγικοί σταθμοί**, όπου ή πλοιήγηση είναι ύποχρεωτική, έκτός άπό δρισμένες έξαιρέσεις (βλ. παράγραφο 32.1).

‘Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου πού είναι ύποχρεωμένο νά προσλάβει πλοηγό, ύποχρεοῦται, όταν τό πλοϊο προσεγγίζει στήν περιοχή τοῦ πλοηγικοῦ σταθμοῦ, νά έπάρει τό σήμα αἰτήσεως πλοηγοῦ πού προβλέπεται άπό τό διεθνή κώδικα σημάτων καί νά έχει στή διάθεση τοῦ πλοηγοῦ τά σήματα πού είναι άναγκαία σύμφωνα μέ τό διεθνή κώδικα.

Ἐπίσης όφείλει νά λάβει όλα τά ἀπαιτούμενα μέτρα γιά τή διευκόλυνση άνόδου καί καθόδου τοῦ πλοηγοῦ (διάθεση κατάληης σκάλας κλπ.).

Σέ περίπτωση παραμονής τοῦ πλοηγοῦ στό πλοϊο γιά λόγους άνωτέρας βίας ή μετά άπό αἴτηση τοῦ πλοιάρχου, πρέπει νά τοῦ παρασχεθοῦν κατάληη ένδιαίτηση καί τροφή.

Κατά τή διάρκεια τής πλοιηγήσεως, δι πλοίαρχος όφείλει νά συμπεριφέρεται μέ εύγένεια στόν πλοηγό καί νά συμμορφώνεται πρός τίς ύποδείξεις του.

Μεταξύ τών ύποχρεώσεων τοῦ πλοιάρχου είναι καί ή ένημέρωση τοῦ πλοηγοῦ γιά κάθε ναυάγιο ή άντικείμενο πού έχει ύποπέσει στήν άντιληψή του, κοντά στήν περιοχή τοῦ πλοηγικοῦ σταθμοῦ, τό δροῦ δημιουργεῖ κινδύνους γιά τή ναυσιπλοία.

‘Ο πλοίαρχος έχει ύποχρέωση νά μή καταβάλλει χρήματα στόν πλοηγό, μέ δηποιαδήποτε δικαιολογία, έκτός άπό τά προβλεπόμενα πλοηγικά δικαίωματα πού είσπράττονται σύμφωνα μέ τίς κείμενες διατάξεις καί κατά δρισμένη διαδικασία.

Παραβάσεις τοῦ πλοιάρχου ώς πρός τίς ύποχρεώσεις του πρός τήν πλοιηγική ύ-



πηρεσία, τιμωρούνται πειθαρχικά.

‘Ο πλοηγός άποτελεῖ τὸν τεχνικὸν σύμβουλο τοῦ πλοιάρχου καὶ ὑποχρεοῦται νὰ ἔκτελεῖ μὲν προθυμία καὶ ὀκρίβεια τὴν ὑπηρεσία του, νὰ μή εἶναι σέ κατάσταση μέθης, νὰ μή δέχεται ἢ ζητεῖ δῶρα ἢ ἀμοιβὴ γιά τίς ὑπηρεσίες πού παρέχει στὸ πλοϊο καὶ νὰ τηρεῖ τοὺς ἴσχυοντες κανονισμούς.

### 35.2 Ἐλευθεροκοινωνία - τήρηση τελωνειακῶν διατυπώσεων.

‘Οταν τὸ πλοϊο προέρχεται ἀπὸ τὸ ἔξωτερικὸν καὶ πρόκειται νὰ καταπλεύσει σὲ Ἑλληνικὸν λιμάνι, εἶναι κατὰ κανόνα ὑποχρεωμένο, πρὶν ἀπὸ κάθε ἐπικοινωνία μὲ τὴν ἔξοδο, νὰ ζητήσει τὴν ἀδειὰ τῆς ὑγειονομικῆς ἀρχῆς τοῦ λιμανιοῦ.

‘Η Ἐλευθεροκοινωνία ἐπιβάλλεται γιά λόγους προστασίας τῆς χώρας ἀπὸ μεταδοτικές καὶ λοιμώδεις ἀρρώστειες καὶ δέν ἀπαιτεῖται ἀν τὸ πλοϊο ἀναγκάζεται νὰ προσεγγίσει σὲ λιμάνι ἢ σὲ ὅρμο ἀπὸ λόγους ἀνωτέρας βίας καὶ πρόκειται νὰ ἀποπλεύσει σὲ σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα ἢ ἀν καταπλέει γιά προμήθεια τροφίμων, νεροῦ καὶ καυσίων ἢ παραλαβὴ ἐπιβατῶν.

‘Ἀμέσως μετά τὸν κατάπλου τοῦ πλοϊο πού προέρχεται ἀπὸ τὸ ἔξωτερικό, ὁ πλοιάρχος ὀφείλει νὰ καταθέσει στὴν τελωνειακὴ αρχὴ τὸ **δηλωτικό φορτίου** στὸ δῆμο ἀναφέρεται μὲ λεπτομέρειες τὸ φορτίο πού φέρει τὸ πλοϊο (εἶδος, ποσότητα, βάρος ἢ ἀριθμός). Καταθέτει ἐπίσης την **σημείωμα τροφῶν καὶ ἐφοδίων** γιά τὰ εἰδη ἀτομικῆς χρήσεως τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος καὶ τὰ τρόφιμα τοῦ πλοϊού, τὰ δῆμοια σφραγίζονται μέχρι τὸν ἀπόπλου.

### 35.3 Ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου κατὰ τὸν εἴσπλου καὶ ἔκπλου.

‘Απὸ τοὺς κανονισμούς λιμένος ἐπιβάλλονται δρισμένες ὑποχρεώσεις στοὺς πλοιάρχους τῶν πλοϊών πού είσπλέουν σὲ Ἑλληνικό λιμάνι ἢ ἔκπλέουν ἀπὸ αὐτό καὶ εἶναι οἱ ἔχῆς:

- Νά πλέουν μὲ μικρή ταχύτητα (ήρεμα), ὥστε νά μή προκαλεῖται κίνδυνος ζημιῶν ἀπὸ τὰ ἀπόνερα τῆς ἔλικας στὰ πλοϊα πού ναυλοχοῦν στὸ λιμάνι ἢ στὰ πλωτὰ ναυπηγήματα. ‘Απὸ τοὺς κανονισμούς λιμένος προβλέπεται νὰ μή υπερβαίνει ἡ ταχύτητα αὐτή τὰ 2-3 μίλια τὴν ὥρα.
- Νά ἔχουν ἐπιρρένη τὴν Ἑλληνικὴ σημαία, σύμφωνα μὲ τοὺς κανονισμούς.
- Νά μεριμνοῦν ὥστε νά μή ὑπάρχουν κατεβασμένες σκάλες στὶς πλευρές τοῦ πλοϊού καθὼς τὸ πλοϊο βρίσκεται σὲ κίνηση, ἐκτός ἀπὸ τὴ σκάλα τοῦ πλοηγοῦ, καὶ νά εἶναι κλειστές οἱ πλευρικές θύρες (μπαρκαρίζοι).
- Νά μή ἐπιτρέπουν τὴν ἀνοδὸ διαφόρων προσώπων στὸ πλοϊο, ἐκτός τοῦ πλοηγοῦ, κατὰ τὸν κατάπλου καὶ πρὶν τὴν ὀλοκλήρωση τῶν διαδικασιῶν Ἐλευθεροκοινωνίας, τελωνειακοῦ ἐλέγχου κλπ.

Μέ τοὺς κανονισμούς λιμένος ἐπιβάλλεται καὶ ἡ προβλεπόμενη ἀπὸ ἄλλες διατάξεις τῆς νομοθεσίας (ΚΔΝΔ – κανονισμοὶ ἐργασίας) ὑποχρέωση τοῦ πλοιάρχου νὰ κυβερνᾶ αὐτοπροσώπως τὸ πλοϊο κατὰ τὸν εἴσπλου καὶ ἔκπλου του.

‘Η θέση ἀγκυροβολίας, παραβολῆς ἢ πρυμνοδετήσεως τοῦ πλοϊού καθορίζεται ἀπὸ τὴ λιμενικὴ ἀρχὴ καὶ γνωστοποιεῖται στὸν πλοιάρχο ἀπὸ τὸν πράκτορα, συνήθως μέσω τοῦ πλοηγοῦ.

‘Ο πλοιάρχος ὀφείλει νὰ συμμορφώνεται μὲ τὴ διαταγὴ τῆς ἀρχῆς καὶ νὰ φροντίζει γιά τὴν ὅσο γίνεται πιό ἐπιμελή καὶ σύμφωνη μὲ τοὺς κανόνες τῆς ναυτικῆς

τέχνης έξασφάλιση τοῦ πλοίου (κανονικό ἄνοιγμα ἀγκυρῶν καὶ ἔκταμα ἀλύσεων κατά τὴν ἀγκυροβολία-τοποθέτηση παραβλημάτων κλπ.).

Κατά τὴν παραβολή ἡ πρυμνοδέτηση, ὁ πλοίαρχος μεριμνᾷ νά λειτουργοῦν στὸ πλοῖο τὰ προβλεπόμενα ἀπό τὸν κανονισμό σήματα καὶ φῶτα καὶ νά λαμβάνονται ὅλα τὰ ἐπιβαλλόμενα μέτρα πού ύποδεικνύονται ἀπό τίς ἀρμόδιες ἀρχές.

### **35.4 Ὑποχρεώσεις κατά τὴν παραμονή στὰ λιμάνια.**

Κατά τὸν κατάπλου τοῦ πλοίου στὸ λιμάνι, ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται νά παρουσιασθεῖ στὴ λιμενική ἀρχή μέσα σὲ εἰκοσιτέσσερις ὥρες. Σκοπός αὐτῆς τῆς ἐπισκέψεως τοῦ πλοιάρχου εἶναι ἡ θεώρηση τῶν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων τοῦ πλοίου καὶ ἡ ἐνημέρωσή του ἀπό τὸ λιμενάρχη σὲ θέματα πού ἔνδιαφέρουν τὸ πλοῖο, τὸ φορτίο καὶ τοὺς ἐπιβάτες. Ἡ ἐπίσκεψη αὐτή ἐπιβάλλεται ἐξ ἄλλου καὶ γιά νά ἐπιτυγχάνεται καὶ διατηρεῖται πνεῦμα συνεργασίας μέ τίς λιμενικές ἀρχές.

Σέ περίπτωση κωλύματος τοῦ πλοιάρχου, στὴ λιμενική ἀρχή παρουσιάζεται ὁ νόμιμος ἀναπληρωτής του.

Κατά τὴν παραμονή τοῦ πλοίου στὸ λιμάνι, ὁ πλοίαρχος πρέπει νά φροντίζει γιά τὴν τήρηση τῶν μέτρων πού ἐπιβάλλουν οἱ κανονισμοί λιμένος ἢ ἄλλες διατάξεις ὡς πρός:

α) Τὴν καθαριότητα καὶ εύταξία τοῦ λιμανιοῦ (ἀποφυγή ρυπάνσεως ἀπό πετρελαιοειδή καὶ ἄλλα ἀπορρίμματα, περιορισμός καπνοῦ, ἀποφυγή ρυπάνσεως τῶν προβλήτων).

β) Τὴν κανονική διεξαγωγή τῶν φορτοεκφορτώσεων (τήρηση μέτρων ἀσφαλειας, ἀποφυγή τοποθετήσεως ἐμπορευμάτων σὲ μή ἐπιτρεπόμενους χώρους).

γ) Τὴ φορτοεκφόρτωση ἐπικινδύνων φορτίων (ἐνημέρωση ἀρχῶν γιά τὸν καθορισμό είδικοῦ χώρου φορτοεκφορτώσεως, τήρηση τῶν εἰδικῶν κανονισμῶν καὶ λήψη αὔξημένων μέτρων ἀσφάλειας).

δ) Τὴν ἔξασφάλιση τοῦ πλοίου ἀπό διάφορους κινδύνους (τοποθέτηση φυλάκων νύκτα καὶ μέρα, ἀπαγόρευση ἀνόδου στὸ πλοῖο ἀτόμων πού δέν ἔχουν σχετική ἄδεια, τήρηση τῶν τελωνειακῶν διατάξεων).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΕΚΤΟ

### ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

#### 36.1 Ή ρύπανση τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στήν έποχή μας ἔχει καταστεῖ συνείδηση ότι ή ρύπανση τῶν θαλασσῶν ἀποτελεῖ μιά ἀπό τίς πιό ἐπικίνδυνες μορφές ρυπάνσεως τοῦ περιβάλλοντος, λόγῳ τῶν ἐπιδράσεών της σὲ βασικούς βιολογικούς καὶ οἰκολογικούς παράγοντες πού διέπουν τή ζωή στὸν πλανήτη μας.

Ο κίνδυνος ἀπό τή ρύπανση τῆς θάλασσας ἐμφανίζεται ἀμεσότερος, ὃν ὑπολογισθεῖ τό ποσοστό της σὲ παγκόσμια κλίμακα, ἡ ποικιλία τῶν πηγῶν ρυπάνσεως καὶ ἡ δυσχέρεια ἔξασφολίσεως ἀπόλυτα ἀντικειμενικῶν μέτρων γιά τήν προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η θάλασσα εἶναι ἀπό τίς βασικότερες πηγές προϊόντων μεγάλης ποικιλίας πού εἶναι πολύτιμα γιά τόν ἀνθρώπο καὶ σημαντικότατη εἶναι ἐπίσης καὶ ἡ συμβολή της στήν ἔξασφάλιση ἰσορροπίας κατά τήν ἀνανέωση τοῦ δξυγόνου, ἀπό τό δποιο ἔχαρταί κάθε μορφής ζωῆς στήν υδρόγειο.

Ἐξ ἄλλου η θάλασσα καὶ οι παράκτιες περιοχές κάθε χώρας ἔχουν μεγάλη σημασία γιά τή ψυχαγωγία καὶ τήν ἀνάπausη τοῦ ἀνθρώπου, ὥστε η ἀλλοίωση τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος νά δημιουργεῖ σημαντικά προβλήματα γιά τό κοινωνικό σύνολο.

Σέ παλαιότερες ἐποχές, εἶχε ἐπικρατήσει ἡ ἀντίληψη ότι ή ἀπεραντοσύνη καὶ τό ἀβύσσασαλέο βάθος τῶν ὡκεανῶν ἔδιναν στή θάλασσα μιά ἀκατανίκητη ἀνανεωτική ἴκανότητα πού ἀπέκλειε κάθε περίπτωση μόνιμης ρυπάνσεως της. Ἐνώ ὅμως φαίνεται ἀπέραντη καὶ ἀπύθμενη, σὲ μιά σφαιρική προοπτική, τό θαλάσσιο στρώμα εἶναι σχετικά λεπτότατο καὶ, ὅταν ἔνα τμῆμα του μολυνθεῖ, μπορεῖ νά καταστραφεῖ τό σύνολο σχεδόν τῆς ἐνάλιας ζωῆς στήν περιοχή αὐτή.

Ἐχει ὑπολογισθεῖ ότι τό 90% περίπου τῆς ἐνάλιας ζωῆς βρίσκεται στής ἀβαθεῖς παράκτιες περιοχές, οι δποίες ἀντιπροσωπεύουν μόνο τό ἔνα ἐκατοστό τοῦ συνολικοῦ ὡκεάνειο δγκου καὶ οι δποίες ἀντιμετωπίζουν καὶ τό μεγαλύτερο κίνδυνο ἀπό τή ρύπανση, πού κυρίως προέρχεται ἀπό πηγές τῆς ξηρᾶς (συνήθως ἐργαστάσια καὶ ἔνοδοχεῖα ἡ ἀποχετευτικούς ἀγωγούς).

Γίνεται ἔτσι φανερό ότι ή ἀνανεωτική δύναμη τῆς θάλασσας οὔτε ἀπειρότιστη εἶναι, οὔτε ἀκατανίκητη, ὅταν μάλιστα ληφθεῖ ὑπ' ὅψη ότι ὑπάρχουν ούσιες, δπως εἶναι π.χ. οι διάφορες πλαστικές κατασκευές, οι δποίες δέν ἀποσυντίθενται καὶ, ὅταν ρίχνονται στή θάλασσα συνεχῶς καὶ σὲ μεγάλες ποσότητες, δημιουργούν στό βυθό ἔνα ἀπέραντο καὶ ἀναλλοίωτο σκουπιδότοπο, δπου ἔξαφανίζεται κάθε ἵχνος θαλάσσιας πανίδας καὶ χλωρίδας.

Ἄλλα καὶ οι ούσιες ἔκεινες πού θεωροῦνται ότι προκαλοῦν προσωρινή ρύπαν-



ση, μόνο μέχρι ένα δρισμένο σημείο μπορούν νά έξουδετερωθούν από τή θάλασσα. "Όταν όμως ρίχνονται συνεχώς καί σέ μεγάλες ποσότητες, ξεπερνούν κάποτε τό σημείο κορεσμού, μετά από τό δυοιοί άρχιζει ή μόνιμη καί καταστρεπτική ρύπανση καί ή καθολική ύπονέκρωση τού βυθού.

Τά τελευταία χρόνια έχει δοθεῖ ιδιαίτερη έμφαση στούς κινδύνους πού διατρέχει δι πλανήτης μας από τή μόλυνση τού περιβάλλοντος. Αύτό δικαιολογείται, άν λάβομε ύπ' όψη ότι ποτέ μέχρι σήμερα δι άνθρωπος δέν είχε άντιμετωπίσει τόσο αμεσητή απειλή από τή ρύπανση.

Είναι χαρακτηριστική ή προειδοποίηση τῶν έπιστημόνων πού είδικά άσχολούνται μέ τό περιβάλλον, ότι δι άνθρωπος έχει χάσει τήν Ικανότητα νά προβλέπει καί νά προλαμβάνει καί οτι, καταστρέφοντας τό περιβάλλον, υπάρχει πιθανότητα νά φθάσει στό τέλος του.

Τό πιό άνησυχητικό φαινόμενο είναι ότι ή ύποβάθμιση τού περιβάλλοντος προχωρεῖ μέ ταχύτατο ρυθμό καί έτσι οι προσπάθειες πού θά άπαιτηθούν γιά τήν έπανόρθωσή του θά είναι πολύ δυσκολότερες.

Μεγαλύτερη άνησυχία έκφραζεται τελευταία γιά τή θαλάσσια περιοχή τῆς Μεσογείου, ή δοπία κινδυνεύει νά καταστεί πολύ γρήγορα νεκρή θάλασσα, έξ αίτιας τῶν έπικινδύνων καί βλαβερῶν ούσιων πού άπορρίπτονται σ' αύτή από διάφορες πηγές, κυρίως τῆς ξηρᾶς.

Παρά τίς άνησυχίες καί τίς άπαισιόδοξες προβλέψεις, είναι γεγονός πώς τά τελευταία χρόνια έχει πραγματοποιηθεῖ μιά οίκουμενική κινητοποίηση, τόσο τῶν κρατικῶν ύπηρεσιών, δσο καί τῶν διαφόρων διακυβερνητικῶν ή ίδιωτικῶν όργανισμῶν καί όργανώσεων γιά τήν προστασία τού περιβάλλοντος γενικότερα.

### 36.2 Πηγές ρυπάνσεως τῆς θάλασσας.

Η ρύπανση τῆς θάλασσας προκαλεῖται κατά διάφορους τρόπους καί από πολλές πηγές καί είναι είτε άκούσια είτε όφείλεται σέ ύποιτητη τῶν άνθρώπων.

Οι περιπτώσεις άκούσιας ρυπάνσεως είναι σπανιότερες, χωρίς όμως νά είναι καί λιγότερο έπικινδυνές.

Άντιθετα, στίς περιπτώσεις άτυχημάτων μπορεῖ νά προκληθούν τεράστιοι κίνδυνοι ή ζημίες πού χαρακτηρίζονται ως έθνικές συμφορές γιά τά παράκτια κράτη.

Τέτοιες περιπτώσεις είναι κυρίως τά μεγάλα ναυτικά άτυχήματα δεξαμενοπλοίων, δημοσίων π.χ. προσαράξεις, συγκρούσεις, πυρκαϊές, πού προκλήθηκαν από άντιξοes καιρικές συνθήκες ή από άνθρωπινα σφάλματα ή άκομη καί από συνδυασμό τῶν δυό αύτῶν παραγόντων.

Τά πιό χαρακτηριστικά περιστατικά ναυτικῶν άτυχημάτων πού προκάλεσαν τεράστιας έκτάσεως ρύπανση καί αποτέλεσαν τήν έναρξη γενικής κινητοποιήσεως σέ διεθνές καί σέ παγκόσμιο έπιπεδο, ήταν:

α) Τοῦ δεξαμενοπλοίου Torrey Canyon πού έξωκειλε τό 1967 στό Seven Stones Rocks έξω από τά βρεταννικά χωρικά ύδατα, μέ αποτέλεσμα νά ύποστούν τεράστιας έκτάσεως καταστροφική ρύπανση οι βρεταννικές καί γαλλικές άκτες, από τήν διαρροή στή θάλασσα 95.000 τόνων άργου πετρελαίου

Αύτή ή πρώτη μεγάλης έκτάσεως συμφορά από ρύπανση τῆς θάλασσας βρήκε τήν Αγγλία καί τή Γαλλία τελείως απροετοίμαστες γιά νά άντιμετωπίσουν τέτοιου είδους περιστατικά, άλλα παράλληλα ύπηρξε καί ή άφορμή γιά τήν έναρξη μιᾶς διεθνούς σταυροφορίας γιά τήν όργανωση συστηματικής άμυνας τῶν άκτῶν.

β) Τοῦ δεξαμενοπλοίου Trader πού βυθίστηκε τό 1972 σέ απόσταση 115 ναυτικών μιλίων νοτιοδυτικά τῆς Πύλου άπο ρήγμα στά ύφαλα τοῦ μηχανοστασίου του πού ἐπῆλθε άπο ἀνεξακρίβωτα αἴτια.

Μετά τή βύθιση δημιουργήθηκε μιά τεράστια πετρελαιοκηλίδα διαστάσεων 30 x 40 μιλίων πού ἀπειλοῦσε νά κατακλύσει τίς ἀκτές τῆς Πελοποννήσου καί τῆς Δυτικῆς Ἐλλάδας, ἀλλά τελικά, λόγω εύνοϊκῶν καιρικῶν συνθηκῶν, δέν ἔφθασε μέχρι αὐτές.

Μέ τό ὀτύχημα αὐτό, κινητοποιήθηκαν δλες οἱ ἀρμόδιες κρατικές ὑπηρεσίες γιά τήν ἀντιμετώπιση καί ἔξουδετέρωση τοῦ κινδύνου.

"Ετσι δόθηκε ἡ ἀφορμή γιά τή συστηματική ὄργάνωση τῆς ὑπηρεσίας προστασίας τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος τοῦ ΥΕΝ καί τὸν ἔφοδιασμό της μέ σύγχρονα καί ἀφθονα μέσα καί ψυλικά, γιά τήν καταπολέμηση τῆς θαλάσσιας ρυπάνσεως, ὅπως εἶναι τά κατάλληλα πλωτά μέσα, πλωτά φράγματα, ἀπορρυπαντικές ούσιες, εἰδικά μηχανήματα φεκασμοῦ τῶν πετρελαιοκηλίδων κλπ.

Γιά τήν προετοιμασία ἀντιμετωπίσεως τέτοιων ἔκτακτων περιστατικῶν, οἱ συνέπειες τῶν ὅποιων μπορεῖ νά εἶναι ἀνυπολόγιστες, καταβάλλονται καί σέ διεθνές ἐπίπεδο συντονισμένες προσπάθειες, μέ στενή πάντα συνεργασία τῶν παρακτίων κρατῶν.

Στή διεθνή διάσκεψη τῆς Βαρκελώνης τό 1976, ἀποφασίσθηκε ἡ ἕδρα τη Μάλτα, ἐνός περιφερειακοῦ κέντρου καταπολεμήσεως τῆς ρυπάνσεως τῆς Μεσογείου ἀπό πετρέλαιο ἡ ἄλλες ἐπιβλαβεῖς ούσιες, σέ περίπτωση ἔκτακτης ἀνάγκης.

Τήν ὄργάνωση καί ἐποπτεία αὐτοῦ τοῦ κέντρου πού ἡδη λειτουργεῖ ἀπό τό Δεκέμβριο τοῦ 1976 ἔχει ἀναλάβει διακυβερνητικός συμβουλευτικός ναυτιλιακός ὄργανος (IMCO).

Άκούσια ρύπανση μπορεῖ νά προκληθεῖ καί ἀπό ὀτυχήματα, κατά τή διενέργεια ὑποβρυχίων ἔρευνῶν γιά τήν ἀνέύρεση πετρελαίου στό βυθό τῆς θάλασσας.

Ύπαίτια ρύπανση τῶν θαλασσῶν προκαλεῖται ἀπό τήν ἀπόρριψη πετρελαιοειδῶν ἡ ἄλλων ἐπιβλαβῶν ούσιῶν ἀπό τά πλοια ἡ ἀπό ἄλλες πηγές τῆς ξηρᾶς.

Στή χώρα μας ὑπάρχει καί τό πρόβλημα διαθέσεως τῶν ἀστικῶν ἀποβλήτων πού δέν ἔχει ἀκόμα ἀντιμετωπισθεῖ μέ ἀποτελεσματικότητα. Τό θέμα ἔξ ἄλλου τῶν βιομηχανικῶν ἀποβλήτων πού ἔκχύνονται στή θάλασσα ἀπό παράκτια καί ἄλλα ἐργοστάσια, καθώς ἐπίσης καί τῶν λυμάτων τῶν ξενοδοχείων, ἔχει ἀρχίσει νά ἀντιμετωπίζεται μέ μέτρα ἀποφασιστικά, τόσο γιά τίς μονάδες πού ἡδη λειτουργοῦν, δόσο καί γιά τίς νέες πού κατασκευάζονται.

Η ρύπανση τῆς θάλασσας ἀπό τά πλοια προκαλεῖται μέ τήν ἀπόρριψη πετρελαίου καί πετρελαιοειδῶν μιγμάτων ἡ τῶν παραγομένων στά πλοια λυμάτων καί ἀπορριμάτων, ὅπως ἐπίσης καί μέ τό λεγόμενο θαλάσσιο dumbing, δηλαδή τήν ἀπόρριψη στή θάλασσα ἀπό πλοια καί ἀεροσκάφη διαφόρων ψυλικῶν πού φορτώνονται γιά τό σκοπό αὐτό ἀπό τήν ξηρᾶ.

Καί οι τρεῖς αὐτές πηγές ρυπάνσεως ἀπό πλοια εἶναι βλαβερές γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον καί ιδιαίτερα στή χώρα μας, ὅπου, ἔκτός ἀπό τή ζημία πού προκαλοῦν στή χλωρίδα καί πανίδα τῶν βυθῶν, ζημιώνουν σημαντικά καί τόν τουρισμό, μέ τήν ύποβάθμιση τῶν ἀκτῶν μας.

Η συνηθέστερη καί ἐπιβλαβέστερη μορφή ρυπάνσεως τῆς θάλασσας παρουσιάζεται ἀπό τήν ἀπόρριψη πετρελαιοειδῶν ούσιῶν διαφόρων κατηγοριῶν στή

θάλασσα, κατά τόν άφερματισμό τῶν πλοίων ἡ τό πλύσιμο τῶν δεξαμενῶν ἡ ἄλλων χώρων τους.

Τό πετρέλαιο καί οἱ ἄλλες οὐσίες πού τό συνοδεύουν δέν διαλύονται στή θάλασσα, ἄλλα παρασύρονται ἀπό τούς ἀνέμους καί τά ρεύματα καί προκαλοῦν ρύπανση τῶν ἀκτῶν, σέ σημείο πού αύτές ἀχρηστεύονται γιά πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα καί ἀπαιτεῖται κοπιώδης καί πολυδάπανη προσπάθεια γιά νά ἀποκατασταθοῦν.

Εἶναι φανερό ὅτι οι ναυτικοί πού διαπράττουν αύτοῦ τοῦ εἴδους τίς παραβάσεις, δέν συνειδητοποιοῦν τό μέγεθος τῆς καταστροφῆς πού προκαλοῦν, γιατί ἵσως πιστεύουν πώς ἡ θάλασσα ἔχει τή δυνατότητα νά διαλύει τό πετρέλαιο σέ ἀπεριόριστο βαθμό καί νά ἔξαφανίζει τελείως τά ἰχνη του.

Γιά τό λόγο αύτό, καταβάλλονται συνεχῶς προσπάθειες ἀπό τίς κρατικές ὑπηρεσίες γιά τήν ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν, ἄλλα συγχρόνως καί γιά τήν ἀνακάλυψη καί παραδειγματική τιμωρία τῶν παραβατῶν.

‘Η ρύπανση αύτοῦ τοῦ εἴδους είναι στή βάση της οἰκονομικό πρόβλημα, ἀφοῦ τά κίνητρα πού τήν προκαλοῦν είναι κυρίως σίκονομικά.

‘Ἐξ ἄλλου, τά μέτρα πού ἐπιβάλλονται γιά τόν περιορισμό τῆς ρυπάνσεως καί κυρίως ἡ κατασκευή καί λειτουργία στά λιμάνια εἰδικῶν ἐγκαταστάσεων (εὔκολιων) παραλαβῆς τῶν καταλοίπων πετρέλαιου ἀπό τά πλοῖα, ἀπαιτοῦν πολύ μεγάλες δαπάνες.

Καί ἡ ρύπανση ὅμως τῆς θάλασσας καί τῶν ἀκτῶν ἀπό τά λύματα καί τά ἀπορίματα τῶν πλοίων δέν είναι λιγότερο ἐπιβλαβής, ιδιαίτερα τούς θερινούς μῆνες, ἂν ληφθεῖ ὑπ’ ὄψη ὅτι ὁ θαλάσσιος τουρισμός καί γενικά ἡ χρήση τῶν ἀκτῶν γιά τουριστική ἐκμετάλλευση είναι βασικής σημασίας γιά τή χώρα μας.

### **36.3 ‘Η διεθνής προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος.**

‘Η διεθνής κοινωνία δέν ἔμεινε ἀδιάφορη μπροστά στό παγκόσμιο πρόβλημα τῆς προστασίας τοῦ περιβάλλοντος.

Σταθμό στή διεθνή προσπάθεια ἀποτελεῖ ἡ διάσκεψη τῶν ‘Ηνωμένων ‘Εθνῶν γιά τό ἀνθρώπινο περιβάλλον πού συνῆλθε στή Στοκχόλμη τόν ‘Ιούνιο τοῦ 1972, κατά τήν ὅποια ἀποφασίσθηκε ἡ ἵδρυση μιᾶς ὄργανωσεως μέ τήν ἐπωνυμία «Πρόγραμμα Περιβάλλοντος τῶν ‘Ηνωμένων ‘Εθνῶν» (United Nations Environment Program - UNEP). Σκοπός τῆς ὄργανωσεως αύτῆς είναι ἡ ἔξασφάλιση συνεργασίας μέσω τοῦ συστήματος τῶν ‘Ηνωμένων ‘Εθνῶν καί ἡ ἐνθάρρυνση τῆς πρωτοβουλίας διαφόρων ἄλλων διακυβερνητικῶν ὄργανισμῶν, ἔθνικῶν ἴνστιτούτων καί μή κυβερνητικῶν ὄργανώσεων σέ διεθνής προστασία τοῦ περιβάλλοντος.

‘Ἄλλοι διεθνεῖς ὄργανισμοί πού ἀπασχολοῦνται μέ θέματα προστασίας τοῦ περιβάλλοντος είναι:

- α) ‘Ο Διεθνής ὄργανισμός Τροφίμων καί Γεωργίας (FAO).
- β) ‘Ο ὄργανισμός Παιδείας, Έπιστημῶν καί Πολιτισμοῦ (Unesco).
- γ) ‘Ο Διεθνής ὄργανισμός Υγείας (WHO).
- δ) ‘Ο Διεθνής ὄργανισμός Ατομικῆς Ενέργειας (IAEA).
- ε) ‘Ο Διεθνής Μετεωρολογικός ὄργανισμός.
- στ) ‘Η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (EEC).
- ζ) ‘Ο ὄργανισμός Οικονομικῆς Συνεργασίας καί Αναπτύξεως (OECD).

η) Τό Διεθνές Συμβούλιο 'Εξερευνήσεως τῆς Θάλασσας.

'Η προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος εἶχε ἀπό παλαιότερα ἀπασχολήσει τίς κυβερνήσεις τῶν παρακτίων κυρίως κρατῶν, ἄλλα καὶ διάφορους διεθνεῖς ὄργανισμούς καὶ εἶχαν ληφθεῖ αὐστηρά νομοθετικά καὶ διοικητικά μέτρα, τόσο ἐπί ἑτνικοῦ, ὅσο καὶ ἐπί διεθνοῦς ἐπιπέδου.

'Η πρώτη διεθνής σύμβαση «περί ἀποφυγῆς ρυπάνσεως τῆς Θάλασσας μέ πετρέλαιο ἀπό τὰ πλοῖα» ὑπογράφηκε στὸ Λονδίνο τὸ 1954 καὶ ἀποτέλεσε τὸ πρῶτο ἀποφασιστικό βῆμα γιά τὴν προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος σὲ διεθνές ἐπίπεδο.

Μέ τή διεθνή αὐτή σύμβαση ἐπιδιώκεται ἡ ἀντιμετώπιση τῶν ρυπάνσεων πού προκαλοῦνται ἀπό τὴν ἀπόρριψη πετρελαίου καὶ δέν γίνεται μνεία γιά ἄλλες ἐπιβλαβεῖς οὔσιες πού ἀπορρίπτονται ἀπό τὰ πλοῖα ἥ καὶ ἀπό ἄλλες πηγές τῆς ξηρᾶς.

'Η διεθνής σύμβαση τοῦ 1954 τροποποιήθηκε τὸ 1962 καὶ ἀναμορφώθηκε πλήρως, γιατὶ παρουσίαζε πολλές ἐλλείψεις καὶ ἀσάφειες.

'Η διεθνής σύμβαση 1954/1962 κυρώθηκε ἀπό τὴν Ἑλλάδα μέ τὸ νόμο 4529/1966.

Μέ τή σύμβαση αὐτή καθορίζονται ἀρχικά οἱ ζῶνες, μέσα στίς ὁποῖες ἀπαγορεύεται ἡ ἀπόρριψη ἀπό τὰ πλοῖα πετρελαίου ἥ πετρελαιοειδῶν μιγμάτων, τά ὁποῖα εἶναι δυνατό νά ρυπάνουν τή θάλασσα.

Ἀπαγορευμένες ζῶνες εἶναι οἱ θαλάσσιες περιοχές μέχρι πενήντα ναυτικά μίλια ἀπό τὰ χωρικά ύδατα τῶν παρακτίων κρατῶν.

Σέ δρισμένες περιοχές, πού χαρακτηρίζονται ὡς ἰδιαίτερα εύπαθεῖς, ὅπως εἶναι π.χ. οἱ ἀκτές Μεσογείου καὶ Ἀδριατικῆς, Βαλτικῆς, Βόρειας Θάλασσας κλπ., ἡ ἀπαγορευμένη ζώνη ἔκτείνεται μέχρι 100 ναυτικά μίλια.

Οι ἀπαγορευτικές διατάξεις τῆς διεθνοῦς συμβάσεως δέν ἐφαρμόζονται καὶ δέν ἐπιβάλλονται συνεπῶς κυρώσεις σέ περιπτώσεις καταστάσεως ἀνάγκης, ὅταν δηλαδή μέ τὴν ἀπόρριψη τοῦ πετρελαίου ἀποσκοπεῖται ἡ διάσωση τοῦ πλοίου ἥ τοῦ φορτίου ἥ ἀνθρώπινης ζωῆς στή θάλασσα.

Δέν ἐπιβάλλονται ἐπίσης κυρώσεις σέ περιπτώσεις διαφυγῆς πετρελαιοειδῶν λόγω βλάβης τοῦ πλοίου ἥ ἀναπόφευκτης διαρροῆς, ἐφόσον ὅμως, μετά τή ζημία ἥ τὴν ἀνακάλυψη τῆς διαρροῆς, θά ἔχουν ληφθεῖ ὅλες οἱ δυνατές προφυλάξεις γιά τὴν ἐπιδιόρθωση τῆς ζημίας ἥ τὸν περιορισμό τῆς διαρροῆς.

Στή συνέχεια, ἡ σύμβαση δρίζει ὅτι οἱ κυβερνήσεις ὁφείλουν νά διαθέτουν στά λιμάνια πού εἶναι ἀφετηρίες φορτώσεως πετρελαίου ἥ ὅπου γίνονται ἐπισκευές πλοίων, κατάλληλες εύκολιες υποδοχῆς καταλοίπων, ὅπου θά παραδίνεται τό ἀκάθαρτο ύδαταρέμα (σαβούρα) ἥ τά ἀποπλύματα τῶν δεξαμενῶν.

Ἐπιβάλλεται ἔξ ἄλλου στά πλοῖα ἥ τήρηση τοῦ βιβλίου πετρελαίου, ὅπου καταγράφεται ἡ λήψη καὶ ἡ ἀπόρριψη ἔρματος, δικαθαρισμός τῶν δεξαμενῶν, ὅταν πρόκειται γιά δεξαμενόπλοια, ἡ διάθεση τῶν καταλοίπων σέ ἐγκαταστάσεις ξηρᾶς, οἱ τυχαῖες ἥ ἔκτακτες διαφυγές πετρελαίου κλπ.

Ἡ τήρηση τοῦ βιβλίου πετρελαίου ἀποσκοπεῖ στή συνεχή παρακολούθηση καὶ τὸν ἔλεγχο τῶν πλοίων ἀπό τίς κρατικές ύπηρεσίες γιά δ.τι ἀφορᾶ τὸν τρόπο διάθεσεως τῶν καταλοίπων πετρελαίου.

Ἡ μή τήρηση τοῦ βιβλίου πετρελαίου, καθώς καὶ ἡ μή κανονική συμπλήρωσή του, ἀποτελοῦν παράβαση τῆς διεθνοῦς συμβάσεως, γιά τὴν δημοία ἐπιβάλλονται διοικητικές κυρώσεις.



Τό βιβλίο πετρελαίου πρέπει νά φέρεται πάντοτε έπάνω στό πλοϊο καί μάλιστα νά παραμένει σ' αύτό τουλάχιστον γιά μία διετία άπό τήν τελευταία έγγραφή σ' αύτό.

"Όταν άπό τά δργανα μιᾶς χώρας πού έχει κυρώσει τή σύμβαση διαπιστωθεῖ παράβαση τῶν διατάξεων της, αυτό άναφέρεται στήν κυβέρνηση τοῦ κράτους, τή σημαία τοῦ όποιου φέρει τό πλοϊο πού διέπραξε τήν παράβαση. Αύτή οφείλει νά άσκησε δίωξη κατά τοῦ πλοιοκτήτη ἢ τοῦ πλοιάρχου τοῦ πλοΐου καί νά άναγγείλει συγχρόνως στήν κυβέρνηση πού προέβη στήν καταγγελία καθώς καί στόν IMCO τίς κυρώσεις πού τυχόν θά έπιβληθοῦν.

'Η διεθνής σύμβαση 1954/1962 τροποποιήθηκε τό 1969 καί τό 1971, τίς τροποποιητικές δέ συμβάσεις έχει κυρώσει καί ή 'Ελλάδα.

"Αλλη διεθνής σύμβαση τοῦ IMCO πού άποβλέπει στήν προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος καί έχει κυρωθεῖ άπό τήν 'Ελλάδα είναι ή σύμβαση «περί άστικῆς εύθύνης συνεπεία ζημιῶν ἀπό ρύπανση». Μέ τή σύμβαση αύτή έπιδιώκεται ή έξασφάλιση ἐπαρκοῦς ἀποζημιώσεως, μέ τή μεσολάβηση ἀσφαλιστικῶν ἔταιρων, σέ πρόσωπα πού ύφιστανται ζημίες ἀπό ρύπανση μεγάλης ἔκτασεως λόγω τῆς διαφυγῆς ἢ ἀπορρίψεως πετρελαίου ἀπό δεξαμενόπλοια, οι δοποίες δέν θά μπορούσαν ἐνδεχομένως νά άντιμετωπισθοῦν οὔτε ἀκόμα καί μέ δλοκληρη τήν ἄξια τοῦ πλοίου.

Μέ τή σύμβαση αύτή έπιβάλλεται σέ δλα τά ἄνω τῶν 2.000 τόνων πλοϊα πού μεταφέρουν φορτία πετρελαιοειδῶν νά είναι έφοδιασμένα μέ πιστοποιητικό πού νά ἀποδεικνύει ὅτι τό πλοϊο έχει ἀσφαλισθεῖ ἀπό άναγνωρισμένο ἀσφαλιστικό δργανισμό ἔναντίον κινδύνων προκλήσεως ἀπό αύτό ρυπάνσεως μεγάλης ἔκτασεως.

Τά ειδικοῦ τύπου πιστοποιητικά αύτά ἔκδίονται γιά τά πλοϊα μέ Ἑλληνική σημαία ἀπό τίς λιμενικές ἀρχές τῆς χώρας ἢ τά προξενικά λιμεναρχεῖα, ἔφόσον προσκομισθεῖ σ' αύτά πιστοποιητικό ἀναγνωρισμένου ἀσφαλιστικοῦ δργανισμοῦ (blue card), σύμφωνα μέ τό σχετικό ύπόδειγμα τής συμβάσεως.

"Αλλη διεθνής σύμβαση τοῦ IMCO πού κυρώθηκε ἀπό τήν 'Ελλάδα είναι ή σύμβαση «περί προλήψεως ρυπάνσεως τῆς θάλασσας ἀπό ἀπορρίψη καταλοίπων καί ἄλλων ύλῶν» γνωστή ώς Ocean Dumping – Λονδίνου 1972.

Μέ τή σύμβαση αύτή συμπληρώνεται ή προστασία τῆς θάλασσας ἀπό τή ρύπανση μέ ἄλλες ἐπιβλαβεῖς ούσιες (έκτός ἀπό πετρελαιοειδή) πού είναι δυνατό νά ἀπορρίπτονται ἀπό τά πλοϊα καί τά ἀεροσκάφη.

Η ἀπαγόρευση ἀφορά κυρίως διάφορα κατάλοιπα ἢ ἄλλα ύλικά, τά δοποία εἴτε παράγονται ἐπάνω στά πλοϊα ἢ τά ἀεροσκάφη ἢ φορτώνονται στή ξηρά καί ἀπορρίπτονται κατόπιν στήν ἀνοικτή θάλασσα.

Στή σύμβαση είναι προσαρτημένοι τρεῖς πίνακες:

Στόν πρώτο περιλαμβάνονται οι πολύ ἐπιβλαβεῖς ούσιες, ή ἀπόρριψη τῶν δοπίων στή θάλασσα ἀπαγορεύεται όπωσδήποτε.

Στό δεύτερο πίνακα περιλαμβάνονται οι ούσιες, γιά τήν ἀπόρριψη τῶν δοπίων ἀπαιτεῖται προηγούμενη ἀδεια τῆς ἀρμόδιας ἀρχῆς.

Τέλος στόν τρίτο πίνακα περιλαμβάνονται ούσιες, γιά τήν ἀπόρριψη τῶν δοπίων είναι ἀρκετή ή γενική ἀδεια τῆς ἀρχῆς.

Οι πιό πάνω ἀδειες πρέπει νά χορηγοῦνται μετά ἀπό προσεκτική μελέτη γιά δ, τι ἀφορά τή θέση ἀπορρίψεως, σέ συσχετισμό μέ τήν ἀπορριπτόμενη ποσότητα, τά χαρακτηριστικά διασπορᾶς (π.χ. ἐπίδραση ρευμάτων, ἀνέμου κλπ.), τή φύση τοῦ

έγγυς βυθού καί τίς πιθανές συνέπειες τής άπορρίψεως γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον.

Η διεθνής σύμβαση του 1954, δημοποιήθηκε τό 1962 καί στή συνέχεια τό 1969 καί 1971, κρίθηκε ότι δέν έχαντλοϋσε τελείως τό θέμα προστασίας τού θαλάσσιου περιβάλλοντος καί γι' αύτό καταρτίσθηκε στό Λονδίνο τό 1974 νέα διεθνής σύμβαση, πάλι μέ πρωτοβουλία τού IMCO, γνωστή ώς Marpol (Marine Pollution), ή όποια πρόκειται σύντομα νά κυρωθεῖ καί άπό τήν Έλλαδα.

Η σύμβαση αύτή δέν έχει άκομα κυρωθεῖ άπό τόν άπαιτούμενο γιά τήν έναρξη ίσχυός της άριθμό κρατών μέ χωρητικότητα 50% τού παγκόσμιου έμπορικού στόλου. Άντιμετωπίζει όμως τό θέμα πιό ριζικά καί περιλαμβάνει νέες διατάξεις γιά τήν άποτελεσματικότερη προστασία τής θάλασσας άπό τή ρύπανση. Μέ αύτή καθορίζονται ειδικές περιοχές (Special Areas), όπου άπαγορεύεται άπολύτως ή άπορριψη πετρελαιοειδών. Τέτοιες περιοχές είναι άλοκληρη ή Μεσόγειος, ή Μαύρη Θάλασσα καί ή Βαλτική. Έπισης θεσπίζονται κανονισμοί έλέγχου ρυπάνσεως ή δοπιά μπορεῖ νά προκληθεῖ άπό βλαβερές ούσιες πού μεταφέρονται άπό πλοϊα, χύμα ή συσκευασμένες. Εισάγεται έπισης ειδικός κανονισμός γιά τήν άποφυγή ρυπάνσεως τής θάλασσας άπό λύματα καί άπορρίμματα τών πλοίων καί άπαγορεύεται άπολύτως ή άπορριψη στή θάλασσα κάθε είδους πλαστικών ούσιων.

Γιά τά μεγάλης χωρητικότητας δεξαμενόπλοια, άπό τά δοπιά άπειλούνται σοβαροί κίνδυνοι λόγω τού δύκου καί τών μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου πού μεταφέρουν, έχουν έπιβληθεῖ τελευταία, πάντοτε μέ πρωτοβουλία τού IMCO, μέτρα γιά τήν πρόληψη ρυπάνσεων μεγάλης έκτασεως.

Τέτοια μέτρα είναι ή καθιέρωση τών χωριστών δεξαμενών έρματος (segregated ballast tanks) καί τού συστήματος πλύσεως τών δεξαμενών τών πλοίων πού μεταφέρουν πετρέλαιο, μέ άργο πετρέλαιο, σέ συνδυασμό μέ τό σύστημα άδρανούς άερίου (crude oil washing and inert gas system).

Η καθιέρωση τού συστήματος τών χωριστών δεξαμενών έρματος γιά τά μεγάλα δεξαμενόπλοια προτάθηκε στόν IMCO άπό τήν έλληνική άντιπροσωπεία, ώς ένα δραστικό μέτρο προστασίας τού θαλάσσιου περιβάλλοντος καί έγινε δεκτό παράλληλα μέ τό σύστημα τού crude oil washing.

Τά segregated ballast tanks είναι ειδικές χωριστές δεξαμενές όπου τοποθετεῖται άποκλειστικά θαλάσσιο έρμα, τό δοπιο, όταν άπορρίπτεται στή θάλασσα πρίν άπό τή φόρτωση τού πλοίου, είναι τελείως καθαρό, άφού δέν έχει άναμιχθεῖ μέ τό πετρελαιοειδές φορτίο τού δεξαμενοπλοίου.

Τό σύστημα πλύσεως τών δεξαμενών μέ άργο πετρέλαιο (COW), σέ συνδυασμό μέ τό σύστημα άδρανούς άερίου (IGS) είναι ύποχρεωτικό μέ τή νέα σύμβαση τού IMCO γιά τά μεγάλα δεξαμενόπλοια πού δέν διαθέτουν χωριστές δεξαμενές έρματος.

Μέ τό σύστημα αύτό, ύπάρχει ειδική έγκατασταση στίς δεξαμενές τών δεξαμενοπλοίων πού έκτοξεύει στά τοιχωματά τους άργο πετρέλαιο καί έτσι έπιτυχάνεται ά καθαρισμός τους άπό τά ύπολείμματα πετρελαίου. Τά άποπλύματα ούτα διοχετεύονται σέ ειδικές δεξαμενές καταλοίπων καί στή συνέχεια παραδίνονται στίς ειδικές έγκαταστασεις παραλαβῆς καταλοίπων, πού σύμφωνα μέ τή διεθνή σύμβαση πρέπει νά ύπάρχουν ύποχρεωτικά στά μεγάλα λιμάνια.

Άλλη διεθνής σύμβαση πού άφορα τήν προστασία τού θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι ή σύμβαση «περί προστασίας τής Μεσογείου άπό τή ρύπανση» πού ψηφί-

σθηκε τό 1976 στή Βαρκελώνη άπό τη διεθνή συνδιάσκεψη των μεσογειακών κρατών πού συνήλθε μέ τη πρωτοβουλία του Προγράμματος Περιβάλλοντος των 'Ηνωμένων Έθνών (UNEP).

Μαζί μέ τή σύμβαση έγκριθηκαν άπό τή συνδιάσκεψη και δύο πρωτόκολλα: α) «περί συνεργασίας γιά τήν καταπολέμηση τής ρυπάνσεως τής Μεσογείου μέ πετρέλαιο ή άλλες έπιβλαβεῖς ούσιες» και β) «περί προλήψεως ρυπάνσεως τής Μεσογείου άπό τήν άπορριψη ούσιων άπό τά πλοϊα και τά άεροσκάφη».

'Η διεθνής σύμβαση τής Βαρκελώνης έχει κυρωθεῖ άπό τήν 'Ελλάδα μέ τό νόμο 855/1978.

### **36.4 Διοικητικά καί νομοθετικά μέτρα γιά τήν προστασία τοῦ Θαλάσσιου περιβάλλοντος.**

'Η ευθύνη και μέριμνα γιά τήν προστασία των έλληνικών θαλασσών άπό τή ρύπανση άνήκει στό YEN, δησπου άπό τό 1972 λειτουργεῖ Κεντρική 'Υπηρεσία Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, μέ κλιμάκια τίς κατά τόπους λιμενικές άρχες.

'Η διεύθυνση αύτή μεριμνά γιά τή λήψη τών άπαιτουμένων νομοθετικών και διοικητικών μέτρων προστασίας τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Γιά τή διαχαγωγή έπιχειρήσεων μεγάλης έκτασεως, σέ περιπτώσεις έκτακτης άνάγκης, όταν δημιουργείται σοβαρός κίνδυνος ρυπάνσεως τών άκτων τής χώρας, προβλέπεται ή συνδρομή και άλλων κρατικών ύπηρεσιών, δησπου είναι τά Γενικά 'Επιτελεία τών 'Ενόπλων Δυνάμεων και τά 'Αρχηγεία τών Σωμάτων 'Ασφαλείας, συναρμόδιες ύπηρεσίες άλλων ύπουργείων και οι κατά τόπους νομαρχίες.

'Ο τακτικός έλεγχος τών λιμανιών και άκτων ένεργείται μέ περιπολίες άπό ξηρά, άπό θάλασσα και άπό άέρα, μέ διάφορα περιπολικά μέσα (σκάφη, αύτοκίνητα) τοῦ ΛΣ, μέ άεροσκάφη τής πολεμικής άεροπορίας έντεταλμένα γιά τό σκοπό αύτό, στά όποια έπιβαίνουν ώς παρατηρητές βαθμοφόροι του ΛΣ.

Έκτος άπό τήν έπιτήρηση τοῦ έλληνικού θαλάσσιου χώρου πού έκτελείται μέ τίς τακτικές περιπολίες τών κρατικών όργάνων, γίνονται και παρατηρήσεις άπό τούς κυβερνήτες τών άεροσκαφών τής πολεμικής και τής πολιτικής άεροπορίας, άπό τούς κυβερνήτες τών πολεμικών σκαφών και άπό τούς πλοιάρχους τών έλληνικών έμπορικών πλοίων, οι όποιοι άναφέρουν στό θάλαμο έπιχειρήσεων του ΛΣ κάθε περιστατικό ρυπάνσεως πού θά ύποπτεσει στήν άντιληψή τους.

Γιά τήν καταπολέμηση ρυπάνσεων μεγάλης έκτασεως στή θάλασσα, οι ύπηρεσίες τοῦ YEN διαθέτουν άρτιο έξοπλισμό και μέσα πού παρέχουν τή δυνατότητα άντιμετωπίσεως και τής πιό σοβαρῆς καταστάσεως.

Τά πλωτά μέσα πού διαθέτει ή ύπηρεσία είναι είδικά πλοιάρια πού χρησιμοποιούνται γιά τήν περισυλλογή (άναρρόφηση) τοῦ πετρελαίου πού χύνεται στή θάλασσα και καλούνται oil skimmers. "Άλλα πάλι σκάφη χρησιμοποιούνται γιά τή μεταφορά και τοποθέτηση τών πλωτών φραγμάτων πρός έγκλωβισμό τών πετρελαιοκλίδων, καθώς και διασκορπιστικών ούσιων γιά τήν καταπολέμησή τους.

'Ο ΚΔΝΔ περιλαμβάνει είδικές διατάξεις γιά τήν καταστολή τής ρυπάνσεως τής θάλασσας:

α) Γιά σοβαρές περιπτώσεις ρυπάνσεως μέ πετρέλαιο άπό τά πλοϊα μέσα στά έλληνικά χωρικά ύδατα, στά λιμάνια και τίς άκτες, ο ΚΔΝΔ προβλέπει τήν έπιβολή προστίμου άπό τόν ύπουργό 'Έμπορικής Ναυτιλίας μέχρι ποσού πενήντα έκατομμυρίων δραχμών (άρθρο 157).

β) Γιά τή ρύπανση τής θάλασσας μέ πετρελαιοειδή, από τόν πλοίαρχο ή μέλος πληρώματος ή τήν παράλειψη λήψεως μέτρων πρός άποφυγή της, δ ΚΔΝΔ προ-βλέπει ποινή φυλακίσεως μέχρι ένός έτους (άρθρο 235).

γ) Γιά τήν ύπαίτια ρύπανση τού θαλάσσιου περιβάλλοντος από τόν πλοίαρχο ή μέλη τού πληρώματος, έπιβάλλεται έπισης πειθαρχική ποινή προσωρινής στερή-σεως άσκήσεως τού ναυτικού έπαγγέλματος από ένα μήνα μέχρι πέντε χρόνια (άρθρ. 249).

Ο νόμος 743/1977 «περί προστασίας τού θαλάσσιου περιβάλλοντος καί ρυθ-μίσεως συναφῶν θεμάτων» περιλαμβάνει διατάξεις πού άναφέρονται:

α) Στήν ύποχρέωση τών δεξαμενοπλοίων καί τών ἄλλων φορτηγῶν πλοίων πού καταπλέουν στά ἐλληνικά λιμάνια ή προσεγγίζουν σέ ἀγκυροβόλια καί ὅρμους, νά παραδίνουν τά πετρελαιοειδή μίγματα, τά κάθε εἰδους ἀπορρίμματα καί τά κατά-λοιπα δηλητηριωδῶν καί τοξικῶν ούσιῶν σέ χώρους πού καθορίζει ή λιμενική ἀρ-χή.

β) Στήν ύποχρεώσεις τών έγκαταστάσεων πού χρησιμοποιοῦνται γιά μεταγγίσεις πετρελαίων ή γιά ἐπισκευές πλοίων νά διαθέτουν κατάλληλες εύκολιες ύποδοχῆς καταλοίπων πετρελαιοειδῶν καί ἄλλων ρυπαντικῶν ούσιῶν καί νά λαμβάνουν τά ἀπαιτούμενα μέτρα πρός άποφυγή τής ρυπάνσεως.

γ) Στήν ύποχρεώσεις τών θαλασσίων λουτρικῶν ἔγκαταστάσεων νά διαθέτουν κατάλληλο ἔξοπλισμό, ὥστε νά ἔχασφαλίζεται πλήρως ή καθαριότητα κατά τή διά-θεση τών λυμάτων, καί νά ἀντιμετωπίζουν κάθε ἔκτακτο περιστατικό ρυπάνσεως.

δ) Στήν τήρηση μέτρων γιά τή μετάγγιση πετρελαίου πρός άποφυγή ρυπάνσεως τής θάλασσας (διάθεση πλωτῶν φραγμάτων, μέσων ἀπορροφήσεως καί περισυλ-λογῆς πετρελαιοειδῶν καί διασκορπιστικῶν ούσιῶν).

ε) Στήν ύποχρεώσεις τών πλοιάρχων τών δεξαμενοπλοίων πού προσεγγίζουν σέ ἐλληνικά λιμάνια καί ἀκτές νά ἔναφέρουν στήν ἀρχές κάθε ἀτύχημα ή ζημία ή φθο-ρά ἀπό τά ὄποια μπορεῖ νά προκληθεῖ ρύπανση τής θάλασσας, νά εἰδοποιοῦν τίς ἀρχές γιά τόν ἐπικείμενο κατάπλου καί γιά τά στοιχεῖα τού φορτίου καί νά παραμέ-νουν στή θέση πού ὀρίζεται ἀπό τή λιμενική ἀρχή.

στ) Στήν εύκολίες ύποδοχῆς (πλωτές καί χερσαῖες), οι ὅροι καί οι προϋποθέσεις λειτουργίας τών ὅποιων καθορίζονται μέ ύπουργικές ἀποφάσεις.

ζ) Στήν ύποχρεώσεις τών ύπευθύνων σέ περιπτώσεις ρυπάνσεως ή ἐπικείμενου κινδύνου προκλήσεως ρυπάνσεως νά λαμβάνουν κάθε πρόσφορο μέτρο πρός ἀ-ποτροπή, περιορισμό καί ἔξουδετέρωσή της.

η) Στήν ἀποκατάσταση ἀπό τούς ύπευθύνους τών ζημιῶν πού προκαλοῦνται ἀ-πό ρυπάνσεις καί στήν καταβολή τών δαπανῶν πού πραγματοποιοῦνται γιά τήν ἀ-ποτροπή ή ἔξουδετέρωσή τους.

θ) Στήν ποινικές, διοικητικές καί πειθαρχικές κυρώσεις πού ἐπιβάλλονται κατά τών παραβατῶν τού νόμου, τής διεθνούς συμβάσεως περί ἀποφυγῆς ρυπάνσεως τής θάλασσας, καθώς καί τών προεδρικῶν διαταγμάτων καί ύπουργικῶν ἀποφά-σεων πού ἑκδίδονται σέ ἔκτελεσή τους.

ι) Στή διαδικασία διαπιστώσεως τών παραβάσεων πρός ἐπιβολή διοικητικῶν κυ-ρώσεων καί τήν ἄσκηση ένδικων μέσων.

ια) Στή σύσταση περιφερειακῶν σταθμῶν καταπολεμήσεως τής ρυπάνσεως στά λιμεναρχεῖα Πειραιᾶ, Θεσσαλονίκης, Πατρῶν, Ἐλευσίνας, Καβάλας καί Χα-νίων, οι ὄποιοι ἀποστολή ἔχουν τήν ἐπιθεώρηση τών πλοίων κατά τή φορτοεκ-φόρτωση πετρελαιοειδῶν, τόν ἐλεγχο παραδόσεως καταλοίπων, τήν ἐπιτήρηση

τοῦ θαλάσσιου χώρου μέ πλωτά καί χερσαῖα μέσα, τήν ἀντιμετώπιση ρυπάνσεως τῆς θάλασσας μέ εἰδικά ἀγήματα καί τήν ἐκτέλεση κάθε ἄλλης συναφοῦς ἐργασίας.

β) Στίς ὑποχρεώσεις τῶν Ὀργανισμῶν Λιμένων καί τῶν λιμενικῶν ταμείων, γιά τή διάθεση καταλλήλων παραλιακῶν χώρων πρός ἔγκατάσταση τῶν σταθμῶν καί τήν ἀποθήκευση τοῦ ἔξοπλισμοῦ, καθώς καί γιά τήν ἔξασφάλιση τῶν ἀπαιτουμένων εύκολιῶν γιά τήν ὑποδοχή καί παραμονή τῶν πλωτῶν τους μέσων.

γ) Στήν εἰσπραξη τῶν ἐσόδων ἀπό πρόστιμα πού ἐπιβάλλονται κατά τῶν ὑπαιτίων ρυπάνσεως καί στή διάθεσή τους καί γιά τήν προμήθεια πλωτῶν, χερσαίων καί ἐναερίων μέσων πρός ἐπιτήρηση τοῦ Ἑλληνικοῦ θαλάσσιου χώρου, γιά τήν προμήθεια μέσων καί ἐργαλείων, τήν ἀντιμετώπιση δαπανῶν ἔξουδετερώσεως περιστατικῶν ρυπάνσεως, τήν συμμετοχή τῆς Διευθύνσεως Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος σέ διεθνή συνέδρια καί τήν ἀντιμετώπιση διαφόρων ἄλλων δαπανῶν, σχετικῶν μέ τήν προπτοπία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Οι προβλεπόμενες κυρώσεις εἶναι:

#### **Ποινικές:**

"Οσοι προκαλοῦν σοβαρή ρύπανση ἐκ προθέσεως, τιμωροῦνται μέ φυλάκιση τουλάχιστον τριῶν μηνῶν καί, ἂν προκύψῃ κίνδυνος ζημίας ἢ βλάβης σέ πρόσωπα ἢ πράγματα, μέ φυλάκιση τουλάχιστον ἐνός ἔτους.

"Οσοι προκαλοῦν ρύπανση ἐξ ἀμελείας, τιμωροῦνται μέ φυλάκιση. Αύτοί μπορεῖ νά ἀπαλλάσσονται, δταν μέ δική τους θέληση ἔξουδετερώσουν τή ρύπανση καί ἀποτρέψουν κάθε βλάβη ἢ ζημία πού μπορεῖ νά προέλθει ἀπό αὐτή.

#### **Διοικητικές:**

- Οι ὑπαίτιοι ρυπάνσεως τῆς θάλασσας ἢ τῶν ἀκτῶν τιμωροῦνται κατόπιν ἀποφάσεως τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς, μέ πρόστιμο μέχρι ὀκτακοσίων χιλιάδων δρχ.

Μέ τήν ἴδια ποινή τιμωροῦνται καί ὅσοι παραβαίνουν τήν ἀπό τό νόμο ὑποχρέωση γιά λήψη μέτρων ἢ τήρηση ἀλλων διαδικασιῶν προλήψεως, περιορισμοῦ ἢ καταστολῆς τῆς ρυπάνσεως, ἀκόμα καί ἂν δέν προκλήθηκε αύτή.

"Όταν ἔξακολουθεῖ ἡ ρύπανση, ἡ λιμενική ἀρχή ἐπιβάλλει πρόστιμο μέχρι τριακοσίων χιλιάδων δρχ. γιά κάθε ἡμέρα ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας πού τάσσεται γιά τήν ἀποκατάσταση.

Σέ περιπτώσεις σοβαρῆς ρυπάνσεως, ὁ ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπιβάλλει πρόστιμο μέχρι πενήντα ἑκατομμυρίων δρχ.

#### **Πειθαρχικές:**

"Αν οι ὑπαίτιοι ρυπάνσεως εἶναι "Ελληνες ναυτικοί, ἔχουν καί πειθαρχικές εύθυνες κατά τίς διατάξεις τοῦ ΚΔΝΔ.

### **36.5 Γενική ἐκτίμηση καταστάσεως καί προοπτικές.**

Τό θαλάσσιο περιβάλλον ἀντιμετωπίζει καί στή χώρα μας πολλούς κινδύνους ἀπό διάφορους τομεῖς τῆς βιομηχανίας, τῆς ναυτιλίας, τοῦ τουρισμοῦ, ἀκόμα καί τῶν ἔργων κοινῆς ὥφελειας καί γι' αύτό ἐπιβάλλεται ἴδιαίτερη ἐπιμέλεια καί λήψη αὐτηρῶν μέτρων γιά τήν προστασία του.

Θά ἡταν ἵσως παράλογο νά ἀξιώσει κανείς τή διακοπή τῆς προόδου καί τῆς οίκο-

νομικής άναπτυξεως τῆς χώρας γιά νά διαφυλαχθεῖ τό περιβάλλον από τή ρύπανση. Άπαιτείται ζυμως κατάλληλος προγραμματισμός και γενικότερη χωροταξική μελέτη, ώστε τό κράτος νά πετύχει τήν άρμονική οίκονομική άνάπτυξη, παράλληλα μέ τήν προστασία και τή βελτίωση τοῦ περιβάλλοντος.

Ίδιαίτερη σημασία στήν προσπάθεια προστασίας τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος έχει ή κατάλληλη διαπαιδαγγηση τοῦ πληθυσμού και ή δημιουργία κοινῆς συνειδήσεως, δτι ή προστασία τοῦ φυσικοῦ περιβάλλοντος και ή όρθιολογική χρησιμοποίηση τῶν πόρων του είναι πρός τό συμφέρον τῆς δικῆς μας, άλλα και τῶν μελλοντικῶν γενεῶν και δτι κάθε σχετική προσπάθεια είναι υψηστης σημασίας γιά τήν εύημερία και τήν άνάπτυξη τῶν λαῶν.

Είδικότερα γιά τή θάλασσα, θά πρέπει να : κατανοηθεῖ δτι αύτή δέν είναι ή δεξαμενή πού μπορεῖ νά δέχεται συνεχώς, άνεξέλεγκτα κάθε είδους άπορριψιστα και δηλητήρια τῆς ξηρᾶς και δτι ή ίδια ή θάλασσα και οι όργανισμοί πού έξαρτωνται ή από αύτή, έχουν ζωτική σημασία γιά τήν υπαρξη τοῦ άνθρωπου.

Πρέπει έπίσης νά καταστεί γενική συνείδηση δτι ή παρούσα γενεά έχει χρέος νά διαφυλάξει τό θαλάσσιο περιβάλλον, αφοῦ είναι πιά δεδομένο δτι ή δυνατότητα τῆς θάλασσας γιά τήν έξουδετέρωση και άφομοίωση τῶν ξένων πρός αύτήν σωμάτων και γιά τήν άνανέωση τῶν φυσικῶν της πόρων είναι σαφῶς περιορισμένη.

Τά μέτρα προστασίας τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος πού έχουν μέχρι τώρα ληφθεί στήν 'Ελλάδα και πού προγραμματίζονται γιά τό μέλλον είναι άξιόλογα και δείχνουν τό μέτρο τῶν προσπαθειῶν πού καταβάλλονται από τό ΥΕΝ.

Η κύρωση από τήν 'Ελλάδα τοῦ συνόλου σχεδόν τῶν σχετικῶν διεθνῶν συμβάσεων, ή άνελλιπής παρακολούθηση τῶν έργασιῶν τοῦ IMCO και άλλων άρμοδιών διεθνῶν όργανισμῶν, ή θεσμοθέτηση σοβαρῶν νομοθετικῶν και διοικητικῶν μέτρων και οι αυτηρές κυρώσεις πού έπιβάλλονται κατά τῶν παραβατῶν, φανερώνουν τή σταθερή άπόφαση τῆς πολιτείας νά προστατεύσει μέ κάθε δυνατό ιέσο τό θαλάσσιο περιβάλλον τῆς χώρας.

## ΜΕΡΟΣ ΠΕΜΠΤΟ

### ΠΟΙΝΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

#### ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

##### **37.1 Περί έγκλήματος (γενικά).**

Σύμφωνα μέ τόν δρισμό τοῦ ποινικοῦ δικαίου, **Έγκλημα** εἶναι ἡ ἄδικη καί καταλογιστή πράξη πού προβλέπεται εἰδικά ἀπό κάποιο νόμο καί ἀπειλεῖται μέ δρισμένη ποινή.

- Στοιχεῖα συνεπῶς τοῦ έγκλήματος εἶναι:
- α) 'Ορισμένη πράξη ἡ παράλειψη πού γίνεται ἀπό κάποιο «φυσικό πρόσωπο». Δέν νοεῖται διάπραξη, κατά τήν ἔννοια τοῦ νόμου, έγκλημάτων ἀπό νομικά πρόσωπα.
  - β) 'Άδικος χαρακτήρας τῆς πράξεως, δηλαδή ἀντίθεση τῆς πράξεως πρός τό δίκαιο.
  - γ) Καταλογιστή πράξη, δηλαδή πράξη πού ἀποδίδεται σέ ύπαιτιότητα (δόλο ἢ ἀμέλεια) ἀτόμου ικανοῦ πρός καταλογισμό, δηλαδή ἐνήλικου καί πνευματικά ύγιοις κλπ.
  - δ) Πράξη εἰδικά προβλεπόμενη ἀπό κάποιο νόμο καί ἀπειλούμενη μέ δρισμένη ποινή (nullum crimen nulla poena sine lege).

'Ο νόμος προβλέπει δρισμένους λόγους πού ἀποκλείουν τόν ἄδικο χαρακτήρα τῆς πράξεως καί εἶναι οἱ ἔξῆς:

- α. **Η προσταγή** πού δίνεται κατά τούς νόμιμους τύπους ἀπό ἀρμόδια ἀρχή, ἐφόσον ὁ νόμος δέν ἐπιτρέπει στόν «προστασσόμενο» νά ἔξετάσει τό νόμιμο τῆς προσταγῆς.

Στήν περίπτωση αὐτή αὐτουργός τοῦ έγκλήματος θεωρεῖται αὐτός πού ἔχει δώσει τήν προσταγή (π.χ. στρατιωτική ἐντολή).

β. **Η ἄμυνα**, πού εἶναι ἡ ἀναγκαία προσβολή τοῦ ἐπιτιθεμένου ἀπό τό ἄτομο, γιά τήν ὑπεράσπιση ἀπό ἄδικη καί παρούσα ἐπίθεση πού ἀπευθύνεται ἐναντίον του ἢ κατά ἄλλου ἀτόμου.

Γιά τήν ὑπαρξη ἄμυνας ἀπαιτεῖται:

**1. Άδικη καί παρούσα ἐπίθεση.** Δέν θεωρεῖται ἄδικη ἐπίθεση ἡ νόμιμη καταδίωξη καί σύλληψη κακοποιοῦ.

Παρούσα εἶναι ἡ ἐπίθεση πού γίνεται σέ συγκεκριμένο τόπο καί χρόνο καί δχι ἡ ἀπειλή ἀπλῶς τῆς ἐπιθέσεως.



**2. Ἀναγκαία προσβολή τοῦ ἐπιτιθεμένου.** Το ἀναγκαῖο μέτρο τῆς ἅμυνας κρίνεται ἀπό τὸ βαθμό τοῦ ἐπικινδύνου τῆς ἐπιθέσεως, τὸ εἶδος τῆς ἀπειλούμενης βλάβης, τὸν τρόπο καὶ τὴν ἔνταση τῆς ἐπιθέσεως καὶ τίς λοιπές περιστάσεις. Π.χ. ὅταν τὸ πρόσωπο σκοτώνει τὸν ἐπιτιθέμενο γιά νά τὸν ἐμποδίσει νά ἀφαιρέσει τὴν τοάντα κάποιας κυρίας πού τὴν ἄρπαξε τρέχοντας (χωρίς νά ὑπάρχει ἐπικινδυνή ἐπιθετική ἐνέργεια). Στὴν περίπτωση αὐτή ὑπάρχει ὑπέρβαση τῆς ἅμυνας.

Ἀντίθετα, ὑπάρχει νόμιμη ἅμυνα ὅταν ὁ ἀμυνόμενος τραυματίζει σοβαρά ἄτομο πού ἐπιτίθεται μέ μαχαίρι γιά νά τὸν σκοτώσει.

**3. Ἡ κατάσταση ἀνάγκης.** Ὑπάρχει ὅταν γίνεται κάποια ἐνέργεια γιά νά ἀποτραπεῖ παρὼν ἡ διαφορετικά ἀναπότρεπτος κίνδυνος πού ἀπειλεῖ τὸ πρόσωπο ἢ τὴν περιουσία τοῦ Ἰδίου ἢ ἄλλου, χωρίς ὑπαιτιότητά του, ἢν ἡ βλάβη πού ἐπῆλθε μὲ τὴν πράξη εἶναι κατά τὸ εἶδος καὶ τῇ σπουδαιότητα σημαντικά κατώτερη ἀπό αὐτή πού εἶχε ἀπειληθεῖ (π.χ. ἐκούσια προσάραξη ἀκυβέρνητου πλοίου σέ δμαλά ἀβαθή γιά τή διάσωση τῶν ἐπιβατῶν).

Οἱ διατάξεις περί καταστάσεως ἀνάγκης δέν ἐφαρμόζονται γιά τὰ πρόσωπα ἐκεῖνα πού ἔχουν καθῆκον νά ἐκτεθοῦν στὸν κίνδυνο (π.χ. γιά τούς πυροσβέστες).

**Ἀντικείμενο τοῦ ἐγκλήματος.** Εἶναι τὸ ἔννομο ἀγαθό κατά τοῦ ὅποιου στρέφεται ἡ ἐγκληματική πράξη καὶ λέγεται **νομικό ἀντικείμενο** (π.χ. ἡ ἰδιοκτησία κάποιου πράγματος) καὶ τὸ ἴδιο τὸ πράγμα, πού λέγεται **ύλικό ἀντικείμενο** (π.χ. τὸ ἀντικείμενο πού κλάπηκε).

**Ύποκείμενο τοῦ ἐγκλήματος** εἶναι ὁ δράστης τοῦ ἐγκλήματος, δηλαδή τὸ ἄτομο πού παραβαίνει κάποιο ποινικό νόμο.

**Παθών** εἶναι ὁ φορέας τοῦ ἔννομου ἀγαθοῦ, κατά τοῦ ὅποιου στρέφεται ἡ παράνομη πράξη (π.χ. ὁ ἰδιοκτήτης τῆς οἰκίας τὴν ὅποια ἔκαψε ὁ ἐμπρηστής).

### Εἴδη τῶν ἐγκλημάτων:

α) Ἀνάλογα μέ τή βαρύτητα τῆς ἀπειλούμενης ἀπό τὸ νόμο ποινῆς, τὰ ἐγκλήματα διακρίνονται σέ **κακουργήματα, πλημμελήματα καὶ πταίσματα**.

β) Ἀνάλογα μέ τή μορφή πραγματώσεως τους, τὰ ἐγκλήματα διακρίνονται σέ **ἐγκλήματα τελέσεως, ἐγκλήματα παραλείψεως** (π.χ. παράλειψη παροχῆς βοήθειας σέ κινδυνεύον πλοϊο) καὶ **ἐγκλήματα διά παραλείψεως τελούμενα** (π.χ. παράλειψη παροχῆς τροφῆς σέ βρεφος καὶ ἀπό τὴν αἵτια αὐτή θάνατός του).

γ) **Ἐγκλήματα στιγμιαῖα** καὶ **διαρκή**. Στιγμιαῖο εἶναι τὸ ἐγκλημα, ὅταν ἡ προσβολή τοῦ ἔννομου ἀγαθοῦ, κατά τοῦ ὅποιου στρέφεται, τελειώνεται μέ μιά συγκεκριμένη ἐνέργεια (π.χ. κλοπή), ἐνῶ διαρκές ἐγκλημα ἔχομε ὅταν ἡ προσβολή τοῦ ἔννομου ἀγαθοῦ διαρκεῖ γιά ὅσο χρόνο ἔξακολουθεῖ καὶ ἡ κατάσταση πού δημιουργήθηκε ἀπό τὴν παράνομη ἐνέργεια τοῦ δράστη (π.χ. παράνομη κατακράτηση).

δ) **Ἐγκλήματα ἀπλά** καὶ **σύνθετα**. Γιά τά ἀπλά ἐγκλήματα ἀπαιτεῖται μία μόνο πράξη, ἐνῶ γιά τά σύνθετα ἀπαιτοῦνται περισσότερες πράξεις (π.χ. κλοπή ὕστερα ἀπό διάρρηξη).

ε) **Ἐγκλήματα κατ' ἔγκληση** καὶ **ἔγκλήματα ἐξ ἐπαγγέλματος διωκόμενα**. Γιά τὴν ποινική δίωξη τοῦ ἐγκλήματος πού διώκεται «κατ' ἔγκληση» ἀπαιτεῖται ἔγκληση (μήνυση) τοῦ παθόντος, ἐνῶ γιά τά ἐγκλήματα πού διώκονται «ἐξ ἐπαγγέλματος» δέν ἀπαιτεῖται μήνυση, ἀλλά ἡ δίωξη ἐνεργεῖται ἀπό τά κρατικά ὅργανα (αὐτεπαγγέλτως).

Κατ' έγκληση διώκονται κυρίως τά έγκλήματα κατά τῶν ήθῶν (π.χ. μοιχεία, βιασμός, άποπλάνηση).

### 37.2 Περί ποινῆς.

Ποινή είναι ή τιμωρία πού άπειλεί ό νόμος καί τήν έπιβάλλει ό δικαιοστής κατά τού δράστη δρισμένης παράνομης πράξεως, ως έκδήλωση άποδοκιμασίας του ίδιου καί τής πράξεως του άπο τήν έννομη τάξη.

Ό ποινικός κολασμός αύτῶν πού διαπράττουν παράνομες πράξεις είναι άναγκαιος για τήν προστοιία τής έννομης τάξεως.

Σύμφωνα μέ τίς σύγχρονες άντιλήψεις πού έπικρατοῦν στά πολιτισμένα κράτη, ό δικαιολογητικός λόγος τής ποινῆς δέν είναι ή άνταποδόση, άλλα ή **γενική** καί ή **ειδική πρόληψη**. Σκοπός δηλαδή τής έπιβολης τής ποινῆς δέν είναι ή έκδίκηση κατά τού έγκληματία, άλλα ή συγκράτηση τῶν διαβιούντων στήν κοινωνία άπο τή διάρραξη παρομοίων πράξεων, δπως καί τού ίδιου τού συγκεκριμένου έγκληματία.

Σκοπός συνεπῶς τής ποινῆς είναι ή γενική πρόληψη άπο τή διάπραξη έγκλημάτων, μέ τόν παραδειγματισμό, καθώς καί ή ειδική πρόληψη μέ τή διαπαιδαγγηση τού έγκληματία (π.χ. μέ τόν έγκλεισμό του σέ σωφρονιστήριο) ή μέ τήν προσωρινή ή δριστική άχρήστευσή του μέ τήν έπιβολή ποινῶν προσωρινῆς ή δριστικῆς στερήσεως τής έλευθερίας του (φυλάκιση - πρόσκαιρη ή ισόβια κάθειρξη) ή καί μέ τή θανατική ποινή.

Οι ποινές πού προβλέπονται άπο τήν ίσχυουσα νομοθεσία, διακρίνονται σέ κύριες καί παρεπόμενες.

**α)** **Κύριες ποινές** είναι:

- 'Η **θανατική ποινή** πού έπιβάλλεται σέ πολύ σοβαρά κακουργήματα.
- 'Η **ισόβια κάθειρξη**, πού έπιβάλλεται έπίσης στά πολύ σοβαρά κακουργήματα, άντι τής θανατικής ποινῆς.
- 'Η **πρόσκαιρη κάθειρξη** (άπο 5 έως 20 χρόνια).
- 'Η **φυλάκιση** (άπο 10 ήμέρες μέχρι 5 χρόνια).
- 'Ο **περιορισμός σέ σωφρονιστικό κατάστημα**, πού έπιβάλλεται σέ άνηλίκους (έφήβους) ήλικίας άπο 12 έως 17 έτῶν καί μπορεΐ νά είναι διάρκειας άπο 5 έως 20 χρόνια, γιά κακουργήματα δπου ό νόμος προβλέπει ποινή καθείρξεως άνωτερη άπο 10 χρόνια, καί άπο έξι μήνες μέχρι 10 χρόνια στίς άλλες περιπτώσεις.
- 'Ο **περιορισμός σέ ψυχιατρικό κατάστημα**, πού έπιβάλλεται σέ ψυχοπαθείς έγκληματίες.
- 'Η **κράτηση** (άπο 1 ήμέρα έως 1 μήνα) γιά τίς πταισματικές παραβάσεις.
- 'Η **χρηματική ποινή**, πού έπιβάλλεται γιά τή διάπραξη πλημμελημάτων, παράλληλα μέ τήν ποινή φυλακίσεως ή ώς μόνη ποινή.
- Τό **πρόστιμο**, πού έπιβάλλεται γιά πταισματικές παραβάσεις άντι τής κρατήσεως.

**β)** **Παρεπόμενες ποινές.**

Αύτές δέν είναι αύτοτελεῖς ποινές, άλλα έμφανίζονται ώς παρακολουθήματα τῶν κυρίων ποινῶν καί είναι οι στερήσεις καί έκπτώσεις άπο διάφορα δικαιώματα, ή δήμευση δρισμένων άντικειμένων κλπ.

**Η στέρηση τῶν πολιτικῶν δικαιωμάτων** είναι αύτοδίκαιη καὶ διαρκής ἐπί καταδίκης σὲ θάνατο ἢ σὲ ισόβια κάθειρξη. Είναι ἐπίσης αύτοδίκαιη καὶ διάρκειας 10 ἔτῶν ἐπί καταδίκης σὲ κάθειρξη ἀδριστῆς διάρκειας (προκειμένου περί ὑποτρόπων).

Ἐπί καταδίκης σὲ πρόσκαιρη κάθειρξη ἢ σὲ φυλάκιση, ἡ στέρηση τῶν πολιτικῶν δικαιωμάτων ἀποφασίζεται ἀπὸ τὸ δικαστή.

**Ἡ δῆμευση.** Τὸ δικαστήριο μπορεῖ νὰ διατάξῃ τὴ δῆμευση ἀντικειμένων ποὺ ἔχουν παραχθεῖ μὲ κακούργημα ἢ πλημμέλημα (π.χ. τὰ πλαστά χαρτονομίσματα) ἢ τὸ τίμημά τους ἢ τὰ ἀντικείμενα ποὺ ἀποκτήθηκαν ἀπὸ τὸ τίμημα αὐτό ἢ τὰ ἀντικείμενα ποὺ χρησίμευσαν ἢ ἦταν προορισμένα γιὰ τὴν τέλεση τῆς πράξεως καὶ ἀνήκουν στὸν αὐτουργό ἢ τὸ συμμέτοχό του (π.χ. τὰ ἀλιευτικά ὅργανα σὲ περίπτωση παράνομης ἀλιείας).

### γ) Μέτρα ἀσφάλειας.

**Φύλαξη ἀκαταλογίστων ἐγκληματιῶν.** “Οταν τὸ δικαστήριο κρίνει ὅτι ὁ δράστης ἐγκλήματος ποὺ ἀπαλλάσσεται ἀπὸ ἀπειλούμενη ποινὴ ἄνω τῶν ἔξι μηνῶν, λόγῳ νοσηρῆς διαταράξεως τῶν πνευματικῶν του λειτουργιῶν κλπ. (π.χ. κωφαλαλίας), είναι ἐπικίνδυνος, διατάξῃ τὴ φύλαξη του σὲ δημόσιο θεραπευτικό κατάστημα.

**Εἰσαγωγὴ σὲ θεραπευτικό κατάστημα ἀλκοολικῶν καὶ τοξικομανῶν.** Τὸ δικαστήριο μπορεῖ νὰ διατάξῃ τὴν εἰσαγωγὴ σὲ εἰδικό θεραπευτικό κατάστημα, ἀπόμων ποὺ καταδικάζονται γιὰ κακούργημα ἢ πλημμέλημα τὸ ὅποιο ἀπειλεῖται ἀπὸ τὸ νόμο μὲ φυλάκιση ἀνώτερη τῶν ἔξι μηνῶν, ὃν τὸ ἀδίκημα ἀποδίδεται σὲ κατάχρηση οἰνοπνευματωδῶν ποτῶν ἢ ναρκωτικῶν ἢ ἀν πρόκειται γιὰ ὑπαίτια μέθη.

**Ἀπαγόρευση διαμονῆς σὲ δρισμένο τόπο.** Αὐτή μπορεῖ νὰ διαταχθεῖ ἀπὸ τὸ δικαστήριο, ὃν ἀπὸ τὸ εἶδος τῆς πράξεως γιὰ τὴν ὅποια καταδικάσθηκε ὁ δράστης ἢ ἀπὸ τὸ πρόσωπό του καὶ τίς λοιπές περιστάσεις κριθεῖ ὅτι ἡ διαμονὴ του σὲ δρισμένο τόπο προκαλεῖ συγκεκριμένο κίνδυνο γιὰ τὴ δημόσια τάξη.

**Ἀπέλαση ἀλλοδαποῦ.** Ἄν αὐτός ποὺ καταδικάζεται σὲ κάθειρξη ἢ σὲ φυλάκιση πάνω ἀπὸ ἔνα χρόνο είναι ἀλλοδαπός, τὸ δικαστήριο μπορεῖ νὰ διατάξῃ τὴν ἀπέλασή του, μετά τὴν ἀπόλυτή του ἀπὸ τίς φυλακές.

### 37.3 Ποινικές καὶ πειθαρχικές διατάξεις στὸ ἐμπορικό ναυτικό.

Οἱ εἰδικές συνθῆκες, κάτω ἀπὸ τίς ὅποιες διεξάγεται τὸ ναυτικό ἐπάγγελμα καὶ οἱ κίνδυνοι ποὺ ἀντιμετωπίζει τὸ πλοϊο ταξιδεύοντας σὲ μακρινές καὶ πολλές φορές ἐπικίνδυνες θάλασσες μακριά ἀπὸ τὴν ἐπίβλεψη τῶν ἀρχῶν ἀπαιτοῦν τὴν τήρηση αύστηρῆς πειθαρχίας στὰ πλοῖα, ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνεται ὑπακοή στίς ἐντολές τοῦ πλοιάρχου καὶ ἀκριβῆς ἐκπλήρωση τῆς ἀποστολῆς τοῦ πλοίου.

Ἡ πειθαρχία, ὡς στοιχεῖο ἀπαραίτητο σὲ κάθε ὀμαδική ἐκδήλωση ἀνθρώπινης δραστηριότητας, είναι ίδιαίτερα ἀναγκαία γιὰ τὸ ναυτικό ἐπάγγελμα, ἀφοῦ είναι ἀναμφισβήτητο ὅτι, ὃν αὐτή κλονισθεῖ ἐπάνω στὸ πλοϊο, τίθεται σὲ ἄμεσο κίνδυνο ἢ ἀσφάλειά του, τῶν ἐπιβαίνοντων καὶ τοῦ φορτίου.

Γιά τούς ποὺ πάνω λόγους, ἰσχύει γιὰ τούς ναυτικούς, δταν ὑπηρετοῦν σὲ πλοϊο, εἰδικό ποινικό καὶ πειθαρχικό καθεστώς ποὺ δέν ὑπάρχει σὲ ἄλλους τομεῖς ἐργασίας.

Ἡδη ἀπὸ τὴν ἀρχαιότητα ἐφαρμόζονταν αύστηρότατοι κανόνες πειθαρχίας γιὰ τὰ πληρώματα τῶν πλοίων, κατά τὸ μεσαίωνα δέ ἰσχυσαν διατάξεις ποινικοῦ καὶ

πειθαρχικού δικαίου άπό τίς πιό σκληρές πού άναφέρονται στήν ιστορία της άνθρωπότητας.

Οι συνθήκες άνασφάλειας πού έπικρατούσαν τότε λόγω της πειρατείας και της κακής ποιότητας τῶν πληρωμάτων, σέ συνδυασμό μέ τά τεράστια οίκονομικά και πολιτικά συμφέροντα πού είχαν συνάρτηση ωέ τήν έπιτυχία τοῦ ταξιδιοῦ, έπειταλαν τήν άπανθρωπη πολλές φορές μεταχείριση τῶν ναυτικῶν άπό τὸν πλοίαρχο καὶ τούς ἀξιωματικούς τῶν πλοίων.

Κατά τὸ δέκατο ἔνατο αἰώνα ἄρχισαν να ισχύουν οἱ πρῶτοι κώδικες ναυτικοῦ δικαίου οἱ διποῖοι ἀντιμετώπισαν τὸ θέμα τῆς πειθαρχίας κατά ήπιότερο, ἀλλά ἐξ ἵσου ἀποφασιστικό τρόπο.

Συστηματικοί κανόνες πού ρυθμίζουν θέματα τάξεως καὶ πειθαρχίας στά ἑλληνικά πλοῖα θεσπίσθηκαν γιά πρώτη φορά μέ τό διάταγμα τῆς 15.12.1836 «περὶ ἀστυνομίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας».

Ο πρώτος «Ποινικός καὶ Πειθαρχικός Κώδικας Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ» (ΠΠΚΕΝ) ἵσχυσε ἀπό τὸ 1924.

Σήμερα οἱ σχετικές ποινικές καὶ πειθαρχικές διατάξεις τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ περιλαμβάνονται στό πέμπτο μέρος τοῦ ΚΔΝΔ.

### **37.4 Ἐννοια τῶν ναυτικῶν ἐγκλημάτων.**

Ναυτικά ἐγκλήματα καλοῦνται ὄρισμένες ποινικές παραβάσεις πού προβλέπονται ἀπό τὸν ΚΔΝΔ καὶ διαιράττονται ἀπό ὥμεδαπούς καὶ ἀλλοδαπούς, ἐπάνω σὲ ἑλληνικά πλοῖα ἡ βοηθητικά ναυπηγήματα.

Ορισμένες διατάξεις τοῦ ΚΔΝΔ πού ἀφοροῦν ναυτικά ἐγκλήματα τά δοια ἐνδιαφέρουν γιά γενικότερους λόγους τήν ἑλληνική ἐννομή τάξη, ἐφαρμόζονται καὶ κατά τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν πού ὑπηρετοῦν σέ πλοϊα μέ ξένη σημαία, συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ.

Τά ἀδικήματα αὐτά εἶναι ἡ λιποταξία, ἐγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου, στάση, βιαιοπραγία κατά πλοιάρχου ἡ ἀνώτερου ἀξιωματικοῦ, ἐπιβουλή κατά τοῦ πλοιάρχου, κλοπὴ καὶ φθορά φορτίου ἡ ἔξοπλισμοῦ τοῦ πλοίου, κατάχρηση ἔξουσίας, μή αύτοπρόσωπη διεύθυνση τοῦ πλοίου, ἀρνηση ἐκτελέσεως διαταγῆς στήν ἀλλοδαπή, παράβαση πλοιάρχου σέ ὥρα κινδύνου, παραλείψεις πλοιάρχου ἐπί συγκρούσεως, παράβαση κανονισμοῦ ἀποφυγῆς συγκρούσεως, παράνομη ἐκτροπή πορείας, παράλειψη βοήθειας σέ κινδυνεύοντα πρόσωπα, ἐγκατάλειψη ἀσθενῶν στήν ἀλλοδαπή, παράνομη ναυτολόγηση λιποτακτῶν καὶ φυγάδευση.

Ορισμένες διατάξεις τοῦ ΚΔΝΔ ἐφαρμόζονται καὶ γιά πράξεις πού ἔγιναν ἐπάνω σὲ ἀλλοδαπά πλοῖα, ἀλλά μέσα στά ἑλληνικά χωρικά ύδατα, ὅπως ὁ ἀπόπλους χωρίς τήν ἄδεια τῆς ἀρχῆς, παραβάσεις ἐπί συγκρούσεως κ.ἄ.

Ο ΚΔΝΔ περιγράφει τά στοιχεία κάθε ναυτικοῦ ἀδικήματος καὶ δρίζει τήν ποινή πού πρέπει νά ἐπιβληθεῖ, δέν περιλαμβάνει δημως γενικές διατάξεις, δημως π.χ. περὶ ἀποπέρας, περί καταλογισμοῦ κλπ., καὶ γι' αὐτό δρίζεται δτι θά ἐφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις τοῦ γενικοῦ μέρους τοῦ ποινικοῦ κώδικα.

### **37.5 Κατηγορίες εἰδικῶν ναυτικῶν ἐγκλημάτων.**

Τά προβλεπόμενα ἀπό τὸν ΚΔΝΔ εἰδικά ναυτικά ἐγκλήματα μποροῦν νά κατατάχθοῦν στίς ἔξης κατηγορίες:



α) Σέ δσα στρέφονται **κατά τής ύπηρεσίας τοῦ πλοίου** καί εἶναι ἡ παράνομη ἀ-  
πουσία, ἡ ἐγκατάλειψη θέσεως, ἡ λιποταξία, ἡ μή προσέλευση γιά ἀνάληψη ύπηρε-  
σίας, ἡ ἐγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου.

β) Σέ δσα στρέφονται **κατά τῆς πειθαρχίας τοῦ πλοίου** καί εἶναι ἡ ἀνυπακόη, ἔ-  
ξυβριση, ἀπειλή κατά ἀνωτέρου, στάση, βιαιοπραγία, ἐπιβουλή κατά τοῦ πλοιάρ-  
χου, παράνομη εἰσκόμιση ναρκωτικῶν.

γ) Σέ ἑκεῖνα πού στρέφονται **κατά τῆς ιδιοκτησίας τοῦ πλοίου ἢ τοῦ φορτίου** καί  
εἶναι ἡ πειρατεία, κλοπή καί φθορά φορτίου ἢ ἔξοπλισμοῦ τοῦ πλοίου.

δ) Σέ ἑκεῖνα πού στρέφονται **κατά τῆς ἀσφάλειας τοῦ πλοίου καί τῶν ἐπιβαίνον-  
των σ' αὐτό** καί εἶναι ἡ μή αὐτοπρόσωπη διεύθυνση τοῦ πλοίου, παράνομη ἀνάθε-  
ση διοικήσεως τοῦ πλοίου, παραβάσεις πλοιάρχου σὲ ὥρα κινδύνου, παραλείψεις  
πλοιάρχου ἐπί συγκρούσεως, παραβάσεις κανονισμοῦ ἀποφυγῆς συγκρούσεως.

ε) Σέ ἑκεῖνα πού **ἀφοροῦν ύπηρεσιακές παραβάσεις τοῦ πλοιάρχου** καί εἶναι ἡ  
ἀνυπακόη πλοιάρχου, δρνηση ἐκτελέσεως διαταγῶν στήν ἀλλοδαπή, παράνομη  
ἐκτροπή πορείας, παράλειψη βοήθειας σὲ κινδυνεύοντα πρόσωπα, ἐγκατάλειψη ἀ-  
σθενῶν στήν ἀλλοδαπή, πλοῦς μέ ἐλλιπή σύνθεση, παράνομη ναυτολόγηση λιπο-  
τακτῶν, φυγάδευση, ἀπόπλους χωρίς ἔλεγχο τῆς ἀρχῆς.

στ) Στά ἀδικήματα πού **διαπράττοντα ἀπό πρόσωπα ξένα** πρός τό πλήρωμα καί  
εἶναι ἡ ἀπείθεια ἐπιβάτη, ἡ ἀποστολή πληρώματος σὲ ἄλλο πλοῖο καί ἡ πειρατεία  
(σέ δρισμένες περιπτώσεις).

Ἄπο τά πιό πάνω ἀδικήματα, δρισμένα εἶναι δυνατό νά διαπραχθοῦν μόνο ἀπό  
τόν πλοιάρχο, ὅπως εἶναι π.χ. ἡ μή αὐτοπρόσωπη διεύθυνση τοῦ πλοίου, ἢ ὁ πλοῦς  
μέ ἐλλιπή σύνθεση. Ἀλλα διαπράττονται μόνο ἀπό μέλη τοῦ πληρώματος, ὅπως  
π.χ. ἡ μή προσέλευση γιά ἀνάληψη ύπηρεσίας, ἡ ἐπιβουλή κατά τοῦ πλοιάρχου  
κλπ. Ἀλλα εἶναι δυνατό νά διαπραχθοῦν εἴτε ἀπό τόν πλοιάρχο εἴτε ἀπό μέλη τοῦ  
πληρώματος, ὅπως π.χ. ἡ μέθη σὲ ὥρα ύπηρεσίας, οἱ παραβάσεις τοῦ κανονισμοῦ  
ἀποφυγῆς συγκρούσεως κλπ. Τέλος, δρισμένα ἀδικήματα διαπράττονται ἀπό  
πρόσωπα ξένα πρός τό πλήρωμα, ὅπως π.χ. ἡ ἀπείθεια ἐπιβάτη.

### **37.6 Ειδικά ναυτικά ἐγκλήματα πού στρέφονται κατά τῆς ύπηρεσίας τοῦ πλοίου καί κατά τῆς πειθαρχίας.**

#### **α) Ἡ παράνομη ἀπουσία.**

Τό ἀδίκημα τῆς παράνομης ἀπουσίας ὑπάρχει, ὅταν μέλος τοῦ πληρώματος ἀ-  
πουσιάζει ἀδικαιολόγητα ἀπό τό πλοῖο, ἐνῶ διεξάγεται σ' αὐτό ἡ ύπηρεσία κατά  
φυλακές. Ὁ δράστης τιμωρεῖται μέ φυλάκιση μέχρι τριῶν μηνῶν.

Προϋπόθεση γιά τήν ὑπαρξή τοῦ ἀδικήματος εἶναι ὅτι στό πλοῖο ἡ ύπηρεσία διε-  
ξάγεται ἀκόμα κατά φυλακές, δέν ἔχουν δηλαδή διαλυθεῖ αὐτές ἀπό τόν πλοιάρχο.  
“Αν οι φυλακές ἔχουν διαλυθεῖ, δέν ύπάρχει τό ἀδίκημα τῆς παράνομης ἀπουσίας,  
ἄλλα ἀπό πειθαρχικό παράπτωμα.

Τό ἀδίκημα τῆς παράνομης ἀπουσίας εἶναι δυνατό νά διαπραχθεῖ εἴτε σέ ἐλληνι-  
κό λιμάνι εἴτε στήν ἀλλοδαπή, ἀπό δημοιοδήποτε μέλος πληρώματος, δχι δημως ἀπό  
τόν πλοιάρχο.

#### **β) Ἡ ἐγκατάλειψη θέσεως.**

Τό ἀδίκημα αὐτό ὑπάρχει, ὅταν μέλος πληρώματος ἀπουσιάζει ἀδικαιολόγητα ἀ-



πό το πλοϊο κατά το χρόνο πού έχει ύποχρέωση νά έκτελέσει διατεταγμένη ύπορεσία, ή δοποία άναγεται στή φύλαξη ή τήν άσφαλεια τοῦ πλοίου, τῶν ἐπιβαίνοντων ή τοῦ φορτίου. Ο δράστης τιμωρεῖται μέχρι έξι μηνῶν.

Στήν περίπτωση ἐγκαταλείψεως θέσεως ύπάρχει βαρύτερο ἀδίκημα ἀπό δ.τι στήν παράνομη ἀπουσία, γιατί ὁ ναυτικός παραμελεῖ καί ἐγκαταλείπει συγκεκριμένη ύπεύθυνση ύπορεσία καί ἔτσι θέτει σέ κίνδυνο τό πλοϊο, τό φορτίο καί τούς ἐπιβαίνοντες.

Τό ἀδίκημα τῆς ἐγκαταλείψεως θέσεως εἶναι ἐπίσης δυνατό νά διαπραχθεῖ σ' Ἑλληνικό λιμάνι ή στήν ἀλλοδαπή, ἀπό μέλος πληρώματος, ἀλλά ὅχι ἀπό τό πλοίαρχο.

### **γ) Ή Λιποταξία.**

Ἄδικημα λιποταξίας ύπάρχει, ὅταν μέλος τοῦ πληρώματος ἀπουσιάζει ἀδικαιολόγητα στήν ἀλλοδαπή ἐπί δύο συνεχεῖς ἡμέρες μέχρι τόν ἀπόπλου τοῦ πλοίου, ἢ αὐτός γίνει νωρίτερα. Κατά τοῦ δράστη ἐπιβάλλεται ποινή φυλακίσεως μέχρι ἐνό ἔτους.

Χαρακτηριστικό τῆς λιποταξίας εἶναι ὅτι αὐτή μπορεῖ νά γίνει μόνο στό ἔξωτερι κό. Ἀλλο στοιχεῖο τοῦ ἀδίκηματος αὐτοῦ εἶναι ὅτι ὁ ναυτικός ἀπουσιάζει περισσότερο ἀπό δύο συνεχεῖς ἡμέρες ή μέχρι τήν ὥρα τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου.

Τό ἀδίκημα τῆς λιποταξίας εἶναι τυπικό, δέν προϋποθέτει δηλαδή ἀπαραίτητη πρόθεση τοῦ ναυτικοῦ νά λιποτακτήσει, ἀλλά ἀπλῶς ἀπουσία ἐπί δύο συνεχεῖς ἡμέρες ή κατά τήν ὥρα τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου, χωρίς τήν ἀδεια τοῦ πλοιάρχου.

“Αν ὁ ναυτικός ἀποδεῖξει ὅτι ή καθυστέρησή του ἡταν δικαιολογημένη (π.χ. ἐ αἰτίας καθυστερήσεως συγκοινωνιακοῦ μέσου ή μικροστυχήματος κλπ.), δέν ἀπαλλάσσεται, ἀλλά αὐτό λαμβάνεται ύπ' ὅψη ὡς ἐλαφρυντικό ἀπό τό δικαστήριο ή ἀπό τό πειθαρχικό συμβούλιο στό δόποιο θά παραπεμφθεῖ διωσδήποτε.

“Αν ἐπίσης ὁ ναυτικός ἐμφανισθεῖ μέσα σέ 24 ὥρες ἀπό τόν ἀπόπλου το πλοίου, στήν Ἑλληνική λιμενική ή προξενική ἀρχή ή στήν ἐπιτόπια ἀρχή καί δηλώσει ὅτι εἶναι πρόθυμος νά ἀναλάβει τήν ἐργασία του, τότε δό νόμος τοῦ ἀναγνωρίζει ἐλαφρυντικό κατά τήν ἐπιμέτρηση τῆς ποινῆς.

Λόγω τῆς μεγάλης ἀνωμαλίας πού μπορεῖ νά ἐπιφέρει στό πλοϊο η λιποταξία, νόμος ἑκτός ἀπό τίς ποινικές, προβλέπει, καί αὐστηρές πειθαρχικές κυρώσεις, δόπως εἶναι η προσωρινή στέρηση ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος γιά ἐν μέχρι πέντε ἔτη.

Γιά τόν ναυτικό πού λιποτακτεῖ κατά τήν πρώτη ναυτολόγησή του (λευκοφυλλα δίτη), ἐπιβάλλεται δριστική στέρηση ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ἐφόσον αὐτός δέν παρουσιασθεῖ μέσα σέ δώδεκα ὥρες ἀπό τόν ἀπόπλου τοῦ πλοϊο στήν Ἑλληνική λιμενική ή προξενική ή τήν ἐπιτόπια ἀρχή, δηλώνοντας ὅτι είναι πρόθυμος νά ἀναλάβει ξανά τήν ἐργασία του ἐπάνω στό πλοϊο.

“Αν δο λιποτάκτης μεταχειρίσθηκε βία ή ἀπειλές, τιμωρεῖται μέ αὐστηρότερε ποινές.

### **δ) Μή προσέλευση γιά ἀνάληψη ύπορεσίας.**

‘Ο ναυτικός πού ναυτολογήθηκε καί ἀδικαιολόγητα δέν προσέρχεται γιά νά ἀναλάβει ἐργασία στό πλοϊο, τιμωρεῖται μέ φυλάκιση μέχρι έξι μηνῶν ή μέ χρηματική ποινή. Μέ τήν ἴδια ποινή τιμωρεῖται καί ἐκείνος πού ύπογράφει ἀτομική σύμβασ

καί άποστέλλεται στό έξωτερικό, άλλά άδικαιολόγητα δέν προσέρχεται για ναυτολόγηση καί άναληψη ύπηρεσίας. Ή διάταξη αύτή άποσκοπεῖ στήν προστασία τοῦ πλοίου όπό άνωμαλίες πού δημιουργούνται, δύταν οι ναυτικοί πού άποστέλλονται μέ δαπάνες τῆς έταιρίας στό έξωτερικό άρνούνται άδικαιολόγητα νά άναλαβουν ύπηρεσία.

#### **ε) Ἀνυπακοή.**

‘Ανυπακοή εἶναι ή ἄρνηση ἐκτελέσεως διαταγῆς πού δίνεται ἀπό τὸν πλοίαρχο ἢ ἄλλο ἀρμόδιο ἀξιωματικό τοῦ πλοίου, πρός κάθε υφιστάμενό του καί ἀφορᾶ τὴν ἐκτέλεση τῆς ύπηρεσίας.

‘Η ἀνυπακοή τιμωρεῖται μέ φυλάκιση τουλάχιστον τριῶν μηνῶν.

‘Η μή συμμόρφωση τοῦ ναυτικοῦ σέ διαταγή πού ἀφορᾶ τὴ σωτηρία πλοίου ἢ ἀνθρώπου πού κινδυνεύει στή θάλασσα, ἀποτελεῖ ἐπιβαρυντική περίπτωση γιά τό δράστη.

#### **στ) Ἐξύβριση ἢ ἀπειλή κατά ἀνωτέρου.**

‘Οταν μέλος τοῦ πληρώματος ἔξυβρίζει ἢ ἀπειλεῖ ἀνώτερό του κατά τὴν ἀσκηση τῶν καθηκόντων του ἢ ἐξ αἰτίας αὐτῆς, τιμωρεῖται μέ φυλάκιση τουλάχιστον τριῶν μηνῶν.

‘Η ἔξυβριση εἶναι δυνατό νά γίνει μέ λόγια ἢ μέ ἔργα (π.χ. μέ προσβλητική χειρονομία).

‘Οταν μέσα στό πλοϊο δ ναυτικός, ἐξ αἰτίας προσωπικῶν ἢ οἰκογενειακῶν ἢ ἄλλης φύσεως διαφορῶν, πού δέν ἔχουν σχέση μέ τὴν ύπηρεσία, ἔξυβρίσει κάποιον ἀνώτερό του, δέν θεωρεῖται δτὶ διαπράττει τό ἀδίκημα ἔξυβρίσεως ἀνωτέρου, ἀλλά τό ἀδίκημα ἀπλῆς ἔξυβρίσεως τοῦ κοινοῦ ποινικοῦ δικαίου.

‘Αν ἀντίθετα δ ναυτικός ἀπειλήσει ἀνώτερό του γιά ύπηρεσιακό θέμα, ἔστω καί ἂν βρίσκεται ἔξω ἀπό τό πλοϊο, διαπράττει τό ἀδίκημα τῆς ἀπειλῆς (ἢ ἔξυβρίσεως) ἀνωτέρου, τοῦ ΚΔΝΔ.

#### **ζ) Στάση.**

‘Η στάση εἶναι ἀπό τά βαρύτερα είδικά ναυτικά ἀδικήματα.

Προϋποθέτει τή συμμετοχή περισσοτέρων τοῦ ἐνός προσώπων ἀπό τούς ἐπιβαίνοντες στό πλοϊο, δηλαδή μέλη τοῦ πληρώματος ἢ ἐπιβάτες, τά δποια στρέφονται κατά τῆς ἔξουσίας τοῦ πλοιάρχου.

Σκοπός τῆς ἔξεγέρσεως δέν πρέπει ἀπαραίτητα νά εἶναι ἡ δλοσχερής κατάλυση τῆς ἔξουσίας τοῦ πλοιάρχου. Καί ἡ παρεμπόδισή του ἀπλῶς ἀπό τὴν ἀσκηση δρισμένων μόνο καθηκόντων του, ἀποτελεῖ στάση, κατά τὴν ἔννοια τῶν διατάξεων τοῦ ΚΔΝΔ (π.χ. δ ἔξαναγκασμός τοῦ πλοιάρχου νά ἀλλάξει τὴν πορεία τοῦ πλοίου, γιά δποιαδήποτε αἰτία).

‘Αντίθετα, δέν εἶναι στάση ἡ ἀπλή ἄρνηση περισσοτέρων μελῶν τοῦ πληρώματος νά ἐκτελέσουν δρισμένες ἔργασίες, ἀφοῦ μέ τὴν πράξη αὐτή δέν σκοπεῖται ἡ κατάλυση τῆς ἔξουσίας τοῦ πλοιάρχου, ἀλλά ἀπλῶς δ περιορισμός τῆς.

‘Η στάση τιμωρεῖται μέ φυλάκιση τουλάχιστον τριῶν ἑτῶν.

‘Αν κάποιος ἀπό τούς συμμετέχοντες στή στάση εἶναι ἀξιωματικός τοῦ πλοίου, τιμωρεῖται αύστηρότερα, μέ ποινή καθείρξεως μέχρι δέκα ἑτῶν. ‘Ἐπίσης ποινή καθείρξεως ἐπιβάλλεται καί δταν ἡ πράξη τελεσθεῖ μέ βιαιοπραγίες ἢ μέ τή χρήση δπλων.

### **η) Ἐπιβουλή κατά τοῦ πλοιάρχου.**

Τό άδίκημα τῆς ἐπιβουλῆς κατά τοῦ πλοιάρχου διαπράττεται όταν δυσό ἡ περισσότεροι από τούς ἐπιβαίνοντες στό πλοϊο, εἴτε αύτοί εἶναι μέλη τοῦ πληρώματος εἴτε εἶναι ἐπιβάτες ἡ ἐργάζονται σ' αὐτό μέ ἄλλη σχέση ἐργασίας (π.χ. ὡς μέλη συνεργείου ἐπισκευῶν), συναποφασίζουν τή διάπραξη ἐγκλήματος κατά τῆς ζωῆς, τῆς σωματικῆς ἀκεραιότητας, τῆς ύγειας, τῆς προσωπικῆς ἐλευθερίας ἡ τῆς ἔξουσίας τοῦ πλοιάρχου.

Τό άδίκημα αὐτό συντελεῖται ἀπό τή στιγμή πού λαμβάνεται ἡ κοινή ἀπόφαση τελέσεως τῶν παρανόμων πράξεων καί δέν εἶναι ἀπαραίτητο νά ἑκδηλωθεῖ κάποια σχετική ἐνέργεια πρός τό σκοπό αὐτό (π.χ. προειδοποίηση τοῦ πλοιάρχου ἡ ἀπειλὴ του).

Τό άδίκημα τῆς ἐπιβουλῆς κατά τοῦ πλοιάρχου τιμωρεῖται μέ φυλάκιση τουλάχιστον ἐνός ἔτους.

Ἄν κάποιος ἀπό τούς συμμετέχοντες στό άδίκημα ἀναγγείλει ἔγκαιρα τή συμφωνία, ἀπαλλάσσεται ἀπό τήν ποινική εύθύνη.

Τά μέλη τοῦ πληρώματος πού λαμβάνουν γνώση γιά τή σχεδιαζόμενη ἐπιβουλή κατά τοῦ πλοιάρχου, εἶναι ἀπό τό νόμο ὑποχρεωμένα νά τήν ἀναφέρουν ἔγκαιρα στόν ἴδιο τόν πλοιάρχο ἡ σέ ἀρμόδιο ᾀξιωματικό, σέ ἀντίθετη δέ περίπτωση τιμωροῦνται μέ φυλάκιση τουλάχιστον ἔξι μηνῶν.

### **Θ) Κατάχρηση ἔξουσίας.**

Τό άδίκημα τῆς καταχρήσεως ἔξουσίας συντελεῖται, δταν δ πλοίαρχος ἡ ᾀξιωματικός ἡ ὑπαξιωματικός τοῦ πλοίου ὑπερβαίνουν τά δρια τῆς ἔξουσίας πού τούς παρέχει δ νόμος καί διατάσσουν ἡ ἐπιτρέπουν ἡ ἀνέχονται πράξεις κατά προσώπων πού ἐπιβαίνουν στό πλοϊο, οι δποῖες χαρακτηρίζονται ὡς κατάχρηση ἔξουσίας.

Περίπτωση καταχρήσεως ἔξουσίας ἀποτελεῖ ἡ χρησιμοποίηση βίας ἀπό τά πιό πάνω πρόσωπα ἡ μέσω ἄλλων προσώπων, κατά τήν ἐνάσκηση τῶν καθηκόντων τους, ἔκτός ἀν ἡ ἐνέργεια αὐτή εἶναι ἀπόλυτα ἀναγκαία γιά τήν τήρηση τῆς τάξεως στό πλοϊο, τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοϊου καί τήν προστασία τῆς ζωῆς τῶν ἐπιβαινόντων.

Η κατάχρηση ἔξουσίας τιμωρεῖται μέ φυλάκιση ἐνός ἔτους καί μέ χρηματική ποινή.

Ἡ τέλεση τῶν πράξεων αὐτῶν κατά ἀνηλίκων προσώπων κάτω τῶν δεκαοκτώ ἔτῶν, τιμωρεῖται αύστηρότερα.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΟΓΔΟΟ

### ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

#### 38.1 Ἐννοια πειθαρχικοῦ παραπτώματος.

Πειθαρχικό παράπτωμα, σύμφωνα μέ τό νόμο, εἶναι κάθε παράβαση τῶν ὑπηρεσιακῶν καθηκόντων καὶ κάθε ἄλλη πράξη πού εἰδικά καθορίζεται ἀπό σχετικές διατάξεις.

Τά ὑπηρεσιακά καθήκοντα τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος καθορίζονται βασικά ἀπό τούς κανονισμούς ἐργασίας τῶν φορτηγῶν καὶ ἐπιβατικῶν πλοίων. Ἐκτός δύμας ἀπό τούς κανονισμούς αὐτούς, πολλές ἄλλες διατάξεις ἐπιβάλλουν διάφορες ὑποχρεώσεις στούς πλοιάρχους καὶ στά μέλη πληρώματος τῶν πλοίων (π.χ. οἱ νόμοι περὶ ἀκτοπλοίας, περὶ ἐπιθεωρήσεως τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, περὶ ἀποφυγῆς ρυπάνσεως τῆς θάλασσας κλπ.).

Βασική διαφορά τῶν πειθαρχικῶν παραπτωμάτων ἀπό τά ποινικά ἀδικήματα εἶναι ὅτι οὔτε τά ὑπηρεσιακά καθήκοντα οὔτε τά πειθαρχικά παραπτώματα προσδιορίζονται μέ πλήρη ἀκρίβεια ἀπό τούς διάφορους νόμους, ὅπως συμβαίνει μέ τά ποινικά ἀδικήματα, ἀλλά ἀναφέρονται συνήθως μέ γενικές ἐκφράσεις εὐρύτερου περιεχομένου.

Ο ΚΙΝΔ δύριζει ὅτι ὁ ναυτικός ὀφείλει νά ἔκτελεῖ τήν ὑπηρεσία του σύμφωνα μέ τό νόμο, τή σύμβαση ναυτολογήσεως, τούς κανονισμούς καὶ τίς κρατοῦσες συνήθειες, ὑπακούοντας σέ κάθε περίπτωση στίς διαταγές τῶν ὑπηρεσιακά προϊσταμένων του. Ἐξ ἄλλου, σύμφωνα μέ τούς κανονισμούς ἐργασίας, ὁ πλοιάρχος δικαιούεται νά ἀναθέτει στά μέλη τοῦ πληρώματος καὶ ἄλλα καθήκοντα, ἐκτός ἀπό αὐτά πού ἀναφέρονται σ' αὐτούς, τά διποῖα, κατά τήν κοινή ναυτική πείρα ἀνάγονται στήν εἰδικότητά τους. Ἀκόμα ἐπιβάλλεται ἡ ὑποχρέωση στό πλήρωμα νά ἔκτελεῖ σέ ἔξαιρετικές περιπτώσεις κάθε ἐργασία πού τοῦ ἀναθέτει ὁ πλοιάρχος, ἔστω καὶ ἀν αὐτή δέν ἀνάγεται στήν εἰδικότητά του.

Ἄλλη βασική διαφορά μεταξύ ποινικῶν παραβάσεων καὶ πειθαρχικῶν παραπτωμάτων εἶναι ὅτι, τά μέν πρώτα δικάζονται καὶ τιμωροῦνται ἀπό τά ποινικά δικαστήρια πού ἀπαρτίζονται ἀπό ἐπαγγελματίες δικαστές, ἐνῶ τά δεύτερα ἀπό διοικητικούς ὑπαλλήλους (ἀξιωματικούς) καὶ ἐκπροσώπους τῶν ναυτεργατικῶν σωματείων.

#### 38.2 Πειθαρχικά παραπτώματα πού δρίζονται ἀπό τόν ΚΔΝΔ.

Ο ΚΔΝΔ ἀναφέρει ἐνδεικτικά τίς··τιράξεις πού συνιστοῦν τά πειθαρχικά παραπτώματα τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος στά ἄρθρα 246 καὶ 247.

**Πειθαρχικά παραπτώματα τοῦ πλοιάρχου** συνιστοῦν:



- α) 'Η πρόσληψη ναυτικοῦ, στό φυλλάδιο τοῦ ὅποίου δέν ἔχει καταγραφεῖ ἡ ἀπόλυσή του ἀπό προηγούμενο πλοῖο.
- β) 'Η πρόσληψη ἡ ἀπόλυση μέλους πληρώματος χωρίς ναυτολόγηση ἡ ἡ ναυτολόγηση ναυτικοῦ πού δέν ἐπιβαίνει στό πλοῖο.
- γ) 'Η παράνομη πρόσληψη στό πλοῖο μή ἀπογεγραμμένου ἡ ναυτικοῦ πού ἔχει στερηθεῖ τό δικαίωμα ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.
- δ) 'Η παράνομη πρόσληψη στό πλοῖο προσώπου πού δέν κατέχει τά ἀπαιτούμενα γιά τή θέση πού προσλαμβάνεται προσόντα.
- ε) 'Η πρόσληψη ἀλλοδαπῶν στό πλοῖο, πέρα ἀπό τά ἐπιτρεπόμενα ὅρια.
- στ) 'Η μή ἔγκαιρη προσκόμιση ναυτιλιακῶν ἑγγράφων στή λιμενική ἡ προξενική ἀρχή.
- ζ) 'Η ἀποβίβαση στήν ἀλλοδαπή, ἐκτός τοῦ τόπου προορισμοῦ, ἐπιβάτη ἀσθενοῦς ἡ τραυματία, ἐστω καὶ δικαιολογημένα, ἀλλά χωρίς εἰδοποίηση τῆς προξενικῆς ἡ τῆς ἐπιτόπιας ἀρχῆς.
- η) 'Η μή πρόσληψη πλοηγοῦ στίς περιπτώσεις πού ἡ πλοιόγηση είναι ὑποχρεωτική.
- θ) 'Η μή τήρηση τοῦ ἑδεσματολογίου.
- ι) 'Η ἀδικαιολόγητη μή συμμόρφωση πρός τίς ἰσχύουσες διατάξεις ὡς πρός τήν ἔξοφληση καὶ ἀντικατάσταση τοῦ ναυτολογίου.
- ια) 'Η κακόβουλη ἑγγραφή στό ναυτικό φυλλάδιο τοῦ ναυτικοῦ πού ἀπολύεται «ἔλλείψει ἀρχῆς», χαρακτηρισμῶν ἐκτός αὐτῶν πού προβλέπει ὁ νόμος ὡς αἰτιολογικῶν ἀπολύσεως (π.χ. λόγω ἀνικανότητας).
- ιβ) 'Η ἀδικαιολόγητη καθυστέρηση καταβολῆς ὀφειλομένων μισθῶν, ἔξόδων νοσηλείας καὶ κάθε νόμιμης παροχῆς σέ μέλος πληρώματος, ἡ ὅποια ὀφείλεται σέ παράλειψή του (τοῦ πλοιάρχου).
- ιγ) 'Η συνειδητή ψευδής καταμήνυση μέλους τοῦ πληρώματος στίς ἀρμόδιες ἀρχές.
- ιδ) 'Η μή ἀπόδοση τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου ἡ τοῦ ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς Ικανότητας σέ μέλος τοῦ πληρώματος πού ἀπολύεται κανονικά ἀπό τό πλαϊο.
- ιε) 'Η ἀδικαιολόγητη καὶ κατ' ἐπανάληψη ἐπιβολή σέ μέλη τοῦ πληρώματος ποινῶν προστίμου πού ἀκυρώθηκαν κατόπιν ἀπό τίς λιμενικές ἀρχές.
- ιστ) 'Η ἀδικαιολόγητη παρεμπόδιση ὑποβολῆς παραπόνων ἀπό μέλος τοῦ πληρώματος ἡ ἀπό ἐπιβάτη στίς ἀρμόδιες ἐλληνικές ἀρχές.

**Πειθαρχικά παραπτώματα τῶν μελῶν πληρώματος συνιστοῦν:**

- α) 'Η ὑπαίτια μέθη, ἐκτός διατεταγμένης ὑπηρεσίας, πού διαταράσσει τήν εύταξία στό πλοϊο.
- β) 'Ο ὑπνος κατά τήν ἐκτέλεση τῆς ὑπηρεσίας.
- γ) 'Η κατάχρηση δικαιώματος ὑποβολῆς παραπόνων (π.χ. ἡ καταγγελία στίς λιμενικές ἀρχές παραβάσεων τοῦ ἑδεσματολογίου πού στήν πραγματικότητα δέν ὀφείλονται σέ ὑπαιτιότητα τοῦ πλοιάρχου, ἀλλά σέ ἔλλειψη εἰδῶν στό λιμάνι ὅπου βρίσκεται τό πλοϊο).
- δ) 'Η ἀπείθεια σέ ὑπηρεσιακή διαταγή τοῦ πλοιάρχου ἡ σέ πρόσκληση ἀνωτέρου.
- ε) 'Η ἐκδήλωση ἐλλείψεως σεβασμοῦ πρός ἀνωτέρους.
- στ) Κάθε παράβαση πού ἀναφέρεται σέ κανονισμό ἡ σέ διαταγή πλοιάρχου σχετικά μέ τό κάπνισμα σέ ἀπαγορευμένους χώρους ἡ τό ἄναμμα τῶν φώτων.
- ζ) Κάθε ἀδικαιολόγητη ἡ χωρίς ἄδεια ἀπουσία σέ ἐλληνικό λιμάνι ἡ σέ λιμάνι

τοῦ ἔξωτερικοῦ.

- η) Κάθε παράβαση τῶν διατάξεων περί τυχερῶν παιγνιδιῶν, ἐπάνω στό πλοίο.
- θ) Κάθε πράξη γιά τήν ὁποία ἀπειλεῖται ἀπό τὸν ποινικό κώδικα πταισματική ποινή.

### **38.3 Πειθαρχικές ποινές.**

Πειθαρχικές ποινές τοῦ ΚΔΝΔ είναι ἡ ἐπίπληξη, τό πρόστιμο καὶ ἡ προσωρινή καὶ ἡ δριστική στέρηση ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

Δέν ύπάρχει κατά κανόνα ἀντιστοιχία τῶν ποινῶν τοῦ ΚΔΝΔ μὲ τὰ πειθαρχικά παραπτώματα πού προβλέπει. Αὐτό ἀποτελεῖ τή διαφορά ἀπό τὰ ποινικά ἀδικήματα, τὰ ὅποια περιγράφονται εἰδικά στούς ποινικούς νόμους καὶ ἀπειλούνται μὲ συγκεκριμένες ποινές.

Εἰδικά δῆμας γιά τίς ποινές τῆς προσωρινῆς καὶ δριστικῆς στέρησεως ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, δὲ νόμος καθορίζει περιοριστικά τὰ πειθαρχικά παραπτώματα, γιά τά ὅποια καὶ μόνο ἐπιβάλλονται αὐτές (ἄρθρα 249 - 250).

#### **α) Ἡ ἐπίπληξη.**

Ἡ ποινή αὕτη μπορεῖ νά είναι γραπτή ἢ καὶ προφορική. Καὶ στίς δύο περιπτώσεις πρέπει νά καταγράφεται στό ποινολόγιο τοῦ πλοίου ἀπό τὸν πλοίαρχο. Ἡ ἐπίπληξη πού δέν καταγράφεται στό ποινολόγιο, δέν ἀποτελεῖ ποινή, ἀλλά ἀπλῶς «σύσταση».

Στήν ούσια δέν ύπάρχει διαφορά προφορικῆς καὶ ἔγγραφης ἐπίπλήξεως, ἃν καταγράφονται καὶ οἱ δυό στό ποινολόγιο τοῦ πλοίου.

#### **β) Τό πρόστιμο.**

Ἡ ποινή τοῦ προστίμου μπορεῖ νά ἀνέρχεται μέχρι τό ἔνα πέμπτο τοῦ μηνιαίου μισθοῦ πού ἀναγράφεται στό ναυτολόγιο, δηλαδή τοῦ μισθοῦ πού ἔχει συμφωνηθεῖ καὶ πράγματι καταβάλλεται καὶ ὅχι τοῦ μισθοῦ πού προβλέπεται ἀπό τήν Ισχύουσα συλλογική σύμβαση.

Τό ἀνώτατο δρίο αὐδάνεται στό διπλάσιο, σέ περίπτωση διαπράξεως δεύτερου πειθαρχικοῦ παραπτώματος μέσα σέ δύο μῆνες ἀπό τήν ἡμερομηνία ἐπιβολῆς τοῦ πρώτου προστίμου.

Τά ἐπιβαλλόμενα ἀπό τὸν πλοίαρχο πρόστιμα εἰσπράττονται καὶ ἀποδίδονται στή λιμενική ἀρχή. Αὐτή τά ἀποστέλλει στό NAT, τοῦ ὅποιου ἀποτελοῦν ἔσοδα.

#### **γ) Ἡ προσωρινή στέρηση τοῦ δικαιώματος ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.**

Ἡ ποινή αὕτη ἐπιβάλλεται γιά τά πειθαρχικά παραπτώματα πού περιοριστικά ἀναφέρονται στό ἄρθρο 249 τοῦ ΚΔΝΔ.

Στήν περίπτωση β τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἄρθρου αὐτοῦ δρίζεται ὅτι ἐπιβάλλεται προσωρινή στέρηση σέ κάθε περίπτωση ἐνέργειας ἢ παραλείψεως κατά τήν ἔκτέλεση τῆς ὑπηρεσίας ἢ τήν ἀσκηση εἰδικῶν καθηκόντων, ἡ ὁποία ἀντιβαίνει στίς νομικές ἢ ἡθικές ὑποχρεώσεις τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. ቩ διατύπωση αὐτή είναι εύρυτατη καὶ ἔτσι δίνεται εύχέρεια στά πειθαρχικά συμβούλια νά ἐπιβάλλουν τήν ποινή τῆς προσωρινῆς στέρησεως, σέ κάθε περίπτωση πού δὲ ναυτικός ἐπιδεικνύει συμπεριφορά ἀπαράδεκτη γιά τό ναυτικό ἐπάγγελμα.

‘Η διάρκεια της προσωρινής στερήσεως δέν μπορεῖ νά είναι μικρότερη από ένα μήνα ούτε μεγαλύτερη από πέντε χρόνια.

‘Ο χρόνος ύπολογισμού της ποινής άρχιζει από τήν ήμερα άφαιρέσεως του ναυτικού φυλλαδίου. Ειδικά για τήν περίπτωση της λιποταξίας, δ χρόνος ύπολογισμού της ποινής άρχιζει από τήν ήμερα έπιστροφής του λιποτάκτη στήν ‘Ελλάδα.

‘Ο ναυτικός πού τιμωρείται μέ τήν ποινή της προσωρινής στερήσεως δέν διαγράφεται από τά ναυτικά μητρώα, άλλα καταγράφεται στούς πίνακες «άπαγορεύσεως ναυτολογήσεως» πού κοινοποιούνται από τό ΥΕΝ πρός ολες τίς λιμενικές και παραλίες προξενικές άρχες, ώστε νά άποφεύγεται ή ναυτολόγησή του.

Τό άρθρο 249 του ΚΔΝΔ άναφέρει τούς λόγους γιά τούς δποίους έπιβάλλεται ή προσωρινή στέρηση στούς ναυτικούς, πού είναι:

1. Κάθε πράξη πού προσβάλλει τήν πατρίδα, τόν Πρόεδρο της Δημοκρατίας, τήν ήλληνική σημαία και τά άλλα σύμβολα του κράτους.
2. ‘Η ένέργεια και παράλειψη σέ δ,τι άφορά τήν έκτελεση της ύπηρεσίας ή τήν ασκηση τών ειδικών καθηκόντων, ή δποία άντιβαίνει στίς νομικές ή ήθικές ύποχρεώσεις του ναυτικού έπαγγέλματος.
3. ‘Η καταδίκη μέ άμετάκλητη δικαστική άπόφαση γιά άξιόποινη πράξη πού προβλέπεται από τόν ΚΔΝΔ.
4. ‘Η καταδίκη μέ άμετάκλητη δικαστική άπόφαση γιά λαθρεμπόριο σέ φυλάκιση μέχρι έξι μηνῶν.
5. ‘Η καταδίκη μέ άμετάκλητη δικαστική άπόφαση σέ φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνῶν γιά πλαστογραφία, πλαστογραφία πιστοποιητικού, ψευδορκία, ψευδή καταμήνυση, κλοπή, ύπεξαίρεση, άπάτη, έμπορια ή χρήση ναρκωτικών.
6. Οι περιπτώσεις τού άρθρου 250 του κώδικα πού προβλέπουν δριστική στέρηση, έφόσον τό πειθαρχικό συμβούλιο άποφασίσει νά έπιβάλει έλαφρότερη ποινή.
7. ‘Η ναυτολόγηση πειθαρχικώς τιμωρημένων, κατά τό χρονικό διάστημα έκτισεως τής πειθαρχικής ποινής τους.
8. ‘Η ύπατια ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
9. Κάθε άλλη πράξη πού προβλέπεται από ειδική διάταξη.

#### **δ) Ή δριστική στέρηση του δικαιώματος άσκησεως του ναυτικού έπαγγέλματος.**

‘Η ποινή αύτή είναι ή βαρύτερη από τίς πειθαρχικές ποινές πού έπιβάλλουν τά πειθαρχικά συμβούλια και συνεπάγεται τή διαγραφή του τιμωρθέντος ναυτικού από τά μητρώα τών ναυτικών, θταν ή άπόφαση καταστεί άμετάκλητη.

Μετά τή διαγραφή, κατάσχεται τό ναυτικό φυλλάδιο και τό άποδεικτικό ναυτικής ίκανότητας πού τυχόν κατέχει δ ναυτικός.

‘Η ποινή αύτή είναι ίσοβια και δέν ύπάρχει δυνατότητα παραγραφής της.

‘Ο ΚΔΝΔ άναφέρει περιοριστικά στό άρθρο 250 τούς λόγους γιά τούς δποίους έπιβάλλεται ή δριστική στέρηση, πού είναι:

1. Ναυτικό άτύχημα πού κρίθηκε από τό ‘Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών ‘Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ) οτι δφείλεται σέ δόλο ή σέ βαριά άμέλεια, έφόσον έξ αιτίας του άτυχήματος έπηλθε δλική άπωλεια του πλοίου, πραγματική ή τεκμαρτή, θάνατος ή βαριά σωματική βλάβη άνθρωπων.
2. Τιμωρία γιά δεύτερη φορά μέ προσωρινή στέρηση τουλάχιστον έξι μηνῶν και διάπραξη γιά τρίτη φορά του ίδιου παραπτώματος μέσα στήν πενταετία.

3. Καταδίκη τοῦ ναυτικοῦ μέ διμετάκλητη δικαστική ἀπόφαση γιά λαθρεμπόριο ἢ παράβαση τοῦ νόμου περὶ ναρκωτικῶν, σὲ ποινή πάνω ἀπό ἔξι μῆνες.
4. Ἀμετάκλητη καταδίκη σὲ ποινή φυλακίσεως τουλάχιστον ἑνὸς ἔτους, ὅταν τὰ αἴτια τῆς καταδίκης, τὸ εἶδος, ὁ τρόπος καὶ ἡ φύση τῆς πράξεως, μαρτυροῦν διαστροφή χαρακτήρα.
5. Ἀμετάκλητη καταδίκη πλοιάρχου λόγω μή ἀποχωρήσεώς του τελευταίου κατά τὴν ἐγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου ἢ γιά ἄκυ μηδέ ἀπομάκρυνση ἀπό τὸν τόπο συγκρούσεως τοῦ πλοίου.
6. Κάθε περίπτωση πού προβλέπεται ἀπό εἰδική διάταξη.

#### **38.4 Παραγραφή πειθαρχικῶν παραπτωμάτων καὶ πειθαρχικῶν ποινῶν.**

- Τὰ πειθαρχικά παραπτώματα παραγράφονται καὶ παύει ἡ δίωξη τους ὡς ἔξης:
- α) Αὐτά πού ὑπάγονται στὴν ἀρμοδιότητα τοῦ πλοιάρχου, ἔξι μῆνες μετά τὴν τέλεσή τους.
  - β) Αὐτά πού ὑπάγονται στὴν ἀρμοδιότητα τῶν λιμενικῶν ἢ προξενικῶν ἀρχῶν, ἔνα χρόνο μετά τὴν τέλεσή τους.
  - γ) Αὐτά γιά τὰ ὅποια προβλέπεται προσωρινή ἢ δριστική στέρηση, τέσσερα χρόνια μετά ἀπό τὴν τέλεσή τους ἢ ἀπό τὴν ἕκδοση ἀμετάκλητης ἀποφάσεως ποινικοῦ δικαιστηρίου, συνεπεία τῆς ὅποιας ἀσκεῖται στὴ συνέχεια ἡ πειθαρχική δίωξη.

Δικαιολογητικός λόγος τῆς παραγραφῆς εἶναι, ὅπως καὶ στὸ ποινικό δίκαιο, τὸ δι-  
τι, μέ τὴν πάροδο μακροῦ χρονικοῦ διαστήματος, ἐκλείπει ἡ σκοπιμότητα ἐπιβολῆς τῆς ποινῆς καὶ παράλληλα δυσχεραίνεται ἡ προσαγωγή καὶ ἀσφαλής ἐκτίμηση τῶν ἀποδείξεων, ὅπότε ὑπάρχει κίνδυνος πεπλανημένων ἀποφάσεων.

Ἐκτός ἀπό τὴν παραγραφή τῶν πειθαρχικῶν παραμπτωμάτων, ὁ νόμος προβλέπει καὶ τὴν παραγραφή τῶν πειθαρχικῶν ποινῶν πού ἔχουν καταγνωσθεῖ καὶ δέν ἔχουν ἐκτίθει.

Ἡ παραγραφή τῶν πειθαρχικῶν ποινῶν συντελεῖται μετά ἀπό ἔξαετία ἀπό τὴν ἕκδοση ἀμετάκλητης ἀποφάσεως τοῦ ἀρμόδιου πειθαρχικοῦ ὀργάνου.

Ἡ πειθαρχική ποινή τῆς δριστικῆς στερήσεως τοῦ δικαιώματος ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος εἶναι ἴσοβια καὶ οὐδέποτε παραγράφεται.

Γιά νά γίνει ἔναρξη τοῦ χρόνου παραγραφῆς τῆς ποινῆς θά πρέπει αὐτή νά ἔχει μείνει ἀνεκτέλεστη. Π.χ. νά μή πληρώθηκε τό πρόστιμο πού ἐπέβαλε ὁ πλοιάρχος ἢ νά μή κρατήθηκε τό ναυτικό φυλλάδιο τοῦ ναυτικοῦ πού τιμωρήθηκε μέ προσωρινή στέρηση καὶ αὐτός νά συνεχίζει τὴν ἀσκηση τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

#### **38.5 Ὁργανα ἀσκήσεως τῆς πειθαρχικῆς ἔξουσίας.**

Πειθαρχική ἔξουσία γιά τούς ναυτικούς ἔχουν ὁ πλοιάρχος, οἱ λιμενικές καὶ προξενικές ἀρχές καὶ τὰ πειθαρχικά συμβούλια (πρωτοβάθμιο καὶ δευτεροβάθμιο).

**Ο πλοιάρχος** ἔχει ἀρμοδιότητα νά ἐπιβάλλει πειθαρχική ποινή ἐπιπλήξεως ἢ προστίμου σέ κάθε μέλος τοῦ πληρώματός του πού θά ὑποπέσει σέ κάποιο πειθαρχικό παράπτωμα, ἐκτός ἀπό ἔκείνα γιά τὰ ὅποια ὁ νόμος προβλέπει προσωρινή ἢ δριστική στέρηση τοῦ δικαιώματος ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

Τό παράπτωμα πρέπει νά ἔχει τελεσθεῖ ἐν πλῷ ἢ σέ λιμάνι ὅπου δέν ἐδρεύει λιμενική ἢ ἐλληνική προξενική ἀρχή.

**‘Η λιμενική ή προξενική άρχη** έπιλαμβάνεται μετά από καταγγελία του πλοίαρχου ή αύτεπαγγέλτως καί έπιβάλλει πειθαρχική ποινή έπιπλήξεως ή προστίμου σέ μέλη του πληρώματος ή καί στόν ίδιο τὸν πλοίαρχο, γιά παραπτώματα δπουδήποτε καί ἄν ἔχουν τελεσθεῖ, ἐκτός από ἑκείνα γιά τὰ δποῖα προβλέπεται δριστική ή προσωρινή στέρηση.

**Τό πρωτοβάθμιο πειθαρχικό συμβούλιο** εἶναι πολυμελές δργανο ἀσκήσεως πειθαρχικῆς ἔξουσίας κατά τῶν ναυτικῶν, τό δποῖο συγκροτεῖται μέ απόφαση του ύπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας από τὰ ἔξης τακτικά μέλη:

- “Ἐνα ἀντιπλοίαρχο τοῦ ΛΣ ώς πρόεδρο, πού δρίζεται από τό ἀρχηγεῖο τοῦ ΛΣ.
- “Ἐνα πλωπούρη μάχιμο τοῦ ΠΝ πού δρίζεται από τό Γενικό Ἐπιτελεῖο Ναυτικοῦ.
- “Ἐνα βοηθό δικαστικό σύμβουλο Α’ τοῦ δικαστικοῦ σώματος τῶν Ἐνόπλων Δυνάμεων, πού δρίζεται από τόν ύπουργο Ἐθνικῆς Ἀμύνης.
- “Ἐνα πλοίαρχο Α’ τάξεως τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ πού δρίζεται μετά από πρόταση τῆς Ἐνώσεως Πλοιάρχων τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ.
- “Ἐνα ἑκπρόσωπο τοῦ κλάδου στόν δποῖο ἀνήκει δ παραπεμπόμενος ναυτικός, πού δρίζεται μετά από πρόταση τῆς Ἐνώσεως τοῦ Κλάδου αὐτοῦ.

‘Η θητεία τῶν μελῶν τοῦ πρωτοβάθμιου συμβουλίου εἶναι ἔξαμηνη (ἀπό τόν Ιανουάριο μέχρι τόν Ιούνιο καί από τόν Ιούλιο μέχρι καί τό Δεκέμβριο).

‘Η ἀρμοδιότητα τοῦ πρωτοβάθμιου πειθαρχικοῦ συμβουλίου εἶναι γενική καί ἐκτείνεται σέ δλόκληρο τό ἑλληνικό ἐμπορικό ναυτικό, χωρίς κανένα πειρισμό ώς πρός τόν τόπο καί χρόνο τελέσεως τοῦ πειθαρχικοῦ παραπτώματος.

Στό πρωτοβάθμιο πειθαρχικό συμβούλιο παραπέμπεται καί δ ναυτικός γιά παράπτωμα πού ἔχει διαπράξει χωρίς νά εἶναι ναυτολογημένος σέ πλοϊο (π.χ. γιά καταδίκη γιά πλαστογραφία, φευδορκία, κλοπή, κλπ. πού ἔχει διαπράξει στόν ξηρά).

Στήν ἀρμοδιότητα τοῦ πειθαρχικοῦ συμβουλίου ύπαγονται μόνο οι “Ἐλληνες ἀπογεγραμμένοι ναυτικοί. Ἐπίσης τό συμβούλιο ἔχει ἀρμοδιότητα καί γιά πειθαρχικά παραπτώματα πού διαπράχθηκαν από “Ἐλληνες ἀπογεγραμμένους ναυτικούς, σέ πλοϊα μέ ξένη σημαία, συμβεβλημένα ἀσφαλιστικῶς μέ τό NAT, ἐφόσον γι’ αύτά προβλέπεται ποινή προσωρινῆς ή δριστικῆς στερήσεως τοῦ δικαιώματος ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

**Τό δευτεροβάθμιο πειθαρχικό συμβούλιο** εἶναι πολυμελές δργανο ἀσκήσεως πειθαρχικῆς ἔξουσίας κατά τῶν ναυτικῶν, σέ δεύτερο βαθμό. Συγκροτεῖται μέ απόφαση τοῦ ύπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, από τὰ ἔξης τακτικά μέλη:

- “Ἐνα πλοίαρχο τοῦ ΛΣ ώς πρόεδρο, πού δρίζεται από τό ἀρχηγεῖο τοῦ ΛΣ.
- “Ἐνα μάχιμο ἀντιπλοίαρχο τοῦ ΠΝ, πού δρίζεται από τό Γενικό Ἐπιτελεῖο Ναυτικοῦ.
- “Ἐνα δικαστικό σύμβουλο Γ’ ή Β’ τοῦ δικαστικοῦ σώματος τῶν Ἐνόπλων Δυνάμεων, πού δρίζεται από τόν ύπουργο Ἐθνικῆς Ἀμύνης.
- “Ἐνα πλοίαρχο Α’ Τάξεως τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, πού δρίζεται μετά από πρόταση τῆς Ἐνώσεως Πλοιάρχων τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ.
- “Ἐνα ἑκπρόσωπο τοῦ κλάδου στόν δποῖο ἀνήκει δ παραπεμπόμενος, δ δποῖος δρίζεται μετά από πρόταση τῆς Ἐνώσεως τοῦ Κλάδου αὐτοῦ.

Τό δευτεροβάθμιο πειθαρχικό συμβούλιο ἀσκεῖ ἀποκλειστικά δικαιοδοσία δεύτερου βαθμοῦ, δηλαδή δικάζει ἐφέσεις οι δποῖες ἀσκοῦνται κατά τῶν ἀποφάσεων τοῦ πρωτοβάθμιου συμβουλίου.

## **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

### **ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ**

#### **ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΔΙΚΑΙΟΥ**

##### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ**

###### **Περί δικαίου γενικά**

1.1 Έννοια δικαίου .....	1
1.2 Διαιρεστή τῶν κανόνων δικαίου .....	2
1.3 Πηγές τοῦ δικαίου .....	3
1.4 Τό Σύνταγμα καὶ οἱ νόμοι τοῦ κράτους .....	3
1.5 Διατάγματα - Ἀποφάσεις .....	4
1.6 Χρονικά δρια τῶν κανόνων δικαίου .....	5
1.7 Ἐρμηνεία τῶν κανόνων τοῦ δικαίου .....	5

##### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ**

###### **Περί δικαιωμάτων**

2.1 Έννοια τοῦ δικαιώματος .....	7
2.2 Διάκριση τῶν δικαιωμάτων .....	7
2.3 Κτήση καὶ ἀπόλεια δικαιώματος .....	8
2.4 Προστασία δικαιώματος .....	9
2.5 Ὑποκείμενο δικαιωμάτων .....	9
2.6 Φυσικά πρόσωπα .....	9
2.7 Νομικά πρόσωπα .....	10

##### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ**

###### **Περί ἐνόχων**

3.1 Έννοια τῆς ἐνοχῆς .....	11
-----------------------------	----

##### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ**

###### **Περί δικαιοπραξιῶν**

4.1 Έννοια .....	13
4.2 Εἰδὴ δικαιοπραξιῶν .....	13
4.3 Προϋποθέσεις γιὰ τὴν κατάρτιση δικαιοπραξίας .....	14

##### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΝΤΗΤΟ**

###### **Περί ὁδικημάτων**

5.1 Έννοια ὁδικήματος .....	16
5.2 Ποινικό καὶ ἀστικό ὁδίκημα .....	17



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

### Περί δικαστηρίων

6.1 Άποστολή τῶν δικαστηρίων .....	18
6.2 Κατηγορίες δικαστηρίων .....	19

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

### Περί έμπορικών πράξεων έμπορων καί έμποριας

7.1 Έννοια έμπορικού δικαίου .....	23
7.2 Έμπορικές πράξεις (γενικά) .....	23
7.3 Συνέπειες έμπορικῶν πράξεων .....	25
7.4 Περί έμπορων .....	25
7.5 Κτήση καί άπωλεια τῆς έμπορικῆς ίδιοτητας .....	26
7.6 Συνέπειες τῆς έμπορικῆς ίδιοτητας .....	26

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ

### Περί έταιριῶν

8.1 Γενικά .....	27
8.2 Προσωπική έταιρια .....	27
8.3 Έτερόρυθμη έταιρια .....	28
8.4 Έταιριά περιορισμένης ευθύνης .....	28
8.5 Άφανής (μετοχική) έταιρια .....	29
8.6 Συνεταιρισμοί .....	29
8.7 Κεφαλαιουχικές έταιριες .....	29
8.8 Σύσταση - Λύση τῆς άνωνυμης έταιριάς .....	30
8.9' Ο νέος θεσμός τῆς ναυτικῆς έταιριάς .....	30

## ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ

### Περί ναυτικού δικαίου γενικά

9.1 Έννοια - διαίρεση ναυτικοῦ δικαίου .....	33
9.2 Ιστορική έξέλιξη τοῦ ναυτικοῦ δικαίου .....	33

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ

### Περί πλοίων

10.1 Έμπορικά πλοῖα καί κατηγορίες τους .....	35
10.2 Τεχνική καί νομοθετική έννοια τοῦ πλοίου .....	42
10.3 Έννοια τοῦ πλοίου κατά τὸν ΚΙΝΔ .....	42
10.4 Έννοια τοῦ πλοίου κατά τὸν ΚΔΝΔ .....	43
10.5 Πλωτά ναυπηγήματα .....	43
10.6 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα τῶν πλοίων .....	43

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ

### Καταμέτρηση πλοίων

11.1 Αρμόδιες υπηρεσίες γιά τὴν καταμέτρηση .....	46
---	----



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΩΔΕΚΑΤΟ

### Νηολόγηση τῶν πλοίων

12.1 Νηολόγια - νηολόγος .....	48
12.2 Κατηγορίες νηολογίων .....	48
12.3 Νηολόγηση και σημασία αυτῆς .....	49
12.4 Μετανηολόγηση (μεταγραφή) .....	49
12.5 Νηολόγηση ναυπηγούμενου πλοίου .....	50
12.6 Διαγραφή τοῦ πλοίου ἀπό τά νηολόγια .....	50
12.7 Ναυτικά υποθηκολόγια, βιβλία κατασχέσεων - ἐκθέσεων .....	50

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΡΙΤΟ

### Ἐθνικότητα τοῦ πλοίου

13.1 Γενικά .....	51
13.2 Προϋποθέσεις ἀναγνωρίσεως πλοίου ώς ἔλληνικοῦ .....	51
13.3 Ἐγγραφο ἐθνικότητας .....	52
13.4 Προσωρινό Ἐγγραφο ἐθνικότητας .....	53
13.5 Ἀπώλεια τῆς ἐθνικότητας .....	53

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

### Ἀσφάλεια τῶν πλοίων

14.1 Γενικά .....	55
14.2 Ὁ Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Σύμβουλευτικός Ὀργανισμός (IMCO) .....	55
14.3 Ἐπιθεώρηση Ἐμπορικῶν Πλοίων (ΕΕΠ) .....	57
14.4 Εἶδη ἐπιθεωρήσεων καὶ χρόνος διενεργείας τους .....	57
14.5 Πρωτόκολλα ἐπιθεωρήσεως .....	58
14.6 Νηογάμωμενς .....	59
14.7 Ὑποχρέωσεις πλοιοκτητῶν, πρακτόρων καὶ πλοιάρχων .....	60

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

### Διεθνεῖς Συμβάσεις

15.1 Γενικά .....	62
15.2 Διεθνῆς σύμβαση περὶ γραμμῆς φορτώσεως .....	62
15.3 Διεθνῆς σύμβαση περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στὴ θάλασσα .....	64
15.4 Διεθνῆς Σύμβαση Τηλεπικοινωνιῶν .....	64
15.5 Κανονισμός Τηλεπικοινωνιῶν .....	65

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΚΤΟ

### Ναυτιλιακά Ἐγγραφα τοῦ πλοίου

16.1 Γενικά .....	66
16.2 Τὸ ήμερολόγιο τοῦ πλοίου .....	67
16.3 Ἐγγραφές στὸ ήμερολόγιο .....	68
16.4 Θεώρηση ήμερολογίου .....	68
16.5 Ναυτολόγια. Σκοπός, χρησιμότητα .....	69
16.6 Ισχύς ναυτολογίου. Μεταβολές .....	70
16.7 Θεώρηση τοῦ ναυτολογίου .....	70

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

### Τό ναυτικό άτυχημα

17.1 Όρισμός - στοιχεία τοῦ ναυτικοῦ άτυχημάτος .....	71
17.2 Διοικητικός έλεγχος τῶν ναυτικῶν άτυχημάτων .....	72
17.3 Διαδικασία τοῦ διοικητικοῦ έλέγχου .....	72

## ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

### ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΟΓΔΟΟ

##### Περί τοῦ ναυτεργατικοῦ δικαίου γενικά

18.1 Έννοια τοῦ Ναυτεργατικοῦ Δικαίου .....	75
18.2 Πηγές τοῦ ναυτεργατικοῦ δικαίου .....	76
18.3 Έννοια καὶ χαρακτήρας τῆς ναυτικῆς ἐργασίας .....	77
18.4 Διεθνής προστασία τῆς ἐργασίας .....	78
18.5 Ναυτικός συνδικαλισμός .....	79

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΝΑΤΟ

##### Ναυτική άπογραφή

19.1 Γενικά .....	81
19.2 Άπογραφή ἐργατῶν θαλάσσης .....	82

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ

##### Ναυτική ἐκπαίδευση

20.1 Γενικά .....	84
20.2 Σχολές ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως .....	84
20.3 Συστήματα ἐκπαίδευσεως στελεχών EN .....	85

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΠΡΩΤΟ

##### 'Αποδεικτικά ναυτικῆς ίκανότητας

21.1 Γενικά .....	88
21.2 Προϋποθέσεις γιά τὴν ἀπόκτηση ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ίκανότητας .....	89
21.3 Δικαιώματα πού παρέχονται ἀπό τὰ ἀποδεικτικά ναυτικῆς ίκανότητας .....	90

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

##### Σύνθεση προσωπικοῦ πλοίων

22.1 Όργανική σύνθεση πληρώματος .....	93
22.2 Ἑλλιπής κατά προσόντα σύνθεση πληρώματος .....	93
22.3 Ἑλλιπής κατά ἀριθμό σύνθεση .....	95
22.4 Ειδική σύνθεση πληρώματος .....	95



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΤΡΙΤΟ

### Κανονισμοί έσωτερικής ύπηρεσίας πλοίων (κανονισμοί έργασίας)

23.1 Γενικά .....	96
23.2 Έσχυντες κανονισμοί έργασίας .....	97
23.3 Τεραρχία και διαιρέση πληρώματος .....	97
23.4 Όργάνωση έσωτερικής ύπηρεσίας στά πλοία .....	98

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

### Περί πλοιάρχου

24.1 Εύθύνες και βασικές ύποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου .....	100
24.2 Αντιμετώπιση έκτακτων άναγκών .....	100
24.3 Έκθεση πλοιάρχου σε περιπτώσεις έκτακτων συμβάντων .....	101
24.4 Καθήκοντα πλοιάρχου ως δημόσιου λειτουργού .....	102
24.5 Ληξιαρχικά καθήκοντα .....	102
24.6 Συμβολαιογραφικά καθήκοντα .....	103
24.7 Άνακριτικά, άστυνομικά και πειθαρχικά καθήκοντα .....	104
24.8 Σχέσεις πλοιάρχου με τις άρχες στήν Έλλαδα και τήν άλλοδαπή .....	105

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

### Καθήκοντα άξιωματικῶν και πληρώματος

25.1 Καθήκοντα κατά βαθμό και ειδικότητα .....	106
25.2 Όργάνωση τῆς έργασίας «ἐν πλᾶ» .....	114
25.3 Όργάνωση έργασίας «ἐν δρμῷ» .....	116

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΚΤΟ

### Ή σύμβαση ναυτολογήσεως

26.1 Κατάρτιση τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως .....	117
26.2 Διάρκεια τῆς συμβάσεως .....	117
26.3 Ύποχρεώσεις τοῦ ναυτικοῦ ἀπό τῇ σύμβαση ναυτολογήσεως .....	119
26.4 Δικαιώματα τοῦ ναυτικοῦ .....	120

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

### Συλλογικές συμβάσεις ναυτικής έργασίας

27.1 Γενικά .....	127
27.2 Θέματα πού ρυθμίζονται μὲ τὶς συλλογικές συμβάσεις .....	128
27.3 Οἱ ναυτεργατικές διαφορές .....	128
27.4 Έπιλυση τῶν διαφορῶν .....	129

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΟΓΔΟΟ

### Άσφαλιστικοί δργανισμοί τῶν ναυτικῶν

28.1 Άσφαλιστική προστασία τῶν ναυτικῶν .....	130
28.2 Τό Ναυτικό Απομαχικό Ταμεῖο .....	130
28.3 Τὰ Ταμεῖα Πρόνοιας Έμπορικοῦ Ναυτικοῦ .....	131



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΝΑΤΟ

Πρόνοια καί προστασία τῶν ναυτικῶν

29.1 Γενικά .....	133
29.2 Τά Γραφεία Εύρεσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας .....	133
29.3 Ὁ Οἶκος τοῦ Ναύτου .....	134

## ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

### ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ

Διοίκηση ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ

30.1 Γενικά .....	135
30.2 Σημασία τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας .....	135
30.3 Τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας .....	136
30.4 Τό Λιμενικό Σῶμα .....	143
30.5 Προέλευση στελεχῶν Λ.Σ. .....	143

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΠΡΩΤΟ

‘Αρμοδιότητες τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν

31.1 Γενική ἀστυνομική ὄρμοδιότητα .....	145
31.2 Εθνικές ἀρμόδιότητες λιμενικῶν ἀρχῶν .....	146
31.3 Κανονισμός Λιμένος .....	147
31.4 Ἀνακριτικά καθήκοντα λιμενικῶν ἀρχῶν .....	147

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Πλοιγική ύπηρεσία

32.1 Πλοιγοί .....	149
32.2 Πλοιγική ύπηρεσία .....	149

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΤΡΙΤΟ

‘Υγειονομική νομοθεσία

33.1 Γενικά .....	151
33.2 Ἐλευθεροκοινωνία τῶν πλοίων .....	151

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Περὶ Τελωνείων

34.1 Τελωνειακή ύπηρεσία .....	154
34.2 Τελωνειακές παραβάσεις .....	154

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

Διατυπώσεις κατά τὸν κατάπλου καί ἀπόπλου τῶν πλοίων

35.1 Πλοήγηση .....	156
35.2 Ἐλευθεροκοινωνία - τήρηση τελωνειακῶν διατυπώσεων .....	157



35.3 Ύποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου κατά τὸν εἰσπλου καὶ ἐκπλου .....	157
35.4 Ύποχρεώσεις κατά τὴν παραμονὴ στὰ λιμάνια .....	158

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΕΚΤΟ

### Προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος

36.1 Ἡ ρύπανση τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος .....	159
36.2 Πηγές ρυπάνσεως τῆς θάλασσας .....	160
36.3 Ἡ διεθνής προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος .....	162
36.4 Διοικητικά καὶ νομοθετικά μέτρα γιά τὴν προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος .....	166
36.5 Γενική ἐκτίμηση καταστάσεως καὶ προοπτικές .....	168

## ΜΕΡΟΣ ΠΕΜΠΤΟ

### ΠΟΙΝΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

##### Ποινικές καὶ πειθαρχικές διατάξεις

37.1 Περὶ ἐγκλήματος (γενικά) .....	170
37.2 Περὶ ποινῆς .....	172
37.3 Ποινικές καὶ πειθαρχικές διατάξεις στό ἐμπορικό ναυτικό .....	173
37.4 Ἐννοια τῶν ναυτικῶν ἐγκλημάτων .....	174
37.5 Κατηγορίες ειδικῶν ναυτικῶν ἐγκλημάτων .....	174
37.6 Ειδικά ναυτικά ἐγκλήματα ποὺ στρέφονται κατά τῆς ύπηρεσίας τοῦ πλοίου καὶ κατά τῆς πειθαρχίας .....	175

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΟΓΔΟΟ

##### Πειθαρχικό δίκαιο ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ

38.1 Ἐννοια πειθαρχικοῦ παραπτώματος .....	179
38.2 Πειθαρχικά παραπτώματα ποὺ δρίζονται ἀπό τὸν ΚΔΝΔ .....	179
38.3 Πειθαρχικές ποινές .....	181
38.4 Παραγραφή πειθαρχικῶν παραπτωμάτων καὶ πειθαρχικῶν ποινῶν .....	183
38.5 Ὁργαγά ἀσκήσεως τῆς πειθαρχικῆς ἔξουσίας .....	183

**COPYRIGHT ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ**

---

