



ΛΥΚΕΙΑ ΔΟΚΙΜΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ
ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

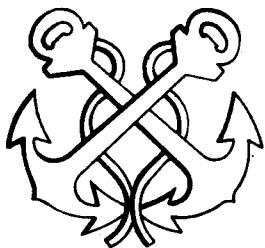
Γεωργίου Ε. Σπαρτιώτη
ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ.Σ.

Γεωργίου Δ. Μαργέτη
ΠΤΥΧ. ΝΟΜΙΚΗΣ - ΠΑΣΠΕ



ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ



ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ
ΛΥΚΕΙΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ
ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

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

Την πεποίθησή του αυτή τη μετέτρεψε σε γενναία πράξη ευεργεσίας, όταν κληροδότησε σεβαστό ποσό για τη σύσταση Ιδρύματος, που θα είχε ως σκοπό να συμβάλλει στην τεχνική εκπαίδευση των νέων της Ελλάδας.

Έτσι, το Φεβρουάριο του 1956 συστήθηκε το «Ίδρυμα Ευγενίδου», του οποίου τη διοίκηση ανέλαβε η αδελφή του Μαρ. Σίμου, σύμφωνα με την επιθυμία του διαθέτη. Το έργο του Ιδρύματος συνεχίζει από το 1981 ο κ. Νικόλαος Βερνίκος - Ευγενίδης.

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

Ειδικότερα, όσον αφορά στα εκπαιδευτικά βιβλία των σπουδαστών των Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού, το Ίδρυμα ανέλαβε την έκδοσή τους σε πλήρη και στενή συνεργασία με τη Διεύθυνση Ναυτικής Εκπαίδευσεως του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, υπό την εποπτεία του οποίου υπάγονται οι Σχολές αυτές.

Η ανάθεση στο Ίδρυμα έγινε με την υπ' αριθ. 61288/5031, της 9ης Αυγούστου 1966, απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, οπότε και συγκροτήθηκε και η Επιτροπή Εκδόσεων.

Κύριος σκοπός των εκδόσεων αυτών, των οποίων το περιεχόμενο είναι σύμφωνο με τα εκάστοτε ισχύοντα αναλυτικά προγράμματα του Υ.Ε.Ν, είναι η παροχή προς τους σπουδαστές των ναυτικών σχολών ΑΔΣΕΝ και Ναυτικών Λυκείων των αναγκαίων εκπαιδευτικών κειμένων, τα οποία αντιστοιχούν προς τα μαθήματα που διδάσκονται στις Σχολές αυτές.

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

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

Έτσι προσφέρονται στους καθηγητές, τους σπουδαστές της ναυτικής μας εκπαίδευσεως και όλους τους αξιωματικούς του Ε.Ν. οι εκδόσεις του Ιδρύματος, των οποίων οι συμβολή στην πραγματοποίηση του σκοπού του Ευγενίου Ευγενίδου ελπίζεται να είναι μεγάλη.

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Μιχαήλ Αγγελόπουλος, καθηγητής ΕΜΠ, Πρόεδρος.

Αλέξανδρος Σταυρόπουλος, καθηγητής Α.Β.Σ. Πειραιώς, Αντιπρόεδρος.

Ιωάννης Τεγόπουλος, καθηγητής ΕΜΠ.

Γεώργιος Καλαρώνης, πλοιάρχος Λ.Σ., Διευθ. Ναυτ. Εκπ. Υ.Ε.Ν.

Σύμβουλος επί των εκδόσεων του Ιδρύματος Κων. Μανάφης, καθηγ. Φιλ. Σχολής Παν/μίου Αθηνών.

Γραμματέας της Επιτροπής, Γεώργιος Ανδρεάκος.

Ειδικός Έπιστημονικός Σύμβουλος γιά τό βιβλίο Στοιχεία Ναυτικοῦ Δικαίου ό κ. **Παναγιώτης Λυκούδης**, Πλοιάρχος Λ.Σ.

Ι ΔΡΥΜΑ Ε ΥΓΕΝΙΔΟΥ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΓΕΩΡΓΙΟΥ Ε. ΣΠΑΡΤΙΩΤΗ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ.Σ.

ΓΕΩΡΓΙΟΥ Δ. ΜΑΡΓΕΤΗ
ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΥ ΝΟΜΙΚΗΣ – ΠΑΣΠΕ



ΑΘΗΝΑ
1997

Α' ΕΚΔΟΣΗ 1982



ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Τό βιβλίο Ναυτικό Δίκαιο ἀπευθύνεται στούς μαθητές τῶν Τεχνικῶν Ναυτικῶν Λυκείων Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Γράφτηκε μέ βάση τό ἀναλυτικό πρόγραμμα τοῦ 'Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.).

Στήν ἀνάπτυξη τῶν διαφόρων θεμάτων πού παρουσιάζονται στό βιβλίο, οἱ συγγραφεῖς ἔλαβαν σοβαρά ὑπόψη τους ὅτι οἱ μαθητές δέ διαθέτουν τό θεωρητικό ἐκεῖνο ὑπόβαθρο πού εἶναι ἀπαραίτητο γιά νά ἀντιληφθοῦν τίς ἔξειδικευμένες ἔννοιες τοῦ Δικαίου. Γί' αὐτό καταβλήθηκε προσπάθεια, ὥστε κάθε θέμα νά παρουσιασθεῖ, κατά τό δυνατό, ἀπλά καὶ λιτά γιά νά εἶναι περισσότερο κατανοητό.

Παρά δώμας τήν προσπάθεια, δέν εἶναι λίγες οἱ περιπτώσεις πού οἱ διδάσκοντες τό μάθημα θά χρειασθεῖ νά ἐπωμισθοῦν τό βάρος γιά μιά εύρυτερη ἀνάλυση, μέ σκοπό τήν πλήρη κατανόηση κάθε θέματος.

Σημειώνεται ὅτι γιά τούς συγγραφεῖς ἡ ἔργασσα αὐτή ἔχει τήν ἔννοια τῆς μικρῆς συμβολῆς στή μεγάλη, ἐπίπονη καὶ ἐπίμονη προσπάθεια, πού καταβάλλεται ἀπό δλους τούς ἀρμόδιους φορεῖς, γιά τήν δσο τό δυνατόν ἀρτιότερη ἐκπαίδευση τῶν στελεχῶν τῆς μεγάλης Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἐπιθυμοῦμε καὶ ἀπό τή θέση αὐτή νά ἐκφράσομε τίς εἰλικρινεῖς μας εὐχαριστίες στήν ἐπιτροπή ἐκδόσεων τοῦ Ἰδρύματος Εύγενίδου, καθώς καὶ στό ἐκδοτικό τμῆμα τοῦ Ἰδρύματος γιά τίς προσπάθειες πού κατέβαλαν γιά τήν δσο τό δυνατόν ὅρτια ἀπό κάθε ἄποψη συγγραφή καὶ ἐμφάνιση τοῦ βιβλίου.

Οἱ Συγγραφεῖς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΕΝΝΟΙΑ, ΠΗΓΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΙΡΕΣΗ ΔΙΚΑΙΟΥ

1.1 Έννοια δικαίου.

‘Η άνθρωπη φύση καί ή άνάγκη τῆς ἔξασφαλίσεως τῶν μέσων ἐπιβιώσεως τοῦ άνθρωπινου γένους ἐπέβαλαν τήν κοινωνική συμβίωση.

Γιά νά γίνει όμως δυνατή ή άνθρωπην συμβίωση, χρειάσθηκε, ἀπό τήν ἀρχή τῆς συγκροτήσεως τῶν πρώτων κοινωνιῶν (δημάδων), ή ἐπιβολή περιορισμῶν στίς ἐνέργειες τῶν ἀτόμων πού ζοῦσαν μέσα σ’ αὐτές.

Ἐτσι μέ τήν ἐμφάνιση τῶν πρώτων κοινωνιῶν ἔχομε καί τή δημιουργία κανόνων πού καθορίζουν τή συμπεριφορά τῶν ἀτόμων πού ζοῦν μέσα σ’ αὐτές.

Οι κανόνες αὐτοί στίς πρωτόγονες κοινωνίες ἐμφανίζονται μέ τή μορφή ταμπού, συνηθειῶν, ἔθιμων, Ἱερῶν ἐπιταγῶν κλπ., ἐνῶ στίς ἔξελιγμένες καί δργανωμένες μέ τή μορφή κανόνων δικαίου, οἱ ὅποιοι ἐπιβάλλουν ὄρισμένες ύποχρεώσεις, θετικές ή ἀρνητικές, ή ἀναγνωρίζουν ὄρισμένα δικαιώματα στά ἄτομα.

Οι κανόνες αὐτοί εἶναι ύποχρεωτικοί. Δηλαδή ή τήρησή τους ἔξαναγκάζεται ἀπό τήν πολιτεία μέ τήν ἐπιβολή κυρώσεων σέ κείνους πού τούς παραβαίνουν.

Τό σύνολο τῶν κανόνων αὐτῶν οἱ ὅποιοι καί καθορίζουν τή συμπεριφορά τῶν προσώπων τά ὅποια διαβιοῦν σέ μιά κοινωνία ἀποτελοῦν τό δίκαιο.

Έπομένως:

Δίκαιο εἶναι τό σύνολο τῶν ύποχρεωτικῶν κανόνων οἱ ὅποιοι ρυθμίζουν τήν κοινωνική συμβίωση τῶν ἀτόμων.

“Ἄς σημειωθεῖ ὅτι, στή ρύθμιση τῆς κοινωνικῆς συμβίωσεως ἀποβλέπουν καί οἱ κανόνες τῆς ἡθικῆς καί τῶν ἡθῶν, μέ τή διαφορά ὅτι δέν δημιουργοῦν δικαιώματα καί ύποχρεώσεις, ὅπως οἱ κανόνες τοῦ δικαίου, γι’ αὐτό καί ή παράβασή τους δέν ἔχει νομικές συνέπειες, δηλαδή ἔξαναγκασμό ἀπό τήν πολιτεία γιά συμμόρφωση σ’ αὐτούς.

1.2 Πηγές δικαίου.

Πηγές τοῦ δικαίου ἀποτελοῦν οἱ νόμοι καί τά ἔθιμα.

Νόμος όνομάζεται ή γραπτή πράξη τῆς πολιτείας μέ τήν ὅποια τίθεται, τροποποιεῖται ή καταργεῖται κανόνας δικαίου.

Μέ κριτήριο τό δργανο πού τόν δημιουργεί ή τό περιεχόμενό του, δ νόμος διακρίνεται σέ **τυπικό** καί σέ **ούσιαστικό** νόμο.

α) Τυπικός νόμος.

Τυπικός νόμος είναι ή γραπτή πράξη τῆς πολιτείας ή όποια πρόέρχεται άπο τά **νομοθετικά δργανά** της (Βουλή - Πρόεδρος Δημοκρατίας) καί ή όποια είναι άνεξάρτητη άπο τό περιεχόμενό της (δηλαδή όν σ' αύτη περιλαμβάνονται ή όχι κανόνες δικαίου).

β) Ούσιαστικός νόμος.

Είναι ή γραπτή πράξη τῆς πολιτείας ή όποια περιέχει κανόνα δικαίου, άνεξάρτητα άπο τόν τύπο καί τό δργανο πού τήν έχει έκδόσει. Ούσιαστικοί νόμοι μπορεΐ νά είναι καί τά προεδρικά διατάγματα, οι ύπουργικές άποφάσεις κλπ.

Ό τυπικός νόμος, όταν περιέχει κανόνα δικαίου, δ πως συνήθως συμβαίνει, είναι καί ούσιαστικός νόμος: όταν όμως έχει διοικητικό περιεχόμενο, είναι άπλως τυπικός νόμος, δ πως π.χ. δ προϋπολογισμός τοῦ Κράτους.

Ό νόμος, μέ τήν εύρεια έννοιά του, περιλαμβάνει τό σύνταγμα, τούς μέ στενή έννοια νόμους, τά διατάγματα καί τίς ύπουργικές άποφάσεις.

Σύνταγμα.

Είναι ό θεμελιώδης νόμος τῆς πολιτείας δ όποιος άποτελεῖ τόν ιεραρχικά άνώτερο κανόνα δικαίου. Αύτό σημαίνει ότι οι άλλες γραπτές πηγές τοῦ δικαίου (νόμοι - διατάγματα κλπ.) πρέπει νά καταρτίζονται σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ συντάγματος καί νά μήν έρχονται σέ άντιθεση μέ τό ούσιαστικό περιεχόμενό του.

Νόμος.

Μέ τή στενή έννοια νόμος είναι ή γραπτή πράξη τῆς νομοθετικής έξουσίας πού καταρτίζεται σύμφωνα μέ τό σύνταγμα, τό δ ποιο δρίζει τούς φορεῖς αύτῆς καί τή διαδικασία. "Οπως προκύπτει άπο τά προηγούμενα νόμος μέ τή στενή έννοια είναι ό τυπικός νόμος.

Διάταγμα.

Είναι ή γραπτή πράξη τῆς πολιτείας ή όποια έκδίδεται άπο τόν Πρόεδρο τῆς Δημοκρατίας μέ πρόταση τοῦ άρμόδιου ύπουργοῦ.

Τά διατάγματα διακρίνονται σέ:

- Έκτελεστικά (άναφέρονται σέ έκτελεση τῶν νόμων).
- Νομοθετικά (έκδίδονται μέ ειδική νομοθετική έξουσιοδότηση).
- Διοικητικά (δέν περιέχουν κανόνες δικαίου).

Υπουργική άπόφαση:

Είναι ή πράξη πού έκδίδεται άπο τόν άρμόδιο ύπουργό. Μέ τήν άπόφαση έξειδικεύονται ή έρμηνεύονται οι διατάξεις τοῦ νόμου καί ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες τῶν έπι μέρους θεμάτων πού περιέχει. Οι ύπουργικές άποφάσεις, οι έγκυκλοι κλπ. άποτελοῦν δευτερεύουσες καί συμπληρωματικές πηγές δικαίου, ύποδεέστερες τῶν νόμων καί τῶν διαταγμάτων καί έπομένως δέν μποροῦν νά είναι άντιθετες πρός αύτά.

Τά νομοθετήματα δημοσιεύονται στό έπίσημο δργανο τῆς Κυβερνήσεως πού

είναι ή «Έφημερίδα της Κυβερνήσεως». Ύστερα από τη δημοσίευση σ' αύτή οι νόμοι γίνονται γνωστοί καί έφαρμόζονται. Ή αγνοια νόμου δέ συγχωρεῖται.

Τό έθιμο είναι αργαφή πηγή δικαίου πού καθιερώνεται μέ τή συνεχή καί δμοιόμορφη ἀσκηση καί έφαρμογή δρισμένων κανόνων καί ἀποτελεῖ ύποχρεωτικό κανόνα, δηλαδή δίκαιο. Ή ἀβλαβής π.χ. διέλευση τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἀπό τά ξένα χωρικά ὕδατα, τό ἀνοιγμα τῶν λιμένων, δηλαδή ή ἐλεύθερη χρησιμοποίηση τῶν λιμένων ὅποιασδήποτε χώρας ἀπό όλα τά ἐμπορικά πλοία, ἀνεξάρτητα ἀπό ἑθνικότητα, ἀποτελοῦν ἔθιμα τοῦ διεθνοῦς ναυτικοῦ δικαίου.

Ἐπίσης ή μή παραβίαση τοῦ ἀσύλου τῶν ΑΕΙ, ή προίκιση τῆς ἀδελφῆς ἀπό τόν ἀδελφό ὅταν δέν ὑπάρχει πατέρας ή μητέρα καί τό δικαίωμα τῶν ναυτικῶν νά διακόπτουν τήν ἐργασία τους στό πλοϊο γιά τή λήψη καφέ (coffee time) στίς 10.00-10.20 καί 15.00-15.20 κάθε μέρα, ἀποτελοῦν ἔθιμικούς κανόνες δικαίου.

Ἡ δυνατότητα τῶν ὄργανων τῆς διοικήσεως νά ἐκδίδουν πράξεις κανονιστικοῦ (νομοθετικοῦ) περιεχομένου, ή παροχή δηλαδή νομοθετικῆς ἔξουσιοδοτήσεως σ' αὐτά, ἀποτελεῖ ἐπίσης συνταγματικό ἔθιμο.

1.3 Διαίρεση δικαίου.

Τό δίκαιο διακρίνεται σέ δύο κλάδους: στό **δημόσιο** καί στό **ἰδιωτικό**.

1.3.1 Δημόσιο δίκαιο.

Είναι τό σύνολο τῶν κανόνων, πού ἀναφέρονται στήν ὄργανωση καί τή λειτουργία τοῦ κράτους, στίς σχέσεις τοῦ κράτους μέ ἄλλα κράτη καί στίς σχέσεις του μέ τά πρόσωπα πού βρίσκονται κάτω ἀπό τήν ἔξουσία του. Ὑποδιαιρεῖται σέ:

α) Συνταγματικό δίκαιο.

Τό ὅποιο περιλαμβάνει τό σύνολο θεμελιωδῶν κανόνων πού καθορίζουν τή μορφή καί τά βασικά ὅργανα τοῦ κράτους, τά ἀτομικά καί κοινωνικά δικαιώματα, καθώς καί τά ὅρια τῆς κρατικῆς ἔξουσίας ἔναντι τῶν ἀτόμων.

β) Διοικητικό δίκαιο.

Τό ὅποιο περιλαμβάνει τό σύνολο κανόνων πού ρυθμίζουν τήν ὄργανωση καί λειτουργία τῆς δημόσιας διοικήσεως, τίς σχέσεις μεταξύ τοῦ κράτους καί τῶν δημοσίων ὄργανισμῶν καί μεταξύ τῶν πολιτῶν, καθώς καί τά σχετικά μέ τή διοικητική δικαιοσύνη.

γ) Ποινικό δίκαιο.

Τό ὅποιο περιλαμβάνει τό σύνολο τῶν κανόνων πού προσδιορίζουν τίς ἀξιόποινες πράξεις καί τίς ποινές πού πρέπει νά ἐπιβάλλονται.

δ) Δικονομικό δίκαιο.

Τό ὅποιο ἔχει ως ἀντικείμενο τόν τρόπο ὄργανώσεως καί ἀπονομῆς τῆς δικαιοσύνης.

ε) Ἐκκλησιαστικό δίκαιο.

Τό ὅποιο καθορίζει τά νομικά πλαίσια τῆς ἐκκλησίας, τίς σχέσεις τῆς ἐκκλησίας μέ τήν πολιτεία, τά ἐκκλησιαστικά ἀδικήματα καί τίς ποινές πού πρέπει νά ἐπιβάλλονται.

στ) Διεθνές δίκαιο.

Τό όποιο περιλαμβάνει κανόνες δικαίου πού ρυθμίζουν τίς σχέσεις τοῦ κράτους μέ αλλα κράτη και μέ διεθνεῖς δργανισμούς (Δημόσιο διεθνές δίκαιο) και καθορίζουν τό δίκαιο πού θά έφαρμοσθεῖ γιά τή ρύθμιση σχέσεων μεταξύ ύπηκόων ξένων χωρῶν (Ίδιωτικό διεθνές δίκαιο).

1.3.2 Ίδιωτικό δίκαιο.

Είναι τό σύνολο τῶν κανόνων πού ρυθμίζουν τίς μεταξύ τῶν προσώπων σχέσεις, στίς όποιες σχέσεις τά πρόσωπα αύτά έμφανίζονται ώς ίσα μεταξύ τους. Τό ίδιωτικό δίκαιο ύποδιαιρεῖται σέ δύο μεγάλους κλάδους: στό **Άστικό** και στό **Έμπορικό**.

α) Άστικό δίκαιο.

Είναι τό σύνολο τῶν κανόνων πού ρυθμίζουν τίς προσωπικές και περιουσιακές σχέσεις τῶν άνθρωπων. Διακρίνεται σέ: ένοχικό, έμπραγματο, οίκογνειακό και κληρονομικό, στό όποιο προτάσσονται οι Γενικές Αρχές.

β) Έμπορικό δίκαιο.

Είναι τό σύνολο τῶν κανόνων πού καθορίζουν τίς έμπορικές πράξεις και ρυθμίζουν τίς έμπορικές σχέσεις τῶν προσώπων.

Έκτός από τούς παραπάνω γενικούς κλάδους τοῦ δικαίου άναπτύχθηκαν και αλλοι πού κρίθηκαν άναγκαιοι γιά τή ρύθμιση νέων σχέσεων. Ξεχωριστό τμῆμα τοῦ Έμπορικού δικαίου π.χ. απότελεσαν τό Ναυτικό δίκαιο (τοῦ θαλάσσιου έμπορου), τό Πτωχευτικό δίκαιο (τῆς πτωχεύσεως τῶν έμπόρων) κλπ.

Δημιουργήθηκαν έπισης νέοι αύτοτελεῖς κλάδοι, όπως είναι τό έργατικό, τό γεωργικό, τό βιομηχανικό, τό μεταλλευτικό δίκαιο.

1.3.3 Διαιρεση τοῦ Ναυτικοῦ δικαίου.

Τό Ναυτικό δίκαιο διαιρεῖται σέ:

- **Ίδιωτικό** και
- **Δημόσιο**

Τό **ίδιωτικό Ναυτικό δίκαιο** περιλαμβάνει τό σύνολο τῶν κανόνων πού ρυθμίζουν τίς δημιουργούμενες από τό θαλάσσιο έμπόριο σχέσεις.

Τό **δημόσιο Ναυτικό δίκαιο** περιλαμβάνει τό σύνολο τῶν κανόνων πού ρυθμίζουν τίς σχέσεις πού δημιουργοῦνται από τήν παρέμβαση τοῦ Κράτους στή Ναυτιλία.

Τό δημόσιο Ναυτικό δίκαιο διακρίνεται σέ: Διεθνές, Διοικητικό, Ποινικό, Πειθαρχικό, Έργατικό και Δικονομικό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΦΥΣΙΚΑ — ΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

2.1 Έννοια προσώπου.

Πρόσωπο είναι τό ύποκείμενο πού ἔχει δικαιώματα καί ύποχρεώσεις. Τό νά είναι κανείς φορέας (ύποκείμενο) δικαιωμάτων καί ύποχρεώσεων όνομάζεται **Ικανότητα** δικαίου.

Τά πρόσωπα διακρίνονται σέ **φυσικά** καί **νομικά**.

2.2 Φυσικά πρόσωπα.

Φυσικά πρόσωπα είναι αύτά πού ἔχουν φυσική ύπόσταση, οι ἀνθρωποι. Κάθε ἀνθρωπος είναι ύποκείμενο δικαιωμάτων καί ύποχρεώσεων. Κάθε ἀνθρωπος ἔχει τήν ίκανότητα δικαίου. Συνεπῶς κάθε ἀνθρωπος είναι **πρόσωπο**, ἀνεξάρτητα γένους, ἡλικίας, ἔθνικότητας, χρώματος κλπ. Αύτό δρίζεται ρητά στό ἑλληνικό Σύνταγμα (ἀρθρο 5) καί τόν ἀστικό κώδικα (ἀρθρο 34).

Στό παρελθόν (Ρωμαϊκό δίκαιο) δέν ἀναγνωρίζονταν δλοι οι ἀνθρωποι ώς πρόσωπα. Οι δοῦλοι π.χ. θεωροῦνταν ώς πράγματα (res) καί γι' αύτό δέν είχαν δικαιώματα καί ύποχρεώσεις.

2.2.1 Ύπαρξη καί τέλος τοῦ φυσικοῦ προσώπου.

Ἡ προσωπικότητα τοῦ ἀνθρώπου καί ἡ προστασία του ἀπό τό νόμο ἀρχίζει ἀπό τή στιγμή πού θά γεννηθεῖ ζωντανός. Κατ' ἔξαίρεση προστατεύεται καί ὁ μελλογέννητος (κυοφορούμενος). Τό τέλος τῆς προσωπικότητας ἐπέρχεται μέ τό θάνατο, μέ τόν διποτοῦ ἔξομοιώνεται καί ἡ κήρυξη τοῦ προσώπου σέ ἀφάνεια μέ τελεσίδικη ἀπόφαση ἀπό τό δικαστήριο.

2.2.2 Καταστάσεις καί ιδιότητες τοῦ φυσικοῦ προσώπου.

- 1) **Ίθαγένεια** ή **ὑπηκοότητα**. Είναι ἡ ιδιότητα τοῦ νά ἀνήκει κανείς στό λαό ὅρισμένης πολιτείας, δηλαδή νά είναι κανείς πολίτης ἐνός κράτους.
- 2) **Κατοικία**. Είναι ὁ τόπος πού ζεῖ ὁ ἀνθρωπος. Τό μόνιμο δηλαδή κέντρο τῶν βιοτικῶν του σχέσεων.
- 3) **Ἡλικία**. Ἐχει μεγάλη σημασία γιά τό δίκαιο, γιατί ἀσκεῖ ἐπίδραση στή δικαιοπρακτική ίκανότητα, πού δρίζεται ώς ἡ ίκανότητα πού ἔχει τό ἀτομο νά δημιουργεῖ μέ τίς πράξεις του ἡ τίς παραλείψεις του δικαιώματα καί ύποχρεώσεις.

- 4) Θρησκεία καί φύλο.** Δέν λαμβάνονται ύπόψη στά άστικά δικαιώματα. 'Υπάρχουν ὅπως περιπτώσεις πού ἐπηρεάζουν. 'Η ἀπαγόρευση π.χ. γάμου χριστιανοῦ μέ αλλόθρησκη, ἡ ἐπιβολή στή γυναίκα νά ἔχει τό ἐπώνυμο καί τήν κατοικία τοῦ ἄνδρα στό οἰκογενειακό δίκαιο.
- 5) 'Η ύγεια.** Ἐχει σημασία γιά τό δίκαιο, ἀφοῦ ἡ ὑπαρξη δρισμένων ἀσθενειῶν, ψυχικῶν ἡ καί σωματικῶν, δημιουργεῖ ἀνικανότητα τοῦ ἀσθενοῦς γιά δικαιοπραξία.

2.3 Νομικά πρόσωπα.

"Ἐχομε πεῖ προηγουμένως ὅτι ὑποκείμενο δικαιωμάτων καί ὑποχρεώσεων εἶναι ὁ κάθε ἀνθρωπος.

'Υπάρχουν ὅμως ἀνθρώπινες ἐπιδιώξεις, σκοποί καί συμφέροντα πού δέν μποροῦν νά πραγματοποιηθοῦν μέ τίς φυσικές προσπάθειες καί τήν ύλική δύναμη ἐνός καί μόνο ἀτόμου, ἀλλά ἀπαιτεῖται κοινή ἐνέργεια περισσοτέρων.

Γιά τήν ἐπίτευξη τῶν σκοπῶν αύτῶν, τό δίκαιο ἀναγνωρίζει τήν ἰκανότητα δικαίου, δηλαδή τήν ἰκανότητα νά εἶναι ὑποκείμενα (φορεῖς) δικαιωμάτων καί ὑποχρεώσεων (πρόσωπα), καί σέ ἐνώσεις φυσικῶν προσώπων (π.χ. σωματεῖα, ἔταιρες), οἱ ὅποιες ὀνομάζονται **νομικά πρόσωπα**.

'Επομένως νομικά πρόσωπα εἶναι οἱ δημιουργούμενες ἀπό τό δίκαιο (δηλαδή κατά πλάσμα δικαίου) ἐνώσεις στίς ὅποιες ἀναγνωρίζεται μία νοητή προσωπικότητα καί βούληση καί οἱ ὅποιες ἔξομοιώνονται, ἀπό τήν ἀποψη ἰκανότητάς τους γιά τήν ἀπόκτηση δικαιωμάτων καί ὑποχρεώσεων, μέ φυσικά πρόσωπα.

Τά νομικά πρόσωπα διακρίνονται σέ **Δημοσίου** δικαίου καί **Ίδιωτικοῦ** δικαίου, ἀνάλογα μέ τό σκοπό πού ἐπιδιώκουν καί τόν τρόπο συστάσεώς τους. Νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου εἶναι π.χ. οἱ Δῆμοι, τά Ἀσφαλιστικά Ταμεῖα τῶν Ναυτικῶν (ΝΑΤ - ΤΠΑΕΝ - ΤΠΚΠΕΝ) κλπ., ἐνῶ νομικά πρόσωπα ίδιωτικοῦ δικαίου εἶναι τά διάφορα σωματεῖα, τά ίδρυματα, καί οἱ ἐρανικές ἐπιτροπές πού προβλέπονται ἀπό τόν Ἀστικό Κώδικα, καθώς ἐπίσης καί οἱ ἐμπορικές ἔταιρίες, ὅπως ἡ ἀνώνυμη, ἡ ἔταιρια περιορισμένης εὐθύνης, ἡ Ναυτική κλπ. ἔκτος ἀπό τήν ἀφανή καί τή συμπλοιοκτησία.

2.4 Στοιχεῖα γιά τίς ἔταιρίες.

2.4.1 Γενικά γιά τό ἐμπορικό δίκαιο.

Τό ἐμπορικό δίκαιο, ὅπως ἔχομε ἀναφέρει, ἀποτελεῖ τμῆμα τοῦ ίδιωτικοῦ δικαίου καί περιέχει εἰδίκες διατάξεις πού ἀναφέρονται στίς ἐμπορικές πράξεις, στούς ἐμπόρους, στίς ἐμπορικές ἔταιρίες κλπ.

'Η τεράστια ἀνάπτυξη τοῦ ἐμπορίου, οἱ εἰδικές συνθήκες κάτω ἀπό τίς ὅποιες ἀποκείται ἡ ἐμπορία καί ἡ ίδιαίτερη σημασία πού ἔχει τό ἐμπόριο γιά τήν οἰκονομία, δημιούργησαν τήν ἀνάγκη τής ρυθμίσεως τῶν σχέσεων πού προκύπτουν ἀπό τή μεσολαβητική προσπάθεια τοῦ ἐμπορίου, μέ ίδιαίτερους κανόνες δικαίου, ὥστε ἡ κυκλοφορία τῶν οἰκονομικῶν ἀγαθῶν μεταξύ τής παραγωγῆς καί τῆς καταναλώσεως νά εἶναι ἀπρόσκοπη, δύμαλή, γρήγορη καί ἀποτελεσματική. Οἱ δημιουργούμενοι γιά τήν κάλυψη τῶν παραπάνω ἀναγκῶν κανόνες τοῦ ίδιωτικοῦ δικαίου ἀποτελοῦν στό σύνολό τους τό ἐμπορικό δίκαιο.

Τό ἐμπορικό δίκαιο διακρίνεται σέ:

- **Γενικό Μέρος** (ἀναφέρεται στίς ἐμπορικές πράξεις, τούς ἐμπόρους καί τή βιομηχανική ίδιοκτησία).
- **Δίκαιο τῶν ἐμπορικῶν ἔταιριών.**
- **Δίκαιο τῶν διογράφων.**

- Ἀσφαλιστικό δίκαιο.
 - Ναυτικό δίκαιο.
 - Πτωχευτικό δίκαιο.

Βασική πηγή του έλληνικού έμπορικού δικαίου άποτελεί ο Γαλλικός Έμπορικός κώδικας (Code de Commerce) του 1807, δ όποιος καταρτίσθηκε μέ την προσωπική έπιμέλεια του Μεγάλου Ναπολέοντα. Ό έμπορικος αύτός κώδικας έφαρμοστηκε κατά γράμμα στην Έλλαδα άπό τα πρώτα χρόνια της έπαναστάσεως, ώς Ισχυον Έμπορικό δίκαιο. Μέ το Βασιλικό Διάταγμα της 19 - 4 - 1835 δημοσιεύθηκε καί έπισημη μετάφρασή του. Άπο τότε βέβαια ο Έμπορικός νόμος, δ πως δνομάζεται ο Γαλλικός Έμπορικός κώδικας, σέ πολλά σημεία του έχει τροποποιηθεί καί έχουν άντικατασταθεί μέ νεότερα νομοθετήματα διόλκηρα τημάτα του.

Πηγές τού ἐμπορικού δικαίου ἀποτελοῦν ἑπίσης καὶ τά ἔθιμα, οἱ ἐμπορικές ἢ τοπικές συνήθειες, οἱ γενικοί ὅροι τῶν συναλλαγῶν, ὅπως π.χ. οἱ ἔντυποι ὅροι τῶν ἀσφαλιστηρίων, τῶν φορτωτικῶν καὶ τῶν ναυλοσυμφώνων.

2.4.2 Γενικά γιά τίς έταιρίες.

‘Εταιρία είναι ή σύμβαση (συμφωνία) δύο ή περισσότερων προσώπων, τά όποια έπιχειροῦν καί ἐπιδιώκουν μέ κοινές εἰσφορές νά ἐπιτύχουν κοινούς σκοπούς. Ο ἐπιδιωκόμενος ἀπό τήν ἐταιρία σκοπός μπορεῖ νά είναι ἐμπορικός, δηλαδή κερδο-σκοπικός ή ἀπλῶς οἰκονομικός ή ἴδεολογικός. Ἐτσι οι ἐταιρίες, ἀνάλογα μέ τό σκο-πό πού ἐπιδιώκουν, διακρίνονται σέ **ἀστικές** καί **ἐμπορικές**.

Άστικές είναι οι έταιρίες που ιδρύθηκαν γιά οικονομικό (μή κερδοσκοπικό) ή ίδεολογικό σκοπό, όπως π.χ. είναι οι έπιστημονικές έταιρίες, οι έταιρίες κοινωνικῆς δραστηριότητας (π.χ. άντικαρκινική κλπ.).

Έμπορικές είναι οι έταιριες των όποιων ό σκοπός είναι ή άποκτηση κερδών μέτη διενέργεια άντικειμενικών έμπορικών πράξεων. Υπάρχουν δύμας και έταιριες που χαρακτηρίζονται από τό νόμο ώς Έμπορικές χωρίς ό σκοπός τους νά είναι άπαραίτητα κερδοσκοπικός, δημοσιεύεται ή Ανώνυμη Έταιρια (ΑΕ), ή Έταιρια Περιορισμένης Εύθυνης (ΕΠΕ), ό Συνεταιρισμός και ή Ναυτική Έταιρια πού πρόσφατα θεσπίστηκε μέτο νόμο 192/79, για νά έξυπηρετήσει τόν Έλληνικό έφοπλισμό.

Έκτος από τίς παραπάνω έμπορικές έταιρίες, από τό εμπορικό δίκαιο άναγνωρίζονται ως έμπορικές έταιρίες, έφόσον έκπληρωνουν σκοπό έμπορικό, ή Όμόρρυθμη Έταιρια, ή Έτερόρρυθμη Έταιρια, ή Αφανής Έταιρια και ή Συμπλοιοκτησία. Αύτες λέγονται και **προσωπικές έταιριες**, γιατί στη σύσταση καί λειτουργία τους προέχει τό προσωπικό στοιχεῖο. Η Ανώνυμη Έταιριά όνομάζεται **κεφαλαιουχική** γιατί στην έταιρική αύτή μορφή προέχει τό κεφαλαιουχικό στοιχεῖο.

‘Η νομική προσωπικότητα τῶν ἐμπορικῶν ἔταιριῶν τούς παρέχει τή δυνατότητα νά ἔχουν δική τους περίουσία, ξεχωριστή ἀπό τήν προσωπική περίουσία τοῦ κάθε ἔταιρου.

‘Η έταιρική περιουσία είναι άποκλειστικά ύπευθυνη στούς δανειστές της έταιριας. Δηλαδή μόνο οι δανειστές της έταιριας μπορούν να ζητήσουν έξοφληση των χρεών τους άπό την περιουσία της έταιριας και όχι οι δανειστές των έταιρων για τα προσωπικά χρέα τους.

2.4.3 Σύσταση – Λειτουργία – Λύση προσωπικών έταιριών.

Γιά τή σύσταση προσωπικῶν ἑταῖριῶν πού προβλέπονται ἀπό τό ἐμπορικό δίκαιο ἀπαιτοῦνται:

- Συμφωνία ή όποια καταρτίζεται μέχε ιδιωτικό ή δημόσιο έγγραφο και περιέχει

τό καταστατικό της έταιρίας τό όποιο καθορίζει τούς όρους λειτουργίας της, τόν σκοπό, καθώς και τά δικαιώματα και τίς ύποχρεώσεις τῶν έταιρων.

- Είσφορές τῶν έταιρων. Ός είσφορά θεωρεῖται όποιαδήποτε παροχή, άκομη και ἡ ἐργασία.
 - ‘Ο σκοπός νά είναι θεμιτός και κερδοσκοπικός (έμπορικός).
 - ‘Η καταχώρηση περιλήψεως τοῦ καταστατικοῦ σέ ειδικό βιβλίο πού τηρεῖται ἀπό τό γραμματέα τού πρωτοδικείου τῆς ἔδρας τῆς έταιρίας.
- ‘Η ἑκπροσώπηση τῆς έταιρίας, ἀν δέν ἔχει δρισθεῖ διαχειριστής ἀνήκει σέ δ-λους τούς έταιρους (όμορρυθμους) οι όποιοι μποροῦν νά ἐνεργοῦν ἀπό κοινοῦ ἢ μεμονωμένα και νά δεσμεύουν τήν έταιρία ὅταν ἐνεργοῦν γιά λογαριασμό της.
- Οι προσωπικές έταιρίες παύουν νά ύπάρχουν:
- “Οταν περάσει ὁ χρόνος λειτουργίας τους.
 - “Οταν πραγματοποιηθεῖ ὁ έταιρικός σκοπός ἢ ἀφοῦ διαπιστωθεῖ ἡ ἀδυναμία πραγματοποιήσεώς του.
 - “Οταν καταγγελθοῦν μονομερῶς.
 - “Οταν πεθάνει ἡ πτωχεύσει κάποιος ἀπό τούς έταιρους.

2.4.4 Έννοια διμόρρυθμης, ἐτερόρρυθμης έταιρίας, ΑΕ και ΕΠΕ.

α) Όμόρρυθμη Έταιρία.

Οι έταιροι μιᾶς ΟΕ εύθυνονται ἀπεριόριστα, δηλαδή μέ δόλοκληρη τήν περιουσία τους και ἀλληλέγγυα, δηλαδή ὁ καθένας γιά ὅλα τά χρέη τῆς έταιρίας.

‘Η διμόρρυθμη έταιρία ἔχει δική της ἐπωνυμία, ἡ όποια ἀποτελεῖται ἀπό τά ὄνοματα ὅλων τῶν έταιρων ἢ τοῦ ἐνός έταιρου, μέ τή προσθήκη τῆς φράσης **καὶ Συντροφία** πού καλύπτει τά ὄνοματα τῶν ἄλλων έταιρων.

β) Έτερόρρυθμη Έταιρία (ΕΕ).

Σ’ αὐτή μετέχουν δύο κατηγορίες έταιρων: οι **διμόρρυθμοι**, πού ἔχουν τίς ἴδιες εύθυνες μέ τούς έταιρους τῆς ΟΕ και οι **ἐτερόρρυθμοι**, πού εύθυνονται μέχρι τό ποσό τῆς είσφορᾶς τους.

Στήν ἐπωνυμία τῆς ΕΕ ἀπαγορεύεται ἡ ἀναγραφή τῶν όνομάτων τῶν έτερορρύθμων έταιρων.

γ) Ανώνυμη Έταιρία (ΑΕ).

Τό κεφάλαιό της διαιρεῖται σέ πολλά ἵσα μερίδια, τά όποια καλοῦνται **μετοχές**. Οι έταιροι τῆς ΑΕ εύθυνονται μέχρι τό ποσό τῆς ἀξίας τῶν μετοχῶν πού ἔχουν ἀναλάβει.

Γιά τή σύσταση τῆς ΑΕ ἀπαιτεῖται:

- Καταστατικό πού γίνεται μέ συμβολαιογραφικό ἔγγραφο και περιέχει τό σκοπό και τούς ἄλλους όρους τῆς συμβάσεως και λειτουργίας τῆς ΑΕ.
- “Άδεια τοῦ ‘Υπουργείου Έμπορίου (σκοπιμότητας).
- “Ἐγκριση καταστατικοῦ ἀπό τό ἴδιο ‘Υπουργεῖο.
- Δημοσίευση τοῦ καταστατικοῦ στό τεῦχος τῆς ἐφημερίδας τῆς Κυβερνήσεως τό όποιο όνομάζεται «Δελτίο Ανωνύμων Έταιριῶν».

“Οργανα τῆς ΑΕ είναι τό Διοικητικό Συμβούλιο και ἡ Γενική Συνέλευση, ἡ όποια ἀποτελεῖ τό κυρίαρχο ὅργανο τῆς έταιρίας.

δ) Έταιρία Περιορισμένης Εύθυνης (ΕΠΕ).

Τό κεφάλαιο της διαιρεῖται σε έταιρικά μερίδια (όχι μετοχές) τά δόποια καταβάλλονται από τούς έταίρους πού εύθύνονται περιορισμένα μέχρι τό ποσό της είσφοράς τους.

Ό δρος μετοχή είναι πολυσήμαντος, γιατί έκτος από τό μερίδιο τοῦ έταιρικοῦ κεφαλαίου τῆς ΑΕ, σημαίνει καί τό δικαίωμα τοῦ μετόχου γιά συμμετοχή στήν έταιρία (διανομή κερδῶν). Άκόμη σημαίνει καί τό ἔγγραφο στό δόποιο είναι ένσωματωμένο τό παραπάνω δικαίωμα τοῦ μετόχου καί μάλιστα κατά τέτοιο τρόπο, ὥστε ούτε ή ἄσκηση τοῦ δικαιώματος, ούτε ή μεταβίβασή του νά είναι δυνατή χωρίς τήν κατοχή τοῦ ἔγγραφου.

Η ΕΠΕ μοιάζει μέ τήν ΑΕ, γιατί γιά τή σύστασή της ἀπαιτεῖται ὅπως καί στίς ΑΕ κεφάλαιο. Διαφέρει ὅμως ώς πρός τό διτι στήν ΕΠΕ τό προσωπικό στοιχεῖο ἐμφανίζεται ἔντονα, ἐνώ στήν ΑΕ λείπει τελείως.

Γιά τή σύσταση τῆς ΕΠΕ ἀπαιτεῖται.

- Καταστατικό πού γίνεται μέ συμβολαιογραφικό ἔγγραφο καί
- Δημοσίευση στήν ἔφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Η ἐκπροσώπηση καί διαχείριση τῆς ΕΠΕ ἀνήκει σέ όλους τούς έταίρους. Η γενική συνέλευση ἀποτελεῖ τό ἀνώτατο ὅργανο τῆς έταιρίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ – ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ – ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ – ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

3.1 Διοίκηση Έμπορικού Ναυτικοῦ.

Τό κράτος, λόγω τοῦ ίδιαίτερου ένδιαφέροντος πού παρουσιάζει ή Έμπορική Ναυτιλία γιά τή χώρα μας, άπό πολύ νωρίς έχει δημιουργήσει ξεχωριστό διοικητικό φορέα, τό Υπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας. Μέ τίς ύπηρεσίες τοῦ YEN άσκείται ή διοίκηση, ό ελεγχος καί ή άστυνόμευση τοῦ Έμπορικοῦ Ναυτικοῦ καί λαμβάνονται μέτρα πού άποσκοποῦν στήν όργανωση, προστασία καί άνάπτυξη τοῦ έμπορικοῦ στόλου, τήν άσφαλεια τῆς ναυσιπλοΐας, τήν προσέλκυση, άπογραφή, έκπαίδευση, έπαγγελματική έξέλιξη καί προστασία τῶν ναυτικῶν, τή ρύθμιση τῆς συμβάσεως ναυτικῆς έργασίας, τήν όργανωση, διοίκηση καί άνάπτυξη τῶν λιμένων, τήν άστυνόμευση τῶν λιμένων καί δλου τοῦ Έλληνικοῦ θαλάσσιου χώρου.

Γενικότερα μέ τό Υπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας άσκείται ή κρατική πολιτική στόν τομέα τῆς Έμπορικής Ναυτιλίας, τόσο στόν έθνικό δσο καί τό διεθνή χώρο.

3.1.1 Άρμοδιότητες YEN.

Στίς άρμοδιότητες τοῦ Υπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας άνήκουν:

- ‘Η μέριμνα γιά τήν όργανωση, βελτίωση καί άνάπτυξη τῆς ναυτιλίας γενικά, ή έξυπηρέτηση δλων τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν, ή άσφαλεια τῆς ναυσιπλοΐας, καθώς καί ή προάσπιση τῶν συμφερόντων καί ή προβολή τῶν άποψεων τῆς Έλληνικῆς Ναυτιλίας στό διεθνή χώρο.
- ‘Η ναυτική έκπαίδευση, ή έπαρκής άριθμητικά καί κατάλληλη ποιοτικά έπανδρωση τῶν πλοίων, ή ρύθμιση θεμάτων ναυτικῆς έργασίας, ή όργανωση, διοίκηση ή έποπτεία όργανισμῶν, ίδρυμάτων καί ταμείων κοινωνικῆς προνοίας καί άσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν, ή μέριμνα γιά τήν έπικύρωση καί έφαρμογή διεθνῶν συμβάσεων ναυτικῆς έργασίας καί ή παρακολούθηση τῶν σχέσεων τοῦ Κράτους μέ τό Διεθνές Γραφείο Ναυτικῆς Έργασίας.
- ‘Η έποπτεία γιά τή διοίκηση, όργανωση, λειτουργία καί άπόδοση (παραγωγικότητα) τῶν λιμένων τῆς χώρας, καθώς καί ή όργανωση καί διοίκηση τῆς πλοιογικῆς ύπηρεσίας.
- ‘Η όργανωση καί άσκηση τῆς άστυνομίας τῶν πλοίων, λιμένων καί τῶν άλλων χώρων ναυτιλιακοῦ ένδιαφέροντος καί γενικά τοῦ Έλληνικοῦ θαλάσσιου χώρου, καθώς καί ή προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- ‘Η στρατολογία, έκπαίδευση καί διοίκηση γενικά τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος,

3.1.2 Ύπηρεσίες τοῦ Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τό ΥΕΝ, στό όποιο, ὅπως ἔχομε ἀναφέρει, ἀνήκει ἡ ἀρμοδιότητα γιά τή λήψη κάθε μέτρου πού ἔχει σχέση μέ τήν Εμπορική Ναυτιλία, ἀποτελεῖται ἀπό τήν Κεντρική Ύπηρεσία, τίς περιφερειακές Ύπηρεσίες Εσωτερικοῦ-Εξωτερικοῦ καὶ τά ἐποπτεύομενα Νομικά πρόσωπα καὶ ὄργανισμούς.

‘Η Κεντρική Ύπηρεσία εἶναι διαρθρωμένη ὡς ἑξῆς:

- Γραφεῖο Υπουργοῦ.
- Γραφεῖο Γενικοῦ Γραμματέα.
- Ἀρχηγός Λιμενικοῦ Σώματος.
- Ὑπαρχηγός Λιμενικοῦ Σώματος.
- Γενική ἐπιθεώρηση.
- Τρεῖς Γενικές Διευθύνσεις καὶ μία Ύπηρεσία Διοικήσεως.

Οι Γενικές Διευθύνσεις εἶναι:

- 1) **‘Η Γενική Διεύθυνση Πλοίων**, στήν όποια ὑπάγονται οἱ Διευθύνσεις Ὡκεανοπόρου Ναυτιλίας, Ναυτιλιακῆς Υποδομῆς, Ἀκτοπλοΐας καὶ ἐλέγχου Ναυσιπλοΐας.
- 2) **‘Η Γενική Διεύθυνση Προσωπικοῦ Πλοίων**, στήν όποια ὑπάγονται οἱ Διευθύνσεις Ἐκπαιδεύσεως Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, Ὁργανώσεως καὶ Λειτουργίας Δημοσίων Σχολῶν Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, Ναυτικῆς Ἐργασίας, Προνοίας Ναυτικῶν, Οἰκονομικοῦ Ἐλέγχου δαπανῶν κεφαλαίου Ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως.
- 3) **‘Η Γενική Διεύθυνση Λιμένων καὶ Παραλίων**, στήν όποια ὑπάγονται οἱ Διευθύνσεις Λιμενικῆς Αστυνομίας, Προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος, Ασφάλειας - Πειθαρχικοῦ, Ἐποπτείας Λιμένων Ὁργανισμῶν, Ὁργανώσεως Λιμένων.

Στήν **Ύπηρεσία Διοικήσεως** ἀνήκουν οἱ Διευθύνσεις Διοικητικοῦ, Ὁργανώσεως καὶ Ἐκπαιδεύσεως, Οἰκονομικῶν Υπηρεσιῶν, Τεχνικῆς Υποδομῆς.

Στήν Κεντρική Ύπηρεσία τοῦ ΥΕΝ λειτουργοῦν ἐπίσης:

- Τό γραφεῖο Νομικοῦ Συμβούλου.
- Τό γραφεῖο Παρέδρου Ἐλεγκτικοῦ Συνεδρίου.
- Ἡ ὑπηρεσία Ἐντελλομένων ἔξδων.
- Ἡ στατιστική Ύπηρεσία.
- Τά διάφορα Συμβούλια καὶ Ἐπιτροπές (Σ.Ε.Ν., ΓΣ/ΔΣΕΝ, Γ.Ε.Α.Σ., Π.Σ.Ε.Ν. κλπ.).
- Ὁ θάλαμος ἐπιχειρήσεων.

Περιφερειακές Ύπηρεσίες.

Στίς περιφερειακές ὑπηρεσίες ἐσωτερικοῦ ἀνήκουν:

- Τά Κεντρικά Λιμεναρχεῖα, τά Λιμεναρχεῖα, Υπολιμεναρχεῖα, Λιμενικοί σταθμοί καὶ Ὑπάλληλοι Λιμένα.
- Σχολές Λιμενικοῦ Σώματος.
- Δημόσιες Σχολές Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
- Διεύθυνση Θαλασσίων Κρατικῶν Μεταφορῶν.
- Ἐπιθεώρηση Εμπορικῶν Πλοίων.
- Ύπηρεσία Ναυτικῶν Μητρώων.
- Ἐπισκευαστική Βάση Λ.Σ.

Στίς περιφερειακές Ύπηρεσίες **Εξωτερικοῦ** ἀνήκουν τά Προξενικά Λιμεναρχεῖα.

Νομικά πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου και Όργανισμοί έποπτευόμενα από τό YEN.

Τά νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου καί οι όργανισμοί πού έποπτεύονται από τό YEN είναι:

- Τό Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT).
- Τό Ταμείο Προνοίας Αξιωματικῶν Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ (ΤΠΑΕΝ) καί Ταμείο Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν. (ΤΠΚΠΕΝ).
- Τό Γραφεῖο Εύρεσεως Ναυτικῆς Έργασίας (ΓΕΝΕ).
- Ο Οίκος Νάυτη (Ο.Ν.).
- Τό Ναυτικό Επιμελητήριο τῆς Ελλάδας (ΝΕΕ).
- Τά Λιμενικά Ταμεία.
- Ο Όργανισμός Λιμένα Πειραιᾶ (ΟΛΠ) καί ο Όργανισμός Λιμένα Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ).

3.2 Λιμενικό Σώμα.

Τό Λιμενικό Σώμα είναι ένοπλο, στρατιωτικά όργανωμένο σώμα καί αποτελεῖ τμῆμα τοῦ κατά θάλασσα στρατοῦ. Μέ αύτό άσκούνται οι άρμοδιότητες τοῦ YEN πού έχουν άνατεθεῖ στίς Κεντρικές καί Περιφερειακές Υπηρεσίες, οι όποιες είναι έπανδρωμένες σχεδόν άποκλειστικά μέ στελέχη καί κατώτερο προσωπικό τοῦ Λ.Σ.

Κατά συνέπεια οι άρμοδιότητες τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος έκτείνονται σέ όλα τά θέματα τά σχετικά μέ τή διοίκηση τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τήν άντιμετώπιση τῶν σχετικῶν μέ αύτό θεμάτων σέ διεθνές έπίπεδο, τήν προστασία καί άσφαλεια τοῦ πλοίου, τή ναυτική άπογραφή, έργασία καί έκπαίδευση, τήν κοινωνική πρόνοια τῶν ναυτικῶν, τή διοίκηση τῶν Λιμένων, τήν άστυνόμευση πλοίων, λιμένων, ὄρμων, παραλίων καί τοῦ Ελληνικοῦ θαλάσσιου χώρου.

Τό προσωπικό τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος άποτελεῖται:

- α) Άπο Αξιωματικούς, οι όποιοι γιά νά είσαχθοῦν, μετά από διαγωνισμό, στή Σχολή Λιμενικῶν Δοκίμων, πρέπει νά είναι άπόφοιτοι Ανωτάτων Σχολῶν ή Δημοσίων Σχολῶν Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ (κάτοχοι διπλώματος Αξιωματικοῦ Ε.Ν.). Άπο τή σχολή άποφοιτοῦν μετά από ένα χρόνο περίπου μέ τό βαθμό τοῦ Σημαιοφόρου καί μποροῦν νά προαχθοῦν μέχρι τό βαθμό τοῦ Αντιναύαρχου.
- β) Άπο τούς Υπαξιωματικούς, οι όποιοι γιά νά είσαχθοῦν στή Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικῶν Λιμενικοῦ Σώματος πρέπει βασικά νά είναι άπόφοιτοι Λυκείου. Άπο τή σχολή άποφοιτοῦν ώς Κελευστές καί μποροῦν νά προαχθοῦν μέχρι τό βαθμό τοῦ Πλωτάρχη.
- γ) Άπο τούς Λιμενοφύλακες (άνδρες καί γυναῖκες), οι όποιοι είναι άπόφοιτοι Δημοτικοῦ ή Γυμνασίου ή Λυκείου καί κατατάσσονται γιά δρισμένη θητεία ή όποια μπορεῖ νά άνανεωθεῖ.

Τό Λιμενικό Σώμα ως πρός τήν ιεραρχία, τίς προαγωγές, τίς μεταθέσεις καί τίς αποστρατείες, έκτός από δρισμένες έξαιρέσεις, διέπεται από τίς ίδιες μέ τό Πολεμικό Ναυτικό διατάξεις, στό όποιο ύπαγεται σέ περίπτωση έπιστρατεύσεως ή πολέμου, γιά θέματα πού σχετίζονται μέ τήν Εθνική Αμυνα.

Ο Αρχηγός τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος φέρει τό βαθμό τοῦ Αντιναυάρχου.

3.3 Λιμενικές Άρχες – Αστυνομία Λιμένων και Παραλίων.

3.3.1 Λιμενικές Άρχες έσωτερικοῦ.

Λιμενικές άρχες έσωτερικοῦ είναι οι περιφερειακές ύπηρεσίες του ΥΕΝ, Κεντρικά Λιμεναρχεῖα, Λιμεναρχεῖα, 'Υπολιμεναρχεῖα, Λιμενικοί Σταθμοί και 'Υπάλληλοι Λιμένων. Σ' αύτές έχει άνατεθεῖ ή ασκηση τῆς άστυνομικής έξουσίας στούς λιμένες, τά παράλια, τά χωρικά ύδατα, στά έλληνικά έμπορικά πλοϊα, στά ξένα πλοϊα, όπου ο νόμος δρίζει, καθώς και ἄλλα καθήκοντα πού έχουν σχέση με τή ναυτική άπογραφή, τήν άσφαλεια ναυσιπλοΐας και τή διοίκηση τού 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ γενικά, ὅπως οι εἰδικές διατάξεις δρίζουν. Τέλος ή έφαρμογή τῶν ύγειονομικῶν κανονισμῶν, τῶν κανόνων προστασίας τοῦ περιβάλλοντος κλπ.

Τά Κεντρικά Λιμεναρχεῖα, Λιμεναρχεῖα και 'Υπολιμεναρχεῖα άποτελοῦν ίσότιμες Άρχες στίς δόποις ύπαγονται οι Λιμενικοί Σταθμοί και οι 'Υπάλληλοι Λιμένα πού άποτελοῦν ύποδεέστερες Άρχες.

Ο λιμένας, μέσα στά όρια τοῦ όποίου οι Λιμενικές άρχες άσκοῦν άστυνομικά καθήκοντα, περιλαμβάνει.

- Τή θαλάσσια περιοχή του και
- τό τμῆμα τοῦ έδαφους τό όποιο όνομάζεται **χερσαία ζώνη λιμένα** (προβλήτες, ναυαθλητικές έγκαταστάσεις, άποβάθρες, παραλιακά πεζοδρόμια, ναυπηγεία, ιχθυόσκαλες, χώρους φορτοεκφορτωτικῶν έργασιών και έναποθέσεως φορτίων, χώρους διακινήσεως έπιβατῶν κλπ.).

Τά χωρικά ύδατα περιλαμβάνουν τή θαλάσσια ζώνη τῆς όποίας τό πλάτος δρίζεται σέ έξι ναυτικά μίλια. Μπορεῖ όμως νά δρισθεῖ και μικρότερο ή μεγαλύτερο μέ Π. Διάταγμα ύστερα άπό πρόταση τού 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου.

Η Αστυνομική έξουσία πού άσκειται περιλαμβάνει τή **Διοικητική** και **Δικαστική Αστυνομία**.

3.3.2 Λιμενικές άρχες έξωτερικοῦ.

Τά προξενικά Λιμεναρχεῖα πού λειτουργοῦν στά μεγάλα ναυτιλιακά και έμποροναυτικά διεθνή λιμένια κέντρα, ώς σκοπό έχουν τήν ασκηση τῶν καθηκόντων Διοικήσεως 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ὅπως τό Ν.Δ27/5 - 1/6/1927 δρίζει.

Εἰδικότερα τά προξενικά λιμεναρχεῖα έλεγχουν τήν άσφαλεια και ἀξιοπλοΐα τῶν έλληνικῶν πλοίων, τήν κανονικότητα τῶν πληρωμάτων και τήν καλή ἐνδιαίτησή τους. 'Επισής έπιλύουν ναυτεργατικές διαφορές, διενεργοῦν άνακρίσεις ὅταν πρόκειται γιά ναυτικά άτυχήματα, και γιά παραβάσεις τῶν νόμων, παρέχουν κάθε συνδρομή στά έλληνικά ή έλληνόκτητα πλοϊα και ἀντιπροσωπεύουν τήν 'Ελλάδα σέ ναυτιλιακά θέματα σέ εἰδικούς Διεθνεῖς δργανισμούς. Οι Λιμενικοί 'Αξιωματικοί πού τοποθετοῦνται στό έξωτερικό όνομάζονται **Ναυτιλιακοί Σύμβουλοι** ή **Ναυτιλιακοί Άκολουθοι**. 'Ομως έχει έπικρατήσει νά όνομάζονται Προξενικοί Λιμενάρχες.

3.4 Νηογνώμονες.

3.4.1 Γενικά.

Νηογνώμονες είναι εἰδικοί ίδιωτικοί διεθνούς κύρους, οι όποιοι ώς κύριο έργο έχουν τήν παρακολούθηση τῆς άσφαλειας τῶν πλοίων και τήν ταξινόμησή τους σέ κλάσεις, ἀνάλογα μέ τά ύλικά κατασκευῆς τους, τόν έξοπλισμό και

τήν κατάστασή τους, τήν παλαιότητά τους κλπ. Οι νηογνώμονες έκδίδουν κάθε χρόνο καταλόγους, στούς όποιους γράφονται λεπτομερή στοιχεία γιά τήν κατάστασή των πλοίων πού άνήκουν σ' αυτούς. Μόνο δικαίωμα του LLOYD'S περιέχει στοιχεία γιά όλα τα πλοία πάνω από 100 κοχ.

Οι νηογνώμονες παρακολουθοῦν τα ναυπηγούμενα πλοϊα, έγκρίνουν τα ναυπηγικά σχέδια καί έπιθεωροῦν τα πλοϊα πού ναυπηγήθηκαν. Έπίσης έπιθεωροῦν άρχικά, περιοδικά ή έκτακτα, καί σύμφωνα με τούς διεθνεῖς κανονισμούς άσφαλειας πού ισχύουν, τα πλοϊα πού ταξιδεύουν, τα έφοδιάζουν με τα οίκεια πιστοποιητικά άσφαλειας, χαράζουν τήν προβλεπόμενη από τήν οίκεια διεθνή σύμβαση γραμμῆς φορτώσεως καί έκδίδουν τό σχετικό διεθνές πιστοποιητικό γραμμῆς φορτώσεως, προβαίνουν στήν καταμέτρηση τῆς χωρητικότητας των πλοίων καί έκδίδουν τα οίκεια πρωτόκολλα καταμετρήσεως.

3.4.2 Έλληνικός Νηογνώμονας.

Κάθε νηογνώμονας έχει τούς δικούς του κανονισμούς οι οποίοι ζημιάς ώς πρός τίς άπαιτήσεις δέν ύπολείπονται των διεθνών κανόνων άσφαλειας.

‘Ο έλληνικός νηογνώμονας συστήθηκε γιά πρώτη φορά στίς άρχες του 1869. Δέν ισχυσε ζημιάς γιά πολύ. ‘Ο σημερινός νηογνώμονας ύπαρχε από τό 1919. ‘Αναγνωρίσθηκε ζημιάς από τό κράτος τό 1950.

3.4.3 Εξουσιοδοτημένοι Νηογνώμονες.

‘Εκτός από τόν έλληνικό νηογνώμονα έχουν έξουσιοδοτηθεῖ από τό έλληνικό κράτος γιά τήν έπιθεώρηση όλων των έλληνικών πλοίων καί τήν έκδοση πιστοποιητικών καί έκθεσεων, γιά τήν καταμέτρησή τους καί τήν έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών άσφαλειας καί γιά τήν παρακολούθηση ναυπηγήσεων κλπ., δικαίωμα της Αγγλικός, δικαίωμα της Γαλλικός, δικαίωμα της Αμερικανικός, δικαίωμα της Γερμανικός, δικαίωμα της Νορβηγικός, δικαίωμα της Ιταλικός καί δικαίωμα της Ιαπωνικός νηογνώμονας. Τό δικαίωμα έποπτείας καί έλεγχου τού έργου των έξουσιοδοτημένων Νηογνωμόνων τό έχει ή ‘Επιθεώρηση έμπορικών πλοίων (ΕΕΠ).

‘Επίσης πρέπει νά άναφέρομε ότι, αν καί ή ταξινόμηση τού πλοίου σέ κλασεις από τούς νηογνώμονες, δέν προβλέπεται από έσωτερικό ή διεθνές δίκαιο, άλλα είναι περισσότερο θέμα πρωτοβουλίας τού πλοιοκτήτη, είναι άδύνατο στήν πράξη πλοϊο χωρίς κλάση νηογνώμονα νά άσφαλισθεί ή νά ναυλωθεί. ‘Επομένως ή παρακολούθηση των πλοίων από τούς νηογνώμονες, άποτελεῖ πλέον παραδεγμένη καί έπικρατούσα ναυτιλιακή πρακτική.

Σημειώνεται ότι γιά νά έκδοθεί από τούς νηογνώμονες τό πιστοποιητικό πού άποδεικνύει τό άξιόπλουν (Seaworthy) τού πλοίου, τό Certificate of Class, πρέπει τό πλοϊο νά υποβάλλεται κάθε τέσσερα χρόνια σέ ειδική έπιθεώρηση (Special Survey). Τό διάστημα αύτό μπορεΐ νά παραταθεί γιά ζημιά χρόνο άκομη, αν τό πλοϊο κρίθει βέβαια κατάλληλο γιά μιά τέτοια παράταση.

Στήν ειδική αύτή έπιθεώρηση τού πλοίου έξεταζονται: τό σκάφος, οι μηχανές, οι λέβητες, οι ήλεκτρικές έγκαταστάσεις κλπ.

Στήν πράξη, τά χρονικά διαστήματα διενέργειας των έπιθεωρήσεων, οι οποίες έκτελούνται σύμφωνα με τούς κανονισμούς των νηογνωμόνων, συμπίπτουν με αύτά πού άπαιτούνται από τίς Διεθνεῖς Συμβάσεις ή ‘Εθνικούς Κανονισμούς, ώστε, με τή συμπλήρωση τῆς έπιθεωρήσεως από τό νηογνώμονα, νά είναι δυνατή ή σύγχρονη έκδοση τόσο τού πιστοποιητικού πού άπαιτείται από τίς Διεθνεῖς Συμβάσεις ζημιάς καί τού πιστοποιητικού τού νηογνώμονα.

3.5 Διεθνεῖς συμβάσεις.

3.5.1 Διεθνής σύμβαση ἀσφάλειας ἀνθρώπινης ζωῆς στή Θάλασσα. (Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ.-S.O.L.A.S. 1914/1925/1948/1960/1974).

3.5.1 Διεθνής σύμβαση ἀσφάλειας ἀνθρώπινης ζωῆς στή Θάλασσα.
(Π.Α.Ζ.Ε.Θ.-S.O.L.A.S. 1914/1925/1948/1960/1974).

‘Η διεθνής αυτή σύμβαση ὑπογράφηκε γιά πρώτη φορά τό 1914. Άφορά τήν παρακολούθηση τῶν τεχνικῶν ἔξελίξεων καί τῇ λήψῃ τῶν ἀπαιτουμένων μέτρων γιά τήν ἀσφάλεια τῆς ναυσιπλοΐας. ‘Η σύμβαση μέχρι τό 1980 πού ἴσχυσε, τροποποιήθηκε, σύμφωνα μέ τίς ἀπαιτούμενες συνθῆκες καί τίς υἱοθετούμενες τεχνικές ἔξελίξεις πολλές φορές. Τόν ‘Απρίλιο τοῦ 1980 ἡ ‘Ελλάδα κύρωσε τό ἀναμορφωμένο κείμενο τοῦ 1974 καί ἀπό 25/5/1980 τέθηκε σέ ἐφαρμογή ἡ νέα Διεθνής Σύμβαση (Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ.-S.O.L.A.S. 1974).

Πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι τό κύριο ἔναυσμα γιά τήν πρώτη διεθνή διάσκεψη πρός συζήτηση καί κατάρτιση τῆς παραπάνω Δ. Συμβάσεως, ἦταν τό συγκλονιστικό ἀτύχημα τοῦ Υ/Κ ΤΙΤΑΝΙΚΟΣ πού συνέβη τόν ‘Απρίλιο τοῦ 1912.

Ἐπιδιωκόμενος σκοπός — ‘Υποχρεώσεις.

Σκοπός τῆς συμβάσεως εἶναι ἡ λήψη τῶν ἀναγκαίων καί ἀπαραιτήτων μέτρων γιά τή διασφάλιση τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στή Θάλασσα.

Εἰδικότερα, ἀπό τίς διατάξεις τῆς διεθνοῦς αὐτῆς συμβάσεως προβλέπονται:

α) ‘Η ὑποχρέωση παροχῆς βοήθειας σέ κάθε πρόσωπο πού κινδυνεύει στή Θάλασσα, εἴτε ἀπό παραπλέοντα πλοϊα, εἴτε ἀπό τίς ἀρχές τῶν παρακτίων χωρῶν, οἱ ὁποῖες ἔχουν ἀναλάβει τήν ὑποχρέωση ἐπιτηρήσεως τῶν ἀκτῶν, μέ τή διάθεση τῶν ἀναγκαίων γιά τό σκοπό αὐτό μέσων καί τήν ὄργανωση τῶν ἀπαραιτήτων ὑπηρεσιῶν. Σέ ἐκπλήρωση τῆς ὑποχρεώσεως αὐτῆς ἔχει συσταθεῖ καί λειτουργεῖ ἀπό τό 1968 στό ΥΕΝ είδική ὑπηρεσία μέ τό τίτλο **ΘΑΛΑΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**.

Σχετική εἶναι καί ἡ κάλυψη τοῦ ‘Ατλαντικοῦ καί Ειρηνικοῦ ἀπό τήν ‘Ακτοφυλακή τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς μέ τό σύστημα Amver. Τό σύστημα αὐτό συνίσταται στή γνωστοποίηση, ἀπό κάθε πλοϊο πού εἰσέρχεται στήν περιοχή αὐτή, τοῦ στίγματός του, τῆς πορείας καί τῆς ταχύτητάς του, σέ εἰδικό κέντρο, ὅπότε τό πλοϊο παρακολουθεῖται συνέχεια ἀπό ήλεκτρονικό ἐγκέφαλο, ὁ ὁποῖος εἶναι σέ θέση νά δώσει σέ κάθε στίγμη τό στίγμα ὅλων τῶν πλοίων πού πλέουν στήν ἐπιτηρούμενη περιοχή.

“Ἐτσι σέ περίπτωση ἀτυχήματος, μέ τή λήψη ἀπό τό σταθμό τοῦ σήματος κινδύνου, εἶναι γνωστό πόσα καί ποιά πλοϊα βρίσκονται κοντά στό πλοϊο πού κινδυνεύει καί δίνονται σ’ αύτά σχετικές ἐντολές, ἐνῶ τά πλοϊα πού εἶναι πιό ἀπομακρυσμένα εἰδοποιοῦνται νά συνεχίσουν τό ταξίδι τους.

Στά ἵδια μέτρα περιλαμβάνονται καί οἱ ὑποχρεώσεις τῶν πλοιάρχων γιά ἐνημέρωση τῶν ἀρμοδίων ἀρχῶν γιά τούς ναυτιλιακούς κινδύνους πού συναντοῦν, καθώς καί ἡ ὄργανωση τῆς ‘Υπηρεσίας περιπολίας πάγων Βορ. ‘Ατλαντικοῦ.

β) Οἱ εἰδικοί ὅροι κατασκευῆς, στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως καί εὐστάθειας τῶν πλοίων, ἡ παρακολούθηση τῆς κατασκευῆς τους, ὁ ἔξοπλισμός τους καί ὁ ἐφοδιασμός τους μέ εἰδικό πιστοποιητικό ἀσφάλειας κατασκευῆς τους, τό ὅποιο ἀνανεώ-

νεται κάθε πέντε χρόνια. Σχετικά μέ τα παραπάνω είναι δσα ἔχομε ἀναφέρει γιά τίς ἐπιθεωρήσεις πού ἐνεργοῦν και τά πιστοποιητικά πού ἐκδίδουν οι νηογνώμονες.

γ) 'Ο ἔφοδιασμός τῶν πλοίων μέ κατάλληλα σωστικά μέσα, μέ μέσα ἀμεσῆς διαπιστώσεως και κατασβέσεως πυρκαϊᾶς, μέ τά ἀναγκαῖα και ἀνάλογα μέ τό εἶδος τοῦ κάθε πλοίου τηλεπικοινωνιακά μέσα κλπ.

'Ἐπίσης ή ἀνά διετία τακτική ἐπιθεώρηση τῶν φορτηγῶν πλοίων. Εἰδικότερα τῶν σωστίων μέσων τους, τῶν μέσων τηλεπικοινωνίας, τῶν μέσων κατασβέσεως πυρκαϊᾶς και τῶν λοιπῶν ἔφοδίων ἔξοπλισμοῦ τους. 'Ἐπίσης ή ἔκτακτη ἐπιθεώρησή τους σέ περίπτωση ἀτυχήματος κλπ. και δ ἔφοδιασμός τους μέ πιστοποιητικό ἀσφάλειας ἔξαρτισμοῦ φορτηγοῦ πλοίου και μέ πιστοποιητικά ἀσφάλειας ραδιοτηλεγραφίας και ραδιοτηλεφωνίας φορτηγοῦ πλοίο

δ) 'Η ἑτήσια γενική ἐπιθεώρηση τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, δηλαδή τῶν πλοίων πού μεταφέρουν πάνω ἀπό 12 ἐπιβάτες, καθώς και ή ἔκτακτη ἐπιθεώρηση σέ περίπτωση μετασκευῶν, ἔπισκευῶν ή ἀτυχήματος και δ ἔφοδιασμός τους μέ πιστοποιητικό ἀσφάλειας ἔπιβατηγοῦ πλοίου.

Οι ἐπιθεωρήσεις τῶν ἐλληνικῶν πλοίων διενεργοῦνται ἀπό τούς νηογνώμονες πού ἔχουν ἔξουσιο δοτηθεῖ ἀπό τήν Ἑλληνική Κυβέρνηση και ἀπό τήν Ἐπιθεώρηση Ἐμπορικῶν Πλοίων.

ε) 'Η ἔκτελεση γυμνασίων στά σωσίβια μέσα καθώς και στά μέσα κατασβέσεως πυρκαϊᾶς.

στ) 'Ο τρόπος μεταφορᾶς και στοιβασίας σιτηρῶν και μεταφορᾶς ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων.

Περιλαμβάνονται ἐπίσης εἰδικές διατάξεις γιά τά πυρηνοκίνητα πλοῖα.

Τά παραπάνω μέτρα ἀφοροῦν τά πλοῖα πού ἐκτελοῦν διεθνή ταξίδια. Δέν ὑπάγονται στίς διατάξεις τῆς παραπάνω συμβάσεως τά ἀκτοπλοϊκά πλοῖα, τά πολεμικά, τά ὀπλιταγωγά, τά Ἰστιοφόρα, τά πλοῖα ψυχαγωγίας (Θαλαμηγοί), τά κάτω ἀπό 500 κόρους ὀλικῆς χωρητικότητας φορτηγά, τά ἀλιευτικά και τά πλοῖα πού προσεγγίζουν ἔκτακτα λόγω ἀνωτέρας βίας σέ λιμένα ξένου κράτους, χωρίς νά παραλαμβάνουν φορτία (ἐμπορεύματα ή ἐπιβάτες).

3.5.2 Διεθνής σύμβαση γραμμῆς φορτώσεως.

'Η διεθνής αύτή σύμβαση ή ὅποια ἀνανεώνεται ἀπό τό 1930, ὅπότε γιά πρώτη φορά ὑπογράφηκε στό Λονδίνο, ισχύει σήμερα ὅπως ἀκριβῶς συμπληρώθηκε τό 1966 και κυρώθηκε ἀπό τήν Ἑλλάδα μέ τόν ΑΝ 391/1968. 'Η γραμμή φορτώσεως δείχνει τό ἀνώτατο ὅριο (ὕψος) ἀσφάλειας μέχρι τό ὅποιο μπορεῖ νά βυθισθεῖ ἔνα πλοῖο, δταν αύτό είναι πλήρως φορτωμένο.

'Η γραμμή αύτή χαράζεται σ' ἔνα σημεῖο και στά δύο πλευρά τοῦ πλοίου και ἀποτελεῖται ἀπό τό δίσκο ἀσφάλειας και τίς γραμμές φορτώσεως.

'Από τή διεθνή αύτή σύμβαση προβλέπεται ὁ τρόπος τῆς χαράξεως τῆς γραμμῆς φορτώσεως, ἀνάλογα μέ τό εἶδος κατασκευῆς τοῦ πλοίου, τίς διαστάσεις του, τά ταξίδια πού πραγματοποιεῖ, τίς ἐποχές τοῦ ἔτους κλπ.

"Ετσι ἀπό τή σύμβαση προβλέπεται γραμμή φορτώσεως «Θέρους» - «χειμῶνα», «χειμῶνα Βορείου Ἀτλαντικοῦ», «τροπική γραμμή φορτώσεως», «γραμμή φορτώσεως σέ γλυκό νερό», «τροπική γραμμή φορτώσεως σέ γλυκό νερό».

'Η χάραξη τοῦ δίσκου και τῶν γραμμῶν φορτώσεως διενεργεῖται ἀπό τούς ἐ-

ξουσιοδοτημένους νηογγώμονες στήν Έλλάδα καί ἀπό τήν Ἐπιθεώρηση Ἐμπορικῶν Πλοίων, ἀπό τούς ὅποιους τὸ πλοῖο ἐφοδιάζεται μὲ τὸ διεθνές πιστοποιητικό γραμμῆς φορτώσεως. Τὸ πιστοποιητικὸ ἄνανεώνεται κάθε πέντε χρόνια καί θεωρεῖται κάθε χρόνο ὑστερα ἀπό τήν Ἐπιθεώρηση τοῦ πλοίου. Μέ αὐτὸ βεβαιώνεται ὅτι τὸ πλοῖο ἐκπληρώνει τούς ὅρους τῆς διεθνοῦς συμβάσεως.

Οἱ διατάξεις τῆς παραπάνω συμβάσεως ἐφαρμόζονται στὰ πλοῖα πού ἔκτελοῦν διεθνή ταξίδια καί εἶναι πάνω ἀπό 150 κοχ, ἐκτός ἀπό τὰ θαλαμηγά, πολεμικά καί ἀλιευτικά καί γενικά τὰ πλοῖα πού δέ μεταφέρουν φορτίο (ἐμπορεύματα ἢ ἐπιβάτες).

Γιά τή γραμμή φορτώσεως στὰ ὑπόλοιπα πλοῖα ισχύουν ἐσωτερικοί κανονισμοί.

3.5.3 Διεθνής Σύμβαση Ραδιοτηλεπικοινωνιῶν.

Εἶναι γνωστή ἡ συμβολή τῶν τηλεπικοινωνιῶν στή διαμόρφωση τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς καί τήν ἀνάπτυξη τοῦ πολιτισμοῦ τῶν λαῶν. Κάθε χώρα ἔχει τό κυριαρχικό δικαίωμα νά ρυθμίζει μόνη τῆς τίς τηλεπικοινωνίες τῆς.

Λόγω ὅμως τῆς γενικότερης σημασίας πού ἔχουν οἱ τηλεπικοινωνίες γιά τήν προαγωγή τῶν σχέσεων μεταξύ τῶν λαῶν καί τήν οἰκονομική καί πνευματική ἀνάπτυξη τῶν ἔθνῶν, τά κράτη μέ κοινή συμφωνία ἔχουν ἀποφασίσει τή σύναψη **διεθνῶν συμβάσεων** γιά τήν καλή καί ὀμαλή λειτουργία τῶν τηλεπικοινωνιῶν.

‘Η πρώτη διεθνής σύμβαση Ραδιοτηλεπικοινωνιῶν καταρτίσθηκε στό Μπουένος “Αίρες τό 1952 καί κυρώθηκε ἀπό τήν Έλλάδα τό 1955.

Μέ τήν παραπάνω σύμβαση συστήθηκε ἡ Διεθνής “Ἐνωση Τηλεπικοινωνιῶν (International Telecommunication Union) μέ μέλη τά κράτη πού τήν κύρωσαν καί ἔδρα τή Γενεύη. “Οργανα τῆς ἐνώσεως εἶναι τό Διοικητικό Συμβούλιο, ἡ Γραμματεία καί διάφορες Διεθνεῖς συμβουλευτικές ἐπιτροπές.

Κύριοι σκοποί τῆς συμβάσεως εἶναι:

- ‘Η συνεργασία τῶν Κρατῶν γιά τή χρησιμοποίηση καί βελτίωση τῶν μέσων τηλεπικοινωνίας.
 - ‘Η ἀνάπτυξη καί ἡ οἰκονομικότερη ἐκμετάλλευση τῶν τεχνικῶν μέσων τηλεπικοινωνίας.
 - ‘Η συνεργασία γιά τήν προστασία τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στή θάλασσα.
- Γιά τήν ύλοποίηση τῶν σκοπῶν τῆς συμβάσεως προβλέπεται ἀπό αὐτή:
- ‘Η ἐγκατάσταση καί λειτουργία σταθμῶν μέ τρόπο πού νά μή προκαλεῖται ἐπιβλαβής παρεμβολή στίς τηλεπικοινωνίες.
 - ‘Η ἔξασφάλιστη τῆς διεθνοῦς ἀνταποκρίσεως.
 - ‘Η ἀμοιβαία ἀνακοίνωση τῶν παραβάσεων τῆς διεθνοῦς συμβάσεως.
 - ‘Ο καθορισμός ἐπισήμων γλωσσῶν τῆς ἐνώσεως.
 - ‘Η ἀπόλυτη προτεραιότητα στή μεταβίβαση τῶν εἰδήσεων πού σχετίζονται μέ τήν ἀσφάλεια τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς ἢ τήν ύγεια κάποιας περιοχῆς.
 - ‘Η ἀναγνώριση στό κοινό τοῦ δικαιώματος ἀνταποκρίσεως χωρίς διάκριση ἢ προτίμηση μεταξύ πελατῶν.
 - ‘Η ύποχρέωση γιά τή μεταβίβαση ύπηρεσιακῶν τηλεγραφημάτων σέ μυστική γλώσσα κλπ.

3.5.4 Διεθνής Κώδικας Σημάτων.

Γιά τήν ἔξυπηρέτηση τῆς ἐπικοινωνίας τοῦ πλοίου καί γενικότερα τῆς θαλασσο-

πλοϊας, χρησιμοποιήθηκαν διάφορα συστήματα μεταξύ των οποίων και οι Κώδικες Σημάτων.

Οι Κώδικες Σημάτων παρέχουν τρόπους και μέσα έπικοινωνίας σε περιστάσεις σχετικές με τήν άσφαλεια, τήν ναυσιπλοΐα και τό προσωπικό των πλοίων, ίδιαίτερα όταν προκύπτουν γλωσσικές δυσχέρειες.

Βασικά οι κώδικες σημάτων περιέχουν γράμματα ή όμαδες γραμμάτων, ή καθεμιά από τίς όποιες ή συνδυασμός τους, σημαίνει μία συγκεκριμένη έννοια. Όποτε άρκει νά έκπεμψει κανείς μία όμαδα γραμμάτων και νά άντιληφθοῦν όσοι λαμβάνουν τήν όμαδα τήν ίδια έννοια άνεξάρτητα από τήν γλώσσα πού μιλοῦν.

Κώδικες σημάτων γιά τήν έξυπηρέτηση των ναυτικῶν ἄρχισαν νά δημοσιεύονται στίς διάφορες χώρες από τίς άρχες τού 19ου αιώνα.

Ό πρώτος διεθνής κώδικας σημάτων καταρτίσθηκε σε σχέδιο τό 1855 από έπιπροπή πού συστήθηκε από τό Αγγλικό Υπουργείο Εμπορίου. Ο κώδικας αύτός υιοθετήθηκε από τίς περισσότερες ναυτικές χώρες.

‘Η παραπάνω έκδοση άναθεωρήθηκε πολλές φορές ύστερα από διεθνεῖς διασκέψεις των κυριοτέρων ναυτιλιακών κρατών. Ή τελευταία άναθεώρηση ৎγινε τό 1964.

Μέ πρωτοβουλία τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Όργανισμοῦ (IMCO) πού είναι ὅργανο τοῦ ΟΗΕ και στήν άρμοδιότητα τοῦ όποιου ύπαγεται από τό 1959 ό διεθνής Κώδικας Σημάτων, συστήθηκε τό 1961 ύποεπιπροπή γιά τήν άναθεώρηση τοῦ Κώδικα. Ή ύποεπιπροπή αύτή συμπλήρωσε τήν άναθεώρηση τοῦ Κώδικα τό 1964.

‘Ο άναθεωρημένος Κώδικας πραγματικά άνταποκρίνεται στίς σημερινές άπαιτήσεις των ναυτικῶν, γιατί είναι πιο ἀπλός, πολύ πιο μικρός και πιο εύχρηστος, μέ τήν καθιέρωση δέ τῆς ἀρχῆς δτι κάθε σήμα άποτελεῖ μία πλήρη έννοια πέτυχε νά έγκαταλειφθεῖ ή μέθοδος τοῦ λεξιλογίου τοῦ παλιοῦ κώδικα.

‘Ο Κώδικας αύτός έχει τεθεῖ σε ίσχυ, σε έλληνική μετάφραση, μέ άπόφαση τοῦ YEN από τό 1970. Διαιρεῖται σε τρία μέρη. Τό πρώτο μέρος περιέχει 13 κεφάλαια μέ γενικές ἐπεξηγήσεις, όρισμούς, δόδηγίες κλπ., τό δεύτερο μέρος (γενικό) περιλαμβάνει 8 ένότητες από τίς όποιες ή καθεμιά περιέχει νοήματα, έννοιες και πληροφορίες όμοειδούς και ξεχωριστοῦ κατά τό δυνατό άντικειμένου και τό τρίτο μέρος τό ιατρικό.

Κάθε ένότητα περιλαμβάνει ένα σύνολο σημάτων από όμαδες γραμμάτων ή γραμμάτων και άριθμῶν, από τίς όποιες ή καθεμία, ὅπως εἴπαμε, άντιστοιχεῖ και σε μία ξεχωριστή έννοια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΠΛΟΙΑ – ΠΛΩΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΟΙΟΥ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

4.1 Νομική έννοια πλοίου.

Οι κώδικες τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, δηλαδή ὁ Κώδικας Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου (ΚΙΝΔ) καὶ ὁ Κώδικας Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου (ΚΔΝΔ), στίς διατάξεις τους προσδιορίζουν τὴν έννοια τοῦ πλοίου μέ διαφορετικό τρόπο ὁ καθένας.

‘Ο προσδιορισμός τῆς νομικῆς έννοιας τοῦ πλοίου ἀπό τὸν ΚΙΝΔ καὶ τὸν ΚΔΝΔ ἔχει Ἱδιαίτερη σημασία, γιατὶ τὸ ναυτικό δίκαιο δέν ἐφαρμόζεται γενικά σὲ κάθε ναυπήγημα καὶ σὲ οἰδήποτε πλωτό κατασκεύασμα, ἀλλά σὲ κεῖνα μόνο τὰ ναυπηγήματα πού συγκεντρώνουν τὰ χαρακτηριστικά στοιχεῖα τὰ ὅποια περιλαμβάνονται στούς δρισμούς τοῦ πλοίου. Οἱ δρισμοί αὐτοί δίνονται ἀντίστοιχα στά ἄρθρα 1 καὶ 3 στούς παραπάνω κώδικες:

4.1.1 Έννοια πλοίου κατά τὸν ΚΙΝΔ.

Σύμφωνα μέ τὸν δρισμό τοῦ πλοίου πού μᾶς δίνει στό ἄρθρο 1 ὁ ΚΙΝΔ, πλοϊο εἶναι: «πᾶν σκάφος καθαρᾶς χωρητικότητος τουλάχιστον 10 κόρων, προωρισμένον νά κινεῖται αὐτοδυνάμως ἐν θαλάσσῃ».

“Οπως προκύπτει ἀπό τὸν παραπάνω δρισμό, γιά νά χαρακτηρισθεὶ ὡς πλοϊο ἔνα σκάφος καὶ νά ἐφαρμοσθοῦν σ’ αὐτό οἱ διατάξεις τοῦ ΚΙΝΔ, θά πρέπει νά συγκεντρώνει τά ἔχης τέσσερα στοιχεῖα:

α) Σκάφος, δηλαδή κοῦλο ναυπήγημα ἀνεξάρτητα ἀπό σχῆμα.

β) Χωρητικότητα, καθαρή, τουλάχιστο δέκα κόρους.

γ) Αὐτοδύναμη κίνηση.

Δέν εἶναι πλοϊα τά σκάφη πού δέν ἔχουν δική τους κίνηση, ὅπως π.χ. οἱ πλωτοί γερανοί καὶ οἱ φορτηγίδες. Ἀντίθετα τά ίστιοφόρα εἶναι πλοϊα ἐφόσον πληροῦν τίς ἄλλες προϋποθέσεις.

δ) Κίνηση στή θάλασσα.

Δέν εἶναι πλοϊα τά σκάφη πού κινοῦνται μόνιμα στούς ποταμούς ἢ στίς λίμνες, δηλαδή τά ποταμόπλοια ἢ λιμνόπλοια.

‘Η προσωρινή ἀπώλεια ἐνός ἀπό τά παραπάνω στοιχεῖα δέν ἐπιδρᾷ στό χαρακτηρισμό τοῦ σκάφους ὡς πλοίου. Συνεπῶς ἂν ἔνα σκάφος καθαρῆς χωρητικότητας πάνω ἀπό δέκα κόρους, τό ὅποιο κινεῖται αὐτοδύναμα στή θάλασσα, ἀδυνατεῖ πρόσκαιρα, ἀπό όποιοδήποτε λόγο (βλάβη, ἐπισκευή κλπ.), νά ταξιδέψει, δέν παύει νά εἶναι πλοϊο.

Κριτήριο στή προκειμένη περίπτωση εἶναι ὁ προορισμός τοῦ σκάφους. Ἀφοῦ αὐτό ἦταν καὶ ἔξακολουθεῖ νά εἶναι προορισμένο νά κινεῖται αὐτοδύναμα στή θά-

λασσα καί ἀφοῦ συντρέχει σ' αύτό καί τό στοιχεῖο τῆς χωρητικότητας, τότε αύτό εἶναι πλοϊο.

“Οσα σκάφη δέν συγκεντρώνουν τίς πιό πάνω προϋποθέσεις χαρακτηρίζονται ἀπό τόν ΚΔΝΔ σάν πλωτά ναυπηγήματα.

4.1.2 Ἐννοια πλοίου κατά τόν ΚΔΝΔ.

‘Ο ΚΔΝΔ στό ἄρθρο 3 μᾶς δίνει τόν ἀκόλουθο ὄρισμό τοῦ πλοίου: «πλοϊον εἶναι πᾶν σκάφος προωρισμένον, ὅπως μετακινεῖται ἐπί ὕδατος πρός μεταφοράν προσώπων ἢ πραγμάτων, ρυμούλκησιν, ἐπιθαλάσσιον ἀρωγήν, ἀναψυχήν, ἐπιστημονικάς ἐρεύνας ἢ ἄλλον σκοπόν».

Τά στοιχεῖα τῆς Ἐννοιας τοῦ πλοίου, σύμφωνα μέ τόν παραπάνω ὄρισμό, εἶναι δύο:

- α)** Τό σκάφος, δηλαδή κοῖλο ναυπηγήματα ἀνεξάρτητα ἀπό τή μορφή καί τό σχῆμα
- β)** ἡ κίνηση στό ὕδωρ (θάλασσες, ποταμούς, λίμνες).

‘Η Ἐννοια τοῦ πλοίου λοιπόν πού μᾶς δίνει ὁ ΚΔΝΔ μέ τόν παραπάνω ὄρισμό, εἶναι πολὺ εύρυτερη ἀπό ἑκείνη πού μᾶς δίνει ὁ ΚΙΝΔ, ἀφοῦ δέν ἀπαιτεῖται οὔτε ὄρισμένη χωρητικότητα, οὔτε αὐτοδύναμη μόνο κίνηση ἀποκλειστικά στή θάλασσα.

4.1.3 Πλωτά ναυπηγήματα – Βοηθητικά Ναυπηγήματα.

Κάθε σκάφος τό ὅποιο δέ συγκεντρώνει ὅλα τά χαρακτηριστικά γνωρίσματα τῆς Ἐννοιας τοῦ πλοίου (χωρητικότητα—αὐτοδύναμη κίνηση—αὐτοκίνηση σέ θάλασσα), ὅπως αύτή προσδιορίζεται ἀπό τόν ΚΙΝΔ, χαρακτηρίζεται ὡς πλωτό ναυπηγήματα.

‘Η διάκριση μεταξύ πλοίου καί πλωτοῦ ναυπηγήματος ἔχει ίδιαίτερη σημασία, γιατί δλεις οἱ διατάξεις τοῦ ΚΙΝΔ ἐφαρμόζονται μόνο στά σκάφη τά ὅποια πληροῦν τήν Ἐννοια τοῦ πλοίου.

‘Αντίθετα, στά πλωτά ναυπηγήματα ἐφαρμόζονται, κάτα ἀναλογία, μόνο ὄρισμένα τμήματα τοῦ ΚΙΝΔ, ὅπως οἱ διατάξεις γιά τόν πλοίαρχο, γιά τό πλήρωμα, τή ναύλωση, τή μεταβίβαση κυριότητας πρός ἔξασφάλιση ἀπαιτήσεως, τή σύγκρουση, τή θαλάσσια ἀρωγή καί τή θαλάσσια ἀσφάλιση.

Μέ τόν εἰδικό νόμο 457/1976 εἶναι δυνατή ἡ ἀνάλογη ἐφαρμογή σ' ὅλα τά πλωτά ναυπηγήματα πού εἶναι πάνω ἀπό 500 κόρους ἢ 1000 τόννους (μέ βάση στοιχεία πού θά ὁρίζει ἡ ΕΕΠ) καί ἄλλων διατάξεων τοῦ ΚΙΝΔ, ὅπως αύτές πού ἀναφέρονται στήν πλοιοκτησία, ὑποθήκη, στά ναυτικά προνόμια κλπ.

‘Ο ΚΔΝΔ μᾶς δίνει ἐπίσης τόν ὄρισμό τοῦ Βοηθητικοῦ ναυπηγήματος ὡς ἔξης: «βοηθητικόν ναυπηγήματα εἶναι πλωτόν κατασκεύασμα ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος, προωρισμένον νά χρησιμοποιεῖται ἐν σταθερά παραμονή συνήθως ἐντός τῶν λιμένων ἢ ὅρμων διά σκοπούς βοηθητικούς τῆς ναυτιλίας».

Σύμφωνα μέ τόν παραπάνω ὄρισμό «βοηθητικά ναυπηγήματα» εἶναι μόνο τά σκάφη πού προορίζονται νά χρησιμοποιοῦνται ἀκίνητα ἢ σέ σταθερή παραμονή, ὅπως εἶναι οἱ πλωτές δεξαμενές, πλωτοί γερανοί, βυθοκόροι, πλωτές ἀποβάθρες, φαρόπλοια κλπ., ἐνῶ τά πλοιάρια, τά ποταμόπλοια καί λιμνόπλοια, ὅπως ἀναφέραμε, θεωροῦνται ἀπό τόν ΚΔΝΔ ὡς πλοϊα.

4.2 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα πλοίων.

Τά κύρια χαρακτηριστικά γνωρίσματα τοῦ πλοίου, μέ τά ὅποια προσδιορίζεται ἡ

άτομικότητά του καί ξεχωρίζει άπό τά άλλα πλοϊα είναι: τό δνομα, ή χωρητικότητα, τό διεθνές διακριτικό σήμα, δ λιμένας καί ό άριθμός νηολογίου, καθώς καί τό είδος τού πλοίου.

1) Όνομα (Name):

Κάθε πλοϊο έχει τό δικό του δνομα. Τό δνομα τού πλοίου έκλεγεται έλευθερα άπό τόν ίδιοκτήτη (κύριο) τού πλοίου, καταχωρείται στό νηολόγιο καί άναγράφεται ύποχρεωτικά στήν πρύμνη τού πλοίου. Έπισης άναγράφεται μέ λατινικούς χαρακτήρες στίς πλευρές (παρειές) του.

Δέν έπιτρέπεται ή χρησιμοποίηση δνόματος πού μοιάζει μέ τή λέξη Mayday ή όποια έχει καθιερωθεῖ διεθνώς ώς σήμα κινδύνου παρδιοφωνικής κλήσεως. Ή μετονομασία τού πλοίου έπιτρέπεται ύστερα άπό έγκριση τού YEN. Δέν έπιτρέπεται ή μετονομασία τού πλοίου, ἀν αύτό είναι κατασχημένο. "Αν είναι ύποθηκευμένο, γιά τήν άλλαγή τού δνόματος χρειάζεται ή άδεια τού ένυπόθηκου δανειστή.

2) Χωρητικότητα (Tonnage):

Χωρητικότητα τού πλοίου είναι ό έσωτερικός χώρος του ή άλλιως ό ογκος τῶν κλειστῶν χώρων του. Διακρίνεται σέ **δλική** (Gross Register Tonnage) καί **καθαρή** (Net Register Tonnage).

Ή δλική χωρητικότητα περιλαμβάνει όλους τούς χώρους τού πλοίου, άνεξάρτητα πού βρίσκονται καί γιατί χρησιμοποιούνται, ένω ή καθαρή περιλαμβάνει τούς χώρους πού προορίζονται γιά τό φορτίο ή τούς έπιβάτες.

Βασικό στοιχείο, άπό τό δποϊο προκύπτει ή χωρητικότητα τού πλοίου, είναι οι διαστάσεις του, δηλαδή τό μήκος, τό πλάτος καί τό βάθος του. Οι διαστάσεις άναφέρονται συνήθως ώς άπαραίτητα στοιχεία περιγραφῆς τής ταυτότητας τού πλοίου.

Ώς μονάδα μετρήσεως τής χωρητικότητας χρησιμοποιεῖται ό κόρος, ό δποϊος Ι-συύται μέ 100 ft³ ή 2,83 m³.

3) Τό Διεθνές Διακριτικό Σήμα (ΔΔΣ) (International Signal Letters):

Αύτό είναι συνδυασμός τεσσάρων γραμμάτων τού λατινικοῦ άλφαβήτου ή γραμμάτων καί άριθμῶν σύμφωνα μέ τό διεθνή κώδικα σημάτων καί χορηγεῖται άπό τή λιμενική άρχη πού έκτελεί τή νηολόγηση τού πλοίου.

Τό ΔΔΣ άποτελεί τό ίδιαίτερο χαρακτηριστικό κλήσεως τού πλοίου κατά τήν έπικοινωνία του μέ τά άλλα πλοϊα η σταθμούς άσυρμάτου.

Μέ ΔΔΣ έφοδιάζονται δλα τά πλοϊα, πού είναι πάνω άπό 30 κόρους καθαρῆς χωρητικότητας, καθώς καί τά ναυαγοσωστικά καί δσα έχουν άσύρματο, τηλέγραφο ή τηλέφωνο, έστω καί ἀν είναι μικρότερης χωρητικότητας. Άλλαγή τού ΔΔΣ δέν έπιτρέπεται.

Μέ διεθνή συμφωνία, παραχωρήθηκαν στήν 'Ελλάδα ώς διεθνή διακριτικά σήματα τῶν πλοίων της άρχικά οί δμάδες τῶν γραμμάτων μεταξύ SVAA μέχρι SZZZ. Μετά τήν έξαντληση τῶν δμάδων αύτῶν παραχωρήθηκαν οί δμάδες J4AA ώς J4ZZ. Τελευταία δμως καθορίστηκε ή έπαναχρησιμοποίηση τῶν δμάδων SVAA - SZZZ προσθέτοντας δμως στό τέλος κάθε δμάδας ἔνα άριθμό άπό τό 2 ώς τό 9, δπότε μετά τό 9 θά άλλάζει ή δμάδα.

Τέλος γιά τά μικρά πλοϊα, αύτά πού είναι κάτω άπό 1600 κοχ, χρησιμοποιεῖται ό συνδυασμός δύο ή τριῶν Λατινικῶν γραμμάτων καί στή συνέχεια τέσσερις άριθμοί. Δηλαδή SV ή SVA (ώς SVZ) καί οί άριθμοί άπό 2001 ώς 9999.

4) Λιμένας και ἀριθμός νηολογίου (Port and Number of Registry).

Ίδιαίτερο χαρακτηριστικό στοιχεῖο τοῦ πλοίου ἀποτελεῖ καὶ τὸ λιμάνι στό δόποιο τὸ πλοϊο ἔχει νηολογηθεῖ. Τὸ λιμάνι νηολογήσεως τὸ διαλέγει ἐλεύθερα ὁ ἰδιοκτῆτης τοῦ πλοίου. Ἀριθμός νηολογίου εἶναι ὁ αὐξοντας ἀριθμός τῆς σελίδας τοῦ βιβλίου νηολογίου στήν ὅποια γράφτηκε τὸ πλοϊο. Ἀλλαγὴ τοῦ λιμένα νηολογήσεως (μετανηολόγηση) ἐπιτρέπεται ἐλεύθερα ἐφόσον τὸ πλοϊο δέν εἶναι ὑποθηκευμένο. Ἀλλιῶς χρειάζεται ἡ γραπτή συμφωνία τοῦ ἐνυπόθηκου δανειστῆ. Τὸ λιμάνι νηολογήσεως καὶ ὁ ἀριθμός νηολογίου ἀναγράφονται ὑποχρεωτικά στήν πρύμνη τοῦ πλοίου κάτω ἀπό τὸ ὄνομα.

5) Τὸ εἴδος.

Τὸ εἴδος προσδιορίζεται γενικά στό νηολόγιο ἀπό τὸ χρησιμοποιούμενο μέσο γιά τὴ κίνησή του (Ιστιοφόρα, μηχανοκίνητα) καὶ ἀπό τὸ σκοπό του (φορτηγό, ἐπιβατηγό, ἀλιευτικό κλπ.).

4.2.1 Καταμέτρηση.

α) Τὶ εἶναι καταμέτρηση (Measurement).

Καταμέτρηση τοῦ πλοίου ὀνομάζεται ἡ ἐργασία προσδιορισμοῦ τῆς χωρητικότητάς του, μέ βάση δρισμένους κανόνες, οἱ δόποιοι ἔχουν γίνει διεθνῶς ἀποδεκτοί.

Ὑπάρχει διαφορά μεταξύ τῆς χωρητικότητας καὶ τοῦ λεγόμενου νεκροῦ βάρους (Dead Weight, D.W.) καθώς ἐπίσης καὶ τοῦ ἐκτοπίσματος (Displacement) τοῦ πλοίου. Ἀν γιά δόποιδήποτε λόγο μεταβληθεῖ ἡ χωρητικότητα τοῦ πλοίου (ἐπισκευές-μετασκευές) ἢ ἀμφισβητεῖται ἀπό τὸν ἰδιοκτήτη τοῦ πλοίου ἢ τὴν Ἐπιθεώρηση Ἐμπορικῶν Πλοίων τὸ ἀποτέλεσμα τῆς γενόμενης καταμετρήσεως, πραγματοποιεῖται **ἀνακαταμέτρηση**.

Τὴν καταμέτρηση ἢ ἀνακαταμέτρηση τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, κατά κανόνα στό ἑσωτερικό, ἐνεργεῖ ἡ Ἐπιθεώρηση Ἐμπορικῶν Πλοίων ἢ ἡ Λιμενική Ἀρχή, ἐνῶ τῶν ποντοπόρων στό ἑσωτερικό, οἱ ἔξουσιοδοτημένοι νηογνώμονες.

β) Κανόνες καταμετρήσεως.

Κανόνες καταμετρήσεως εἶναι τὸ σύνολο τῶν κανόνων πού χρησιμοποιοῦνται γιά τὴν καταμέτρηση τῆς χωρητικότητας τῶν πλοίων οἱ δόποιοι ἔχουν καθιερωθεῖ μέ εἰδικοῦ νόμου.

Ὑπάρχουν βασικά τρία συστήματα καταμετρήσεως: τὸ Βρετανικό, τὸ Ἀμερικανικό καὶ τὸ Διεθνές.

Ἡ Ἑλληνική νομοθεσία, γιά τὴν καταμέτρηση τῶν πλοίων, ἀκολουθεῖ τὸ Βρετανικό σύστημα μέ δρισμένες παραλλαγές.

Τὰ ἄρθρα 20 καὶ 21 τοῦ νόμου 973/71 «περὶ καταμετρήσεως τῆς χωρητικότητας τῶν Ἐμπορικῶν πλοίων» προβλέπουν τούς παρακάτω δύο κανόνες καταμετρήσεως:

‘Ο **κανόνας I**, ὁ δόποιος ἐφαρμόζεται γιά τὴν καταμέτρηση μεγάλων πλοίων, ἀκολουθεῖ τὴν μέθοδο κυβισμοῦ τῶν χώρων τοῦ πλοίου μέ τὴν ὑποδιάρεση τῶν διαστάσεων (βασικά τοῦ μήκους) σὲ πολλά ἵσα μέρη (Κανόνες Σίμψωνος).

Μέ τὸν τρόπο αὐτό τὸ πλοϊο διαιρεῖται (κόβεται) σὲ ἐγκάρσιες φέτες οἱ δόποιες μετά προσθέτονται. Ἡ μέθοδος αὐτῆ εἶναι μεγάλης ἀκρίβειας καὶ ἀπαιτεῖ, γιά τίς ἑσωτερικές μετρήσεις, νά εἶναι τό πλοϊο κενό.

‘Ο **κανόνας II**, ὁ δόποιος ἐφαρμόζεται γιά τὴν καταμέτρηση μικρῶν πλοίων, βοη-

θητικών ναυπηγημάτων καί φορτηγίδων, είναι πιό άπλος. Άπαιτεī λίγες έξωτερικές μετρήσεις καί δέν, άποδίδει πλήρη άκριβεια.

Μεγάλα πλοϊα τά δοποία καταμετρούνται μέ τόν κανόνα II, λόγω είδικών συνθηκών, πρέπει μέσα σ' ἔνα έξαμηνο τό άργότερο νά άνακαταμετρηθοῦν μέ τόν κανόνα I.

γ) Πιστοποιητικό ή πρωτόκολλο καταμετρήσεως (Certificate of Measurement).

Μετά άπο κάθε καταμέτρηση ή άνακαταμέτρηση τῆς χωρητικότητας τοῦ πλοίου ή τοῦ βοηθητικοῦ ναυπηγήματος, έκδίδεται άπο τήν ΕΕΠ ή τήν οίκεια Λιμενική Αρχή πιστοποιητικό καταμετρήσεως.

Τό πιστοποιητικό αύτό περιλαμβάνει πλήρη περιγραφή τῶν στοιχείων τοῦ πλοίου καί τῶν μηχανῶν του (διαστάσεις, ύλικό κατασκευῆς, τύπο μηχανῆς, ίπποδύναμη κλπ.), καθώς καί τά πλήρη στοιχεῖα τῆς καταμετρήσεως ὅλων τῶν χώρων τοῦ πλοίου (δλική χωρητικότητα), τῶν χώρων πού άφαιροῦνται σύμφωνα μέ τό νόμο άπο τήν δλική χωρητικότητα, καθώς καί τῶν χώρων πού προορίζονται γιά έκμετάλλευση (καθαρή χωρητικότητα). Τό πιστοποιητικό ή πρωτόκολλο καταμετρήσεως είναι ἔνα άπο τά σπουδαιότερα ναυτιλικά ἔγγραφα τοῦ πλοίου.

"Αν τό πλοϊο πού πρόκειται νά νηολογηθεῖ στά έλληνικά νηολόγια ἔχει πιστοποιητικό καταμετρήσεως νηογνώμονα ή ξένης Αρχῆς πού χρησιμοποιεῖ ὅμοιο μέ τό έλληνικό σύστημα καταμετρήσεως, τότε μέ βάση αύτό ή ΕΕΠ έκδίδει τό ἐπίσημο έλληνικό πιστοποιητικό καταμετρήσεως, πάνω στό οποῖο σημειώνεται ὅτι έκδοθηκε μέ βάση τό ξένο πιστοποιητικό. Διαφορετικά έκδίδεται προσωρινό πιστοποιητικό μέ βάση αύτό πού ύπαρχει καί στή συνέχεια, μετά άπο νέα καταμέτρηση, τό δριστικό.

4.2.2 Νηολόγηση.

α) Τί είναι νηολόγηση.

Νηολόγηση είναι ή θεμελιώδης πράξη μέ τήν δοποία τό πλοϊο ὀποκτᾶ τήν έλληνική έθνικότητα.

Η πράξη αύτή συνίσταται στήν καταχώρηση τῶν χαρακτηριστικῶν γνωρισμάτων τοῦ πλοίου καί τῶν στοιχείων τοῦ ίδιοκτήτη (κύριου), σέ δημόσιο βιβλίο, τό δόνομάζεται Νηολόγιο, ὑστερα άπο αίτηση τοῦ κύριου τοῦ πλοίου.

β) Νηολόγια.

Τά νηολόγια είναι δημόσια βιβλία, μέ τήν ἔννοια ὅτι μπορεῖ νά λάβει γνώση κάθε ἐνδιαφερόμενος, δεμένα σέ τόμους. Άποτελοῦνται άπο τριακόσιες σελίδες, άριθμημένες καί μονογραμμένες άπο τόν Πρόεδρο τῶν Πρωτοδικῶν τής περιφέρειας τῆς ἀρμόδιας Λιμενικῆς Αρχῆς.

Τηροῦνται στά Κεντρικά Λιμεναρχεῖα, στά Λιμεναρχεῖα καί σέ όρισμένα 'Υπολιμεναρχεῖα. Νηολόγια τηροῦνται ἐπίσης στά Προξενικά Λιμεναρχεῖα Ν. Υόρκης καί Λονδίνου.

Τά νηολόγια τηρεῖ λιμενικός Αξιωματικός, ὁ δόποϊος όνομάζεται Νηολόγος. Αύτός είναι ύπεύθυνος γιά ὅλα τά θέματα πού άφοροῦν τή νηολόγηση καί βρίσκεται κάτω άπο τήν ἄμεση ἐποπτεία τοῦ Εἰσαγγελέα Πρωτοδικῶν τής περιφέρειας τοῦ Λιμένα.

Τά νηολόγια πού τηροῦνται άπο τίς παραπάνω λιμενικές Αρχές διακρίνονται σέ:

1) Νηολόγια πλοιαρίων γιά σκάφη κάτω άπο 10 κ.κ.χ.

- 2) Νηολόγια Α' κλάσεως γιά τά μηχανοκίνητα καί ίστιοφόρα πλοϊα άπό 10 ώς 60 κ.κ.χ.
- 3) Νηολόγια Β' κλάσεως γιά τά μηχανοκίνητα πλοϊα πάνω άπό 60 κ.κ.χ.
- 4) Νηολόγια Β' κλάσεως γιά τά ίστιοφόρα πλοϊα πάνω άπό 60 κ.κ.χ.

Γιά τήν έγγραφή τοῦ πλοίου στά έλληνικά νηολόγια, διάδοσης πρέπει οπως έχομε πεῖ, νά ύποβάλλει στή Λιμενική Άρχη αίτηση, ή δοπία θά συνοδεύεται άπό τά έξις δικαιολογητικά:

- Τίτλο ίδιοκτησίας τοῦ πλοίου.
- Δήλωση στήν όποια θά άναγράφονται τυχόν συμπλοιοκτήτες καί θά καθορίζονται τά ποσοστά τους.
- Πιστοποιητικό διαγραφής άπό τό ξένο νηολόγιο, γιά πλοϊα πού πρίν τή νηολόγησή τους είχαν όρισμένες άλλες σημαΐες. Πρίν άπό τή νηολόγηση γίνεται καταμέτρηση τοῦ πλοίου γιά νά διαπιστωθεῖ ή χωρητικότητά του.

Η πράξη τής νηολογήσεως περιέχει άλα τά στοιχεία τοῦ πλοιοκτήτη καί τοῦ πλοίου. Περιέχει, δηλαδή τό όνοματεπώνυμο; τήν ίθαγένεια τοῦ πλοιοκτήτη καί τόν τίτλο κτήσεως τής κυριότητας τοῦ πλοίου, καθώς καί τά χαρακτηριστικά γνωρίσματα τοῦ πλοίου (όνομα, χωρητικότητα, ΔΔΣ, τό είδος τής κινητήριας δυνάμεως καί τήν ιπποδύναμη τής μηχανής).

Σύμφωνα μέ τήν ύπαρχουσα νομοθεσία, έπιτρέπεται ή νηολόγηση καί ύπο ναυπήγηση πλοίου, γιά νά διευκολυνθεῖ ή ύποθήκευσή του καί νά έξευρεθούν χρήματα γιά τήν κάλυψη τῶν δαπανῶν ναυπηγήσεως του.

Η άλλαγή τοῦ λιμένα νηολογήσεως (μετανηολόγηση) έπιτρέπεται έλευθερα άπό τό νόμο καί έτσι ο πλοιοκτήτης μπορεῖ νά ζητήσει τή μεταγραφή τοῦ πλοίου άπό τό ένα έλληνικό νηολόγιο σέ άλλο.

Η μετανηολόγηση πλοίου τό άποιο βαρύνεται μέ ύποθήκη άπαγορεύεται χωρίς τή συγκατάθεση τοῦ ένυπόθηκου δανειστῆ.

Πλοϊα τά άποια έχουν νηολογηθεῖ στά προξενικά Λιμεναρχεία Λονδίνου καί Ν. Υόρκης μετανηολογοῦνται ύποχρεωτικά μέσα σέ προθεσμία ένός έτους σέ έλληνικό λιμένα, τόν άποιο έχει άρχικά όρισει ο πλοιοκτήτης.

γ) Συνέπειες νηολογήσεως.

Η νηολόγηση συνεπάγεται σπουδαϊες συνέπειες καί άποτέλεσματα γιά τό πλοϊο. Από τό χρόνο τής καταχωρήσεως του στό νηολόγιο, τό πλοϊο άποκτά τήν έλληνική ίθαγένεια καί έχει τό δικαίωμα καί τήν ύποχρέωση νά φέρει τήν Έλληνική σημαΐα. Ταυτόχρονα καλύπτεται άπό τό νομικό καθεστώς τής χώρας, όπουδήποτε καί άν βρίσκεται (έσωτερικό ή έξωτερικό).

Έφοδιάζεται μέ τό ΔΔΣ, μέ άλα τά ναυτιλιακά έγγραφα καί άπολαμβάνει άλα τά προνόμια πού έχουν τά Έλληνικά πλοϊα (άκτοπλοίας, άλιείας κλπ.).

Στόν τόπο πού νηολογήθηκε τό πλοϊο αύτό δύναται νά λαμβάνουν χώρα άλες οι σχετικές μέ τό πλοϊο πράξεις νομικού περιεχομένου (μεταβίβαση κυριότητας, έγγραφή ύποθήκης, σηματολόγηση κλπ.) μέ τή σημείωσή τους στό νηολόγιο.

Επίσης τό λιμάνι νηολογήσεως άποτελεῖ μαζί μέ τόν άριθμό νηολογίου ένα άπό τά κύρια χαρακτηριστικά γνωρίσματα τοῦ πλοίου καί συμβάλλει στόν προσδιορισμό τής άτομικότητας τοῦ πλοίου.

4.3 Έθνικότητα πλοίου.

Η άποκτηση τής έθνικότητας (ίθαγένειας) έχει μεγάλη σημασία γιά τό πλοϊο ά-

φοῦ ἀποκλειστικά ἀπαιτεῖται ἡ ἐφαρμογή τοῦ δικαίου τῆς πολιτείας τῆς ὅποιας φέρει τὴ σημαία γιά τὴ ρύθμιση τῶν ἐμπραγμάτων δικαιωμάτων (μεταβίβαση κυριότητας, ὑποθήκη κλπ.), θεμάτων τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος, τῆς ἱεραρχικῆς ὀργανώσεως, τῶν καθηκόντων τοῦ προσωπικοῦ κλπ.

4.3.1 Ὁροι ἀποκτήσεως τῆς ἑλληνικῆς ἔθνικότητας.

Σύμφωνα μὲ τὸ ἑλληνικό δίκαιο, γιά νά ἀναγνωρισθεῖ ἔνα πλοϊο ὡς ἑλληνικό, πρέπει νά ὑπάρχουν οἱ παρακάτω προϋποθέσεις:

α) Ούσιαστικές προϋποθέσεις.

Τό πλοϊο, εἴτε ναυπηγήθηκε στό ἑσωτερικό ἢ ἑξωτερικό, εἴτε ἀγοράσθηκε ἀπό τό ἑξωτερικό, πρέπει νά ἀνήκει κατά κυριότητα σέ ἔλληνα ὑπέρκο ἢ ἑλληνικά νομικά πρόσωπα τῶν ὅποιων τά κεφάλαια νά ἀνήκουν σέ ἔλληνες ὑπηκόους, σέ ποσοστό πού νά ὑπερβαίνει τό 50%.

Ἐξαίρεση προβλέπεται γιά τά πλοϊα τά ὅποια νηολογοῦνται μέ βάση τίς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ ΝΔ 2687/1953 «περί προσελκύσεως κεφαλαίων ἑξωτερικοῦ». Γιά τά πλοϊα αὐτά ἐπιτρέπεται νά ἀνήκουν καὶ σέ ἀλλοδαπές ἑταιρίες, ἐφόσον αὐτές ἐλέγχονται ἀπό ἔλληνες. Τά παραπάνω πλοϊα (τῆς ἐξαίρεσεως) πρέπει νά πληροῦν τίς προϋποθέσεις πού θέτει ὁ νόμος (χωρητικότητα πάνω ἀπό 1500 κοχ, ἡλικία κάτω ἀπό 17 ἔτη κλπ.).

Ἡ ἐξαίρεση αὐτή ἀποτελεῖ τόν κανόνα γιά τά ἑλληνικά πλοϊα πάνω ἀπό 1500 κοχ.

β) Τυπικές προϋποθέσεις.

Αύτές περιλαμβάνονται στή γραφειοκρατική διαπίστωση ἀπό τήν Ἀρχή πού θά κάνει τή νηολόγηση, δτι συντρέχουν οι ούσιαστικές προϋποθέσεις καὶ στήν καταχώρηση τῶν στοιχείων τοῦ πλοίου στό νηολόγιο.

Τό πλοϊο ἀποκτά τήν ἑλληνική Ιθαγένεια ἀπό τήν ἡμερομηνία τῆς ἐγγραφῆς τῶν στοιχείων του στό νηολόγιο, καὶ δχι ἀπό τό χρόνο πού θά διαπιστωθεῖ ἡ ὑπαρξη τῶν ούσιαστικῶν προϋποθέσεων.

4.3.2 Ἐγγραφο ἔθνικότητας – Προσωρινό ἔγγραφο ἔθνικότητας.

Μετά τήν καταχώρηση τοῦ πλοίου στό νηολόγιο, ἡ Λιμενική Ἀρχή χορηγεῖ ἐπίσημο πιστοποιητικό ἀναγνωρίσεως τοῦ πλοίου ὡς ἑλληνικοῦ, τό λεγόμενο **ἔγγραφο ἔθνικότητας**.

Ὑπάρχουν ὅμως περιπτώσεις, πού ἀν καὶ τό πλοϊο ἔχει τίς ούσιαστικές προϋποθέσεις γιά νά ἀναγνωρισθεῖ ὡς ἑλληνικό, ὅμως γιά διάφορους λόγους, κυρίως διαδικαστικούς, ἡ νηολόγησή του δέν είναι δυνατό νά γίνει ἀμέσως. Στίς περιπτώσεις αὐτές, ἐπιτρέπεται στίς Λιμενικές ἢ Προξενικές Ἀρχές νά χορηγοῦν **προσωρινό ἔγγραφο ἔθνικότητας**, ώστε τό πλοϊο νά μπορεῖ νά ταξιδεύει μέ ἑλληνική σημαία.

Τό προσωρινό ἔγγραφο ἔθνικότητας ἰσχύει γιά ἔνα ἔξαμηνο καὶ μπορεῖ μέ ἀπόφαση τοῦ YEN νά παραταθεῖ ἡ ἰσχύς του. Τελικά αὐτό ἐπιστρέφεται στή λιμενική ἀρχή πού θά κάνει τήν ὄριστική νηολόγηση τοῦ πλοίου, ἡ ὅποια καὶ τό ἀντικαθιστᾶ μέ τό **δριστικό ἔγγραφο ἔθνικότητας**.

Στήν περίοδο πού τό πλοϊο είναι ἐφοδιασμένο μέ προσωρινό ἔγγραφο ἔθνικότητας, θεωρεῖται ὡς Ἐλληνικό καὶ ἔχει ὅλα τά δικαιώματα καὶ τίς ὑποχρεώσεις τίς

όποιες προβλέπουν οι έλληνικοί νόμοι.

Τέλος, σημειώνεται ότι για τήν άναγνώριση πλοίων ώς Έλληνικῶν ἐπιβατηγῶν, χρειάζεται προηγουμένως μία ειδική διαδικασία κατά τήν δομή ή Ἐπιθεώρηση Ἐμπορικῶν Πλοίων γνωμοδοτεῖ γιά τήν καταληλότητα τοῦ πλοίου.

4.3.3 Συνέπειες ἀπώλειας ἑθνικότητας.

Τό έλληνικό πλοϊο χάνει τήν έλληνική του ίθαγένεια, δταν ἡ κυριότητά του περιέλθει, μέ όποιοδήποτε τρόπο (συμβατικό, κληρονομικό κλπ.), σέ ἀλλοδαπούς σέ ποσοστό πάνω ἀπό τό 50%. Ἐπίσης δταν τό πλοϊο καταληφθεῖ ἀπό δυνάμεις ἐμπόλεμης χώρας καί κηρυχθεῖ «καλή λεία», ἡ δταν δημευθεῖ ἀπό ξένο κράτος γιά παράβαση τῶν νόμων του.

‘Η ἀπώλεια τῆς έλληνικῆς ίθαγένειας συνεπάγεται γιά τό πλοϊο τά ἔξης:

- Διαγραφή του ἀπό τό έλληνικό νηολόγιο καί ἀφαίρεση τοῦ δικαιώματος νά φέρει τήν έλληνική σημαία.
- “Ἄρση τῆς ἔννομης προστασίας ἀπό τό έλληνικό δίκαιο.
- ‘Ἀπώλεια τῶν προνομίων πού δίνονται στά πλοϊα μέ έλληνική σημαία.

4.4 Ναυτιλιακά ἔγγραφα πλοίου.

Γιά τή διευκόλυνση τῆς κινήσεως τοῦ πλοίου καί τή διασφάλιση τῶν συμφερόντων τῶν πλοιοκτητῶν, τῶν ναυλωτῶν, ἀσφαλιστῶν, τοῦ πληρώματος καί γενικά τῶν ἐπιβαίνοντων στό πλοϊο, τοῦ Δημοσίου, τῶν ἀσφαλιστικῶν ταμείων (NAT κλπ.), καθώς καί κάθε τρίτου πού ἔξαρτά κάποιο ἔννομο συμφέρον ἀπό τήν ἐκμετάλλευση τοῦ πλοίου, γιά τήν ἀπόδειξη συμμορφώσεως στούς διεθνεῖς κανόνες, καθώς καί τήν ἀπόδειξη ὄρισμένων καταστάσεων, γεγονότων καί ἐνεργειῶν στό πλοϊο, προβλέπεται ἀπό τήν ισχύουσα νομοθεσία (ΚΙΝΔ - ΚΔΝΔ – Διεθνεῖς Συμβάσεις κλπ.), ἡ τήρηση ὄρισμένων ἔγγραφων καί βιβλίων τά δοποῖα ὁ πλοίαρχος πρέπει πάντοτε νά ἔχει πάνω στό πλοϊο.

Τά ειδικά αύτά βιβλία καί ἔγγραφα καλοῦνται γενικά **Ναυτιλιακά ἔγγραφα**.

Τά Ναυτιλιακά ἔγγραφα τοῦ πλοίου μέ κριτήριο τό συμφέρον πού κυρίως διασφαλίζουν, μποροῦμε νά τά κατατάξομε σέ τρεῖς διαδέες ὡς ἔξης:

1) Αύτά πού ἀναφέρονται στό πλοϊο.

“Έγγραφο ἑθνικότητας, πρωτόκολλο καταμετρήσεως, πρωτόκολλο γενικῆς ἐπιθεωρήσεως, πιστοποιητικά ἀσφάλειας πλοίου, πιστοποιητικό γραμμῆς φορτώσεως, πιστοποιητικό ὑποθηκών καί κατασχέσεων, πιστοποιητικό μυοκτονίας, ἡμερολόγια (γέφυρας, μηχανῆς, ἀσυρμάτου), βιβλίο πετρελαίου.

2) Αύτά πού ἀναφέρονται στό πλήρωμα.

Ναυτολόγιο, ποινολόγιο, βιβλίο συσσιτίου.

3) Αύτά πού ἀναφέρονται στό φορτίο.

Ναυλοσύμφωνο, φορτωτική, δηλωτικό φορτίου.

Γιά κάθε ἔνα ἀπό τά ναυτιλιακά ἔγγραφα, τά δοποῖα κατά κανόνα, ἐκτός ἀπό αύτά πού ἀναφέρονται στό φορτίο, είναι διατιμημένα ἔντυπα τοῦ NAT, ισχύουν δσα θά ἀναφέρομε παρακάτω.

α) Έγγραφο έθνικότητας (Certificate of Registry).

Γιά τό έγγραφο αύτό έγινε λόγος σέ προηγούμενη παράγραφο. Έδω ας προστεθεί ότι, σέ περίπτωση άπωλειας ή καταστροφής τοῦ έγγραφου έθνικότητας έκδίδεται ύστερα από ένορκη βεβαίωση σέ ειρηνοδίκη νέο έγγραφο.

β) Πιστοποιητικό ή πρωτόκολλο καταμετρήσεως.

Τό πιστοποιητικό αύτό άπως έχομε άναφέρει, έκδίδεται από τή Λιμενική Αρχή πού κάνει τή νηολόγηση, ή από τήν Επιθεώρηση Έμπορικῶν Πλοίων, μετά τήν καταμέτρηση ή άνακαταμέτρηση τοῦ πλοίου. Περιλαμβάνει άναλυτικά, τήν δλική καί καθαρά χωρητικότητα τοῦ πλοίου καί πλήρη περιγραφή τῶν στοιχείων του καί τῶν μηχανῶν (είδος, ύλικό κατασκευῆς, άριθμό, τύπο μηχανῶν, ίπποδύναμη κλπ.).

γ) Πιστοποιητικό πλοϊμότητας ή πρωτόκολλο γενικής έπιθεωρήσεως.

Αύτό χορηγεῖται από τήν Επιθεώρηση Έμπορικῶν πλοίων μετά τήν άρχική τακτική ή έκτακτη έπιθεώρηση τοῦ πλοίου μέ τήν διαπιστώνεται καί βεβαιώνεται ή άξιοπλοία του (Seaworthiness).

Οι έπιθεωρούμενοι τομεῖς είναι, δ ναυπηγικός, δ μηχανολογικός καί ήλεκτρολογικός, δ ναυτιλιακός έξοπλισμός καί οί τηλεπικοινωνίες.

Τά πλοῖα πού κάνουν ταξίδια έξωτερικοῦ καί ύπαγονται στή διεθνή σύμβαση «περί άσφαλείας τῆς άνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ» σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῆς συμβάσεως αύτῆς, άντι τοῦ πρωτοκόλλου Γενικῆς Επιθεωρήσεως έφοδιαζονται από τήν Επιθεώρηση Έμπορικῶν πλοίων ή από άρμόδια ξένη Αρχή κατόπιν Ελληνικῆς αίτησεως ή από έξουσιοδοτημένο νηογνώμονα, μέ τά κατωτέρω πιστοποιητικά άσφαλειας:

- **Πιστοποιητικό άσφαλειας κατασκευῆς φορτηγοῦ πλοίου (Cargo Ship Safety Construction Certificate)** πού βεβαιώνει ότι ή κατάσταση τοῦ πλοίου πληροῖ τούς όρους τῆς ώς ἄνω Δ. Συμβάσεως καί ή ίσχυ του είναι 5 χρόνια. Αφορά τόν ναυπηγικό, μηχανολογικό καί ήλεκτρολογικό τομέα. Κάθε χρόνο άπαιτεται δεξαμενισμός τοῦ πλοίου.
- **Πιστοποιητικό άσφαλειας έξαρτισμοῦ φορτηγοῦ πλοίου (Cargo Ship Safety Equipment Certificate)** πού βεβαιώνει ότι ή κατάσταση τοῦ έξαρτισμοῦ καί έξοπλισμοῦ τοῦ φορτηγοῦ πλοίου είναι σύμφωνη μέ τούς όρους τῆς Δ.Σ. «περί άσφαλειας τῆς άνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ». Αφορά τήν έπιθεώρηση τῶν σωστικῶν μέσων, τῶν μέσων ἔναντι πυρκαϊᾶς, τά σήματα διασώσεως κλπ. Ισχύει γιά δύο χρόνια.
- **Πιστοποιητικό άσφαλειας ραδιοτηλεγραφίας ή ραδιοτηλεφωνίας φορτηγῶν πλοίων (Cargo Ship Safety Radiotelegraphy ή Radiotelephony Certificate)** γιά τά φορτηγά πλοῖα πού έχουν ραδιοτηλεγραφική ή ραδιοτηλεφωνική έγκατάσταση, πού βεβαιώνουν ότι τό πλοϊο πληροῖ τίς άπαιτήσεις τῆς ἐν λόγῳ συμβάσεως. Ισχύει γιά ἔνα χρόνο.
- **Πιστοποιητικό άσφαλειας έπιβατηγοῦ πλοίου (Passenger Ship Safety Certificate)** μέ τό οποίο βεβαιώνεται ότι τό πλοϊο από άποψεως άσφαλειας πληροῖ τούς όρους τῆς ώς ἄνω Δ. Συμβάσεως (SOLAS), άνανεώνεται δέ κάθε χρόνο, μετά από έπιθεώρηση περιλαμβάνουσα δλους τούς τομεῖς τοῦ πλοίου.

δ) Πιστοποιητικό γραμμῆς φορτώσεως (International Load Line Certificate).

Μέ τό έγγραφο αύτό, τό οποίο, δημοσίευμένη προβλέπεται από τή διεθνή σύμβαση «περί γραμμῶν φορτώσεως τῶν πλοίων», πιστοποιεῖται τό άνωτατο

έπιτρεπόμενο βύθισμα του πλοίου, όταν αύτό είναι φορτωμένο. Έκδίδεται άπο τήν ΕΕΠ ή άπο άρμόδια Αρχή ξένου κράτους μετά άπο αίτηση τής Έλλαδας ή άπο τούς έξουσιοδοτημένους νηογνώμονες καί άνανεώνεται κάθε πέντε χρόνια. Θεωρεῖται σέ κάθε ειδική έπιθεώρηση του πλοίου που πρέπει νά γίνεται κάθε χρόνο.

ε) Πιστοποιητικό ύποθηκῶν καὶ κατασχέσεων.

Μέ το πιστοποιητικό αύτό ή Λιμενική Αρχή βεβαιώνει ἄν ύπαρχουν γραμμένες στό πλοϊού ύποθήκες καί κατασχέσεις.

στ) Πιστοποιητικό μυοκτονίας (Deratification Certificate).

Έκδίδεται άπο τήν ύγειονομική ύπηρεσία του λιμένα, ὅτερα άπο τή διενέργεια μυοκτονίας στό πλοϊο, ή δοποία είναι ύποχρεωτική κάθε χρόνο.

ζ) Φορτωτικά ἔγγραφα (Shipping Documents).

Τέτοια είναι τό ναυλοσύμφωνο, δηλαδή ή γραπτή συμφωνία ναυλώσεως του πλοίου καί οι φορτωτικές, οι δοποίες πιστοποιοῦν τήν παραλαβή του φορτίου άπο τό πλοϊο, τά σχέδια φορτώσεως κλπ.

η) Τά ἀποδεικτικά ἐκπληρώσεως τῶν τελωνειακῶν ύποχρεώσεων.

Τέτοια είναι τά δηλωτικά φορτίου (εἰσαγωγῆς-έξαγωγῆς) τά δοποία θεωροῦνται άπο τήν τελωνειακή ἀρχή καί ἀποτελοῦν κατάλογο του φορτίου που φορτώνεται σέ κάθε λιμάνι, γιά τόν ύπολογισμό τῶν δασμῶν καί λοιπῶν ύποχρεώσεων.

θ) Ήμερολόγιο πλοίου ἢ γέφυρας ἢ καταστρώματος (Log Book).

Τό ήμερολόγιο του πλοίου είναι ἄν όποια τά κυριότερα ναυτιλιακά ἔγγραφα. Τηρεῖται καί ύπογράφεται άπο τόν πλοϊαρχο, που σύμφωνα μέ τό νόμο καταχωρεῖ σ' αύτό μέ ήμερολογιακή τάξη:

- 1) Τίς ναυτικές καί μετεωρολογικές παρατηρήσεις καί ἐνδείξεις, καθώς καί τή διαδρομή του ταξιδιοῦ, δηλαδή τίς ὥρες ἀπόπλου καί κατάπλου, τά λιμάνια προσεγγίσεως, τή διανυόμενη σέ μίλια ἀπόσταση, τήν τηρούμενη πορεία, τίς παραλλάξεις, τό στίγμα του πλοίου, τή διεύθυνση καί τήν ἔνταση του ἀνέμου καί τήν κατάσταση τῆς θάλασσας καί τῆς ἀτμόσφαιρας.
- 2) Κάθε σημαντικό γεγονός που ἀφορᾶ τό πλοϊο, τούς ἐπιβαίνοντες καί τό φορτίο (ἀτυχήματα, ἐπισκευές, ἀβαρίες, ζημίες, γεννήσεις, θανάτους, ναυτολογήσεις, ἀπολύσεις προσωπικοῦ, φόρτωση-έκφρτωση φορτίου κλπ.).

Οι ἔγγραφές στό ήμερολόγιο πλοίου πρέπει νά είναι καθαρογραμμένες. Δέν ἐπιτρέπονται οι διαγραφές, τά σβησίματα ἢ ἔγγραφές στά περιθώρια ἢ ἀνάμεσα στίς γραμμές.

Κάθε ἀναγκαία συμπλήρωση πρέπει νά γίνεται μέ ίδιαίτερη ἔγγραφή καί ή διόρθωση τῶν σφαλμάτων νά γίνεται μέ παρένθεση καί ύπογράμμιση τῶν διαγραφούμενων λέξεων.

Μέ τόν κατάπλου του πλοίου σέ ἑλληνικό ἢ ἀλλοδαπό λιμάνι ὁ πλοϊαρχος είναι ύποχρεωμένος μέσα σέ 24 ὥρες νά προσκομίσει γιά θεώρηση στήν ἀρμόδια Λιμενική ή Προξενική Αρχή τό ήμερολόγιο του πλοίου γιά ἔλεγχο καί θεώρηση.

Οι προφυλάξεις καί οι ύποχρεώσεις που ἐπιβάλλονται άπο τό νόμο γιά τήν καλή τήρηση του ήμερολογίου είναι δικαιολογημένες, γιατί οι ἔγγραφές που ἔχουν γίνει κανονικά καί είναι θεωρημένες ἀρμοδίως, ἀποτελοῦν ἀπόδειξη τῶν γεγονότων που περιγράφουν. Υπάρχει δύμας καί ή περίπτωση ἀνταποδείξεως. Δηλαδή σέ πε-

ρίπτωση άντιδικίας ένας τρίτος μπορεῖ νά προσβάλει τήν άλήθεια τῶν γραφομένων, άλλα πρέπει τότε νά άποδείξει τούς ίσχυρισμούς του.

Άπο τίς έγγραφές στό ήμερολόγιο τοῦ πλοίου έξαρτώνται μεγάλα οίκονομικά συμφέροντα τοῦ πλοίου, τῶν έπιβαινόντων καί τοῦ φορτίου ἢ προκύπτουν άλλες συνέπειες πού μπορεῖ νά ένδιαφέρουν αύτούς πού ἔχουν συναλλαγές μέ τό πλοϊο.

Λόγω τῆς άνωτέρω σημασίας τοῦ ήμερολογίου τοῦ πλοίου ὁ πλοιάρχος εύθυνεται:

1) Ποινικά:

- "Αν δέν ἔχει τό ήμερολόγιο πάνω στό πλοϊο.
- "Αν δέν τό τηρεῖ κανονικά.
- "Αν δέν γράφει σ' αύτό σύμφωνα μέ τό νόμο τά ούσιώδη γεγονότα.
- "Αν δέν καταβάλλει κάθε προσπάθεια διασώσεώς του σέ ὥρα κινδύνου.

2) Πειθαρχικά:

"Αν δέν προσκομίσει τό ήμερολόγιο γιά θεώρηση στή Λιμενική Ἀρχή ἢ στήν Ελληνική Προξενική Ἀρχή στό έξωτερικό, ὅπου δέν ύπάρχει Προξενικό Λιμεναρχεῖο.

ι) Ήμερολόγιο μηχανῆς (Engine Room Log).

Τηρεῖται ἀπό τόν πρώτο μηχανικό τοῦ πλοίου κάτω ἀπό τήν ἐποπτεία τοῦ πλοιάρχου καί χρησιμεύει γιά τήν έγγραφή σ' αύτό γεγονότων πού ἀφοροῦν τήν κατάσταση καί λειτουργία τῶν μηχανῶν καί τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων (κινήσεις μηχανῆς, καύσιμα, βλάβες, στροφές, ἐπισκευές, πιέσεις, θερμοκρασίες κλπ.). Τό ήμερολόγιο μηχανῆς πρέπει νά θεωρεῖται τακτικά ἀπό τή Λιμενική Ἀρχή.

ια) Ήμερολόγιο ἀσυρμάτου (Wireless Log).

Τηρεῖται ἀπό τόν Αξιωματικό Ἀσυρμάτου κάτω ἀπό τήν ἐποπτεία τοῦ Πλοιάρχου καί χρησιμεύει γιά τήν άναγραφή σ' αύτό γεγονότων πού ἀφοροῦν τήν κατάσταση καί λειτουργία τοῦ σταθμοῦ Α/Τ (τή διεξαγόμενη ἀνταπόκριση, μετεωρολογικά δελτία, σήματα κινδύνου κλπ.).

Πρέπει νά θεωρεῖται τακτικά ύπό τήν ΕΕΠ ἢ τήν τοπική Λιμενική ἢ Προξενική Ἀρχή.

Σημειώνεται ὅτι στήν πράξη ύπάρχουν συνήθως καί πρόχειρα (ἀνεπίσημα) ήμερολόγια γέφυρας, μηχανῆς καί ἀσυρμάτου, στά όποια καταχωροῦνται οἱ διάφορες έγγραφές οἱ δόποιες στή συνέχεια καθαρογράφονται στά ἐπίσημα ήμερολόγια.

ιβ) Βιβλίο πετρελαίου (Oil Record Book).

Προβλέπεται ἀπό τή Διεθνή σύμβαση «περί προλήψεως ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης διά πετρελαίου» καί τηρεῖται ἀπό κάθε πλοϊο πού χρησιμοποιεῖ ὡς καύσιμη ύλη τό πετρέλαιο, καθώς ἐπίσης καί ἀπό ὅλα τά δεξαμενόπλοια.

Στό βιβλίο αύτό καταχωροῦνται ἀπό τόν πλοιάρχο οἱ καθαρισμοί δεξαμενῶν, ἡ ἀπόρριψη καταλοίπων, ἔρματος, ἡ διαρροή πετρελαίου κλπ. καί τό στίγμα τοῦ πλοίου τό χρόνο πού γίνονται οἱ παραπάνω ἐργασίες ἢ διαπιστώνεται ἡ διαρροή.

ιγ) Βιβλίο ύποθηκῶν.

Τηρεῖται ἀπό πλοϊα πού είναι πάνω ἀπό 500 κόρους ὀλικῆς χωρητικότητας καί χρησιμεύει γιά νά καταχωρεῖται ἀπό τό ναυτικό ύποθηκοφύλακα κάθε έγγραφή ἢ ἔξαλειψη ύποθηκῆς στό πλοϊο.

ιδ) Ποινολόγιο.

Στό βιβλίο αύτό καταχωρούνται πειθαρχικές ποινές που έπιβάλλονται άπό τόν πλοίαρχο στά μέλη τοῦ πληρώματος. Τό σχετικό ἔντυπο χορηγεῖται άπό τή Λιμενική Ἀρχή καί θεωρεῖται άπό τήν ἴδια σέ κάθε περίπτωση ἐπιβολῆς ποινῆς.

ιε) Βιβλίο συσσιτίου.

Στό βιβλίο αύτό γράφεται κάθε ήμέρα τό είδος τοῦ φαγητοῦ πού χορηγεῖται στό πλήρωμα καί ύπογράφεται άπό τήν ἐπιτροπή τοῦ συσσιτίου πού δρίζεται άπό τόν πλοίαρχο, ή δοπία βεβαιώνει τό κανονικό ή δχι τῆς παρασκευῆς τοῦ συσσιτίου, ἀναφορικά μέ τήν ποιότητα καί ποσότητα τῶν χρησιμοποιουμένων είδῶν καί τή συμμόρφωση πρός τό ἑδεσματολόγιο πού ίσχυει.

ιστ) Τό ναυτολόγιο (Articles of Agreement).

Μεταξύ τῶν κυρίων ναυτιλιακῶν ἑγγράφων τοῦ πλοίου συγκαταλέγεται καί τό ναυτολόγιο.

Στό βιβλίο αύτό καταχωρούνται άπό τή Λιμενική Ἑ Προξενική Ἀρχή ή Ὁργανική σύνθεση τοῦ πληρώματος καί τά στοιχεῖα τῶν ναυτικῶν πού ὑπηρετοῦν στό πλοϊο.

1) Ἐκδοση – Ἀνανέωση – Ἐξόφληση ναυτολογίου.

Τό ναυτολόγιο ἐκδίδεται (συντάσσεται) άπό τή Λιμενική Ἑ Προξενική Ἀρχή κατά τήν πρώτη συγκρότηση τοῦ πληρώματος καί ίσχυει γιά ἔνα ἑξάμηνο. Μετά τήν παρέλευση τοῦ ἑξαμήνου ἀνανεώνεται.

Στό ναυτολόγιο καταχωρούνται τά στοιχεῖα τοῦ πλοίου, ή σύνθεση πληρώματος τοῦ πλοίου σύμφωνα μέ τήν ὑπάρχουσα νομοθεσία, τά ὄνοματεπώνυμα, τόπος καί χρόνος γεννήσεως, ὁ ἀριθμός ΜΕΘ καί ή εἰδικότητα τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, ὁ τόπος καί ή ἡμερομηνία, οἱ ὅροι, ὁ μισθός καί ή διάρκεια τῆς ναυτολογήσεώς τους, οἱ εἰσφορές τοῦ πλοιοκτήτη καί τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος πρός τά διάφορα ἀσφαλιστικά ταμεῖα (NAT - Τ. Προνοίας), οἱ πλόες τοῦ πλοίου καί ή διάρκεια τους, οἱ προσεγγίσεις τοῦ πλοίου κλπ.

Ἡ ἀνανέωση ἡ ἀντικατάσταση τοῦ ναυτολογίου γίνεται μέ τήν καταβολή πρός τό NAT καί τά ἄλλα ἀσφαλιστικά ταμεῖα τῶν ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν, δηλαδή τῶν εἰσφορῶν ἀπό τόν πλοίαρχο, τό πλήρωμα καί τόν πλοιοκτήτη (ἐξόφληση ναυτολογίου).

Τό ναυτολόγιο ἀντικαθίσταται ώς ληξιπρόθεσμο ὑποχρεωτικά άπό τή Λιμενική Ἑ Προξενική Ἀρχή μέ τή λήξη, ὅπως εἴπαμε, τοῦ ἑξαμήνου άπό τήν ἔκδοσή του ή ὅταν γίνει μεταβίβαση τῆς κυριότητας τοῦ πλοίου πάνω ἀπό 50%.

Ἐπίσης τό ναυτολόγιο γίνεται ληξιπρόθεσμο καί παραδίδεται στή Λιμενική Ἑ Προξενική Ἀρχή γιά νά ἀποσταλεῖ στό NAT γιά δριστική ἐκκαθάριση ἀν τό πλοϊο ἀποβάλλει τήν Ἑλληνική ἐθνικότητα ή διαλυθεῖ ή ἀπωλεσθεῖ, ή ἀν ἀπολυθεῖ, χωρίς νά ἀντικατασταθεῖ, ὁ πλοίαρχος.

Τήν ἀνανέωση ἡ ἀντικατάσταση ληξιπρόθεσμου ναυτολογίου μπορεῖ κατ' ἔξαίρεση νά κάνει καί ὁ πλοίαρχος ὅταν τό πλοϊο είναι ἐφοδιασμένο μέ ληξιπρόθεσμο ναυτολόγιο χρονικοῦ διαστήματος πάνω ἀπό 12 μῆνες γιά διάφορους λόγους καί δέν ἔχει ἀντικατασταθεῖ. Πρέπει δημαρχία σέ πρώτη εύκαιριά ὁ πλοίαρχος νά τό θεωρήσει σέ Λιμενική Ἑ Προξενική Ἀρχή.

2) Χρησιμότητα ναυτολογίου.

Ἡ χρησιμότητα τοῦ ναυτολογίου είναι πολλαπλή γιατί:

- a) Παρέχει τή δυνατότητα στίς άρχες νά διαπιστώνουν κάθε φορά τήν κανονική έπανδρωση τοῦ πλοίου, στοιχείο πολύ σημαντικό γιά τήν άσφαλεια τοῦ πλοίου.
- β) 'Αποδεικνύει τή σύμβαση ναυτολογήσεως τοῦ πλοιάρχου καί τοῦ πληρώματος, διασφαλίζοντας ἔτσι τά συμφέροντα πού άπορρέουν ἀπό αὐτήν, τόσο τοῦ προσωπικοῦ τοῦ πλοίου ὅσο καί τοῦ πλοιοκτήτη.
- γ) Προσδιορίζονται οι ύποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου, τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος καί τοῦ πλοιοκτήτη πρός τά ἀσφαλιστικά ταμεῖα (NAT κλπ.).
- δ) 'Η σύμβαση ναυτολογήσεως δλοκληρώνεται (καταρτίζεται) μόνο μέ τή ἐγγραφή τοῦ ναυτικοῦ στό ναυτολόγιο ἀπό τή Λιμενική ἢ Προξενική Ἀρχή, ὅποτε καί ἀρχίζουν καί γιά τά δύο μέρη (ναυτικό-πλοιοκτήτη) τά δικαιώματα καί οἱ ύποχρεώσεις.

3) Θεώρηση ναυτολογίου – Κυρώσεις.

'Ο πλοίαρχος εἴναι ύποχρεωμένος μέσα σέ 24 ὥρες ἀπό τόν κατάπλου τοῦ πλοίου σέ ἑλληνικό λιμάνι ἢ σέ λιμάνι ἔξωτερικοῦ πού ἔδρεύει Ἑλληνική Λιμενική ἢ Προξενική Ἀρχή νά προσκομίσει τό ναυτολόγιο γιά θεώρηση. Τήν ἴδια ύποχρέωση ἔχει ὁ πλοίαρχος καί κατά τόν ἀπόπλου.

'Η Λιμενική ἢ Προξενική ἀρχή προβαίνει στή θεώρηση τοῦ ναυτολογίου ἀφοῦ ἐλέγχει τήν κανονικότητα τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος καί τῶν ύπολοίπων ἐγγραφῶν σ' αὐτό.

Σέ περίπτωση ἀνανεώσεως τοῦ ναυτολογίου ἀπό τόν πλοίαρχο, ἡ Ἀρχή ἐλέγχει καί ἐπικυρώνει, μέ βάση τό ἡμερολόγιο τοῦ πλοίου καί τά ναυτικά φυλλάδια, τίς μεταβολές τοῦ πληρώματος πού ἔκανε ὁ πλοίαρχος στό ναυτολόγιο καί τό ἐπικυρώνει μέ σχετική θεώρηση.

'Η μή ἔγκαιρη προσκόμιση τοῦ ναυτολογίου γιά θεώρηση ἀποτελεῖ γιά τόν πλοίαρχο πειθαρχικό παράπτωμα.

'Η μή τήρηση τοῦ ναυτολογίου στό πλοϊο ἢ μή θεώρηση αύτοῦ κατά τόν ἀπόπλου ἀποτελεῖ γιά τόν πλοίαρχο ποινικό ἀδίκημα πού τιμωρεῖται μέ φυλάκιση μέχρι 6 μῆνες.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ – ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

5.1 Σύνθεση προσωπικοῦ πλοίων.

5.1.1 Ἐννοια συνθέσεως προσωπικοῦ πλοίων.

‘Ανάλογα μέ τήν κατηγορία πού άνήκει κάθε πλοϊο (φορτηγό – δεξαμενόπλοιο – έπιβατηγό – όχηματα γαγάγο κλπ.), τό μέγεθός του (χωρητικότητα), τό εἶδος τῶν μηχανῶν του, τά έκτελούμενα ταξίδια κλπ, καθορίζεται από τίς ύπαρχουσες διατάξεις οἱ ἀπαιτούμενος ἀριθμός καὶ οἱ εἰδικότητες τοῦ προσωπικοῦ του. Δηλαδή πόσα ἄτομα κάθε εἰδικότητας καὶ κάθε βαθμοῦ εἴναι ἀναγκαῖα νά ύπηρετοῦν στό πλοϊο, ὥστε αὐτό νά ταξιδεύει μέ ἀσφάλεια καὶ νά καλύπτονται πλήρως ὅλες οἱ λειτουργί-κές ἀνάγκες του. Παράλληλα ἔχασφαλίζεται ἡ κανονική ἀπασχόληση τοῦ πληρώματος ἀπό τήν ἀποψη ὥρων ἐργασίας.

Τό σύνολο τῶν κατά εἰδικότητα καὶ βαθμοῦ ἀτόμων πού πρέπει νά ναυτολογηθοῦν στό πλοϊο ἀποτελοῦν τή **σύνθεση πληρώματος τοῦ πλοίου**. Ἐπομένως σύνθεση πληρώματος ἐνός πλοίου λέγεται ὁ ἀριθμός τῶν ναυτικῶν κατά βαθμούς καὶ εἰδικότητες πού ἀπαιτοῦνται ἀπό τό Νόμο γιά τήν ἐπάνδρωσή του.

5.1.2 Ὁργανική – Κανονική σύνθεση πληρώματος.

‘Η σύνθεση τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων καθορίζεται μέ Προεδρικά διατάγματα, πού ἔκδιδονται σύμφωνα μέ ἔξουσιοδότηση τοῦ ΚΔΝΔ γιά κάθε κατηγορία πλοίων. Σέ ειδικές περιπτώσεις μπορεῖ ἡ σύνθεση νά δρισθεῖ καὶ μέ ύπουργικές ἀποφάσεις γιά πλοϊα πού ταξιδεύουν μεταξύ λιμένων ἢ ὅρμων πού βρίσκονται μέσα στόν ἴδιο κόλπο ἢ μέσα σέ δύο συνεχόμενους κόλπους ἢ σέ παρακείμενες ἀκτές, γιά πλοϊα ἀναψυχῆς πού ἔκτελοῦν τακτικά ταξίδια μέ συνολική διάρκεια μικρότερη ἀπό ἔνα 24ωρο ἢ γιά πλοϊα ἐφοδιασμένα μέ αύτόματες συσκευές καὶ μηχανήματα.

‘Η σύνθεση τοῦ πληρώματος πλοίους ἡ ὅποια καθορίζεται σύμφωνα μέ τά παραπάνω, ὀνομάζεται **ὅργανική σύνθεση**. Αύτή καταχωρεῖται στό ναυτολόγιο τοῦ πλοίου ἀπό τή Λιμενική ἢ Προξενική Ἀρχή κατά τήν ἔκδοση ἢ ἀνανέωσή του.

‘Αν στό πλοϊο είναι ναυτολογημένα (ύπηρετοῦν) τά ἄτομα πού προβλέπονται ἀπό τήν ὅργανική σύνθεσή του, σέ ἀριθμό, εἰδικότητα καὶ βαθμό, τότε θεωρεῖται ὅτι τό πλοϊο ἔχει **κανονική σύνθεση**.

Στήν πράξη δημως συχνά ή σύνθεση τοῦ προσωπικοῦ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων δέν εἶναι κανονική καὶ αὐτό συμβαίνει λόγω:

- a) Τῆς ίδιορρυθμίας πού παρουσιάζει ἡ ἐλληνική Ἐμπορική ναυτιλίᾳ, ἀφοῦ τὸ σύνολο σχεδόν τοῦ ἐλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου κινεῖται μακριά ἀπό τὸν ἐλληνικό θαλάσσιο χῶρο, μὲν ἀποτέλεσμα νά μή βρίσκονται ἐπιτόπου "Ἐλληνες ναυτικοί νά ἀναπληρώσουν αὐτούς πού ἀπολύονται, γιά διαφόρους λόγους, στά λιμάνια τοῦ ἔξωτεριοῦ.
- β) Τοῦ μεγάλου ὅγκου τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ἀνεπάρκειας (ποσοτικῆς καὶ ποιοτικῆς) τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ τῆς, σέ συνδυασμό μέ τό γεγονός ὅτι ὁ πληθυσμός τῆς Ἑλλάδας εἶναι σχετικά μικρός γιά νά ἀνταποκριθεῖ στίς ἀνάγκες ἐπανδρώσεως ἐνός τέτοιου γιγαντιαίου Ἐμπορικοῦ στόλου.
- γ) Τῆς προστασίας πού παρέχει ἡ ἐλληνική νομοθεσία στόν ἔλληνα ναυτικό, ἐπιτρέποντας κατ' ἔξαίρεση μόνο τῇ ναυτολόγηση ἀλλοδαπῶν στά ἐλληνικά πλοῖα σέ ποσοστό μέχρι 25% τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως καὶ ἐφόσον δέν προσφέρονται ἔλληνες ναυτικοί γιά ναυτολόγηση.

Γιά τήν ἀντιμετώπιση τῶν δυσχερειῶν αὐτῶν οἱ ὄποιες εἶναι δυνατό νά ματαιώσουν ἢ νά διακόψουν τά ταξίδια τοῦ πλοίου καὶ νά θίξουν συμφέροντα τῶν ἐπιβατῶν ἢ ναυλωτῶν τοῦ πλοίου, τοῦ πλοιοκτήτη ἢ τρίτων ἢ καί γενικότερα συμφέροντα, ὁ νόμος προβλέπει, κατ' ἔξαίρεση, καὶ μέ δρισμένες προϋποθέσεις, τή διενέργεια ταξιδίου ἢ ταξιδίων μέ ἐλλιπή, εἴτε κατά προσόντα εἴτε κατά ἀριθμό σύνθεση. Στήν περίπτωση δημως αὐτή εἶναι ἀπαραίτητη ἡ ἐκτίμηση ἀπό τίς ἀμρόδιες Ἀρχές, ὅτι τό πλοϊο μέ τό πλήρωμα αὐτό μπορεῖ νά ἐκτελέσει ἀσφαλῶς τό ταξίδι του.

5.1.3 Ἐλληνήσ σύνθεση (ύποχρέωση πλοιάρχου — Λιμενικής Ἀρχῆς).

α) Ἐλλιπή σέ προσόντα (ἀντικανονική) σύνθεση πληρώματος.

Ἐλλιπή σέ προσόντα ἢ ἀντικανονική, ὥπως συνήθως λέγεται, σύνθεση τοῦ πληρώματος ἔχομε ὅταν ὑπάρχουν στό πλοϊο οἱ προβλεπόμενοι σέ ἀριθμό ἀπό τήν ὀργανική σύνθεσή του ναυτικοί, ἀλλά δέ διαθέτουν ὅλοι τους τά ἀποδεικτικά ναυτικῆς ἴκανότητας (διπλώματα, πτυχία, ἀδειες) πού ἀπαιτούνται γιά κάθε εἰδικότητα.

Σέ ἔξαιρετικές περιπτώσεις, οἱ ὄποιες προσδιορίζονται ἀπό τό νόμο, καὶ μέ τήν προϋπόθεση ὅτι δέ δημήουργεῖται κίνδυνος γιά τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοϊ, μετά ἀπό αἴτηση τοῦ πλοιάρχου καὶ ἔγκριση τῆς Λιμενικῆς Ἡ Προξενικῆς Ἀρχῆς, ἡ ὄποια καταχωρίζεται στό ναυτολόγιο τοῦ πλοϊου ἐπιτρέπεται ἡ συμπλήρωση τοῦ πληρώματος μέ ἀνειδίκευτους ἔλληνες ναυτικούς χωρίς τά ἀπαιτούμενα ἀποδεικτικά προσόντων. Αύτό δημως ὅταν δέν ὑπάρχουν ἔλληνες ναυτικοί πού νά διαθέτουν τά ἀπαιτούμενα ἀποδεικτικά στό λιμάνι πού βρίσκεται τό πλοϊο καὶ στά πλησιέστερα λιμάνια, ἢ ὅταν αὐτοί πού ὑπάρχουν, δέν προσφέρονται γιά ἐργασία ἢ προσφέρονται μέ δρους οἱ ὄποιοι δέν εἶναι σύμφωνοι μέ τίς διατάξεις τοῦ μισθολογίου καὶ τῶν δρων ἐργασίας τῶν συλλογικῶν συμβάσεων. Ἐπίσης ἐπιτρέπεται ἡ συμπλήρωση μέ ἀλλοδαπούς ναυτικούς, ὅταν ὑπάρχουν οἱ νόμιμες προϋποθέσεις, ἀλλά μόνο μέχρι τό $\frac{1}{4}$, ὥπως εἴπαμε, τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος.

Οἱ ἀντικανονικά ναυτολογημένοι πρέπει ὀπισδήποτε νά ἀντικατασταθοῦν, μέσα στίς προθεσμίες πού δρίζει ὁ νόμος (4 μῆνες ἢ ἕνα ἔτος) καὶ ύποχρεωτικά ὅταν τό πλοϊο καταπλεύσει σέ ἐλληνικό λιμάνι.

Συνέπειες έλλιπούς σέ προσόντα συνθέσεως.

Έφόσον διαπιστωθεί άπό τή Λιμενική ή Προξενική Αρχή έλλιπης σέ προσόντα σύνθεση τού προσωπικού τού πλοίου, χωρίς νά συντρέχουν οί παραπάνω έξαιρετικές περιπτώσεις, ή Αρχή άπαγορεύει τόν άπόπλου.

Έξαλλου γιά τόν πλοίαρχο άποτελεῖ πειθαρχικό παράπτωμα, ἀν τό πλοϊο ταξιδεύει μέ αντικανονική σύνθεση χωρίς τήν ἄδεια τῆς Λιμενικῆς ή Προξενικῆς Αρχῆς.

Ἐπίσης ἄλλη περίπτωση έλλιπούς κατά προσόντα συνθέσεως ἔχομε ὅταν δέν ύπάρχουν ἔλληνες ναυτικοί γιά νά ἔξυπηρετήσουν τίς ἀνάγκες κάποιας εἰδικότητας ή ὅταν δέν ἔχουν οί ἔλληνες ναυτικοί τήν ἀπαιτούμενη ἐμπειρία γιά δρισμένες ειδικότητες, ὅπότε ἐπιτρέπεται, μέ ἔγκριση τού 'Υπουργοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ή πρόσληψη γιά δρισμένο χρόνο, ὁ ὅποιος δέν μπορεῖ νά ύπερβει τήν τριετία, ἀλλοδαπῶν στίς δριγανικές θέσεις τού πλοίου.

β) Έλλιπής σέ άριθμό σύνθεση πληρώματος.

Όταν ὁ άριθμός τῶν ναυτικῶν, πού ἔχουν ναυτολογηθεῖ καί ἐργάζονται στό πλοϊο, εἶναι μικρότερος ἀπό αὐτόν πού προβλέπεται ἀπό τήν δριγανική του σύνθεση, τότε ή σύνθεση τού πληρώματος καλεῖται **έλλιπής σέ άριθμό**. Καί στήν περίπτωση αὐτή ή Λιμενική ή Προξενική Αρχή άπαγορεύει τόν άπόπλου τού πλοίου.

Όταν ὅμως ύπάρχουν ἀνειλημένες γιά τό πλοϊο ύποχρεώσεις ἀπό τή σύμβαση ναυλώσεως ή ύπάρχει ἄλλη ἔκτακτη ἀνάγκη, ἐπιτρέπεται ή διενέργεια πλόων μέ έλλιπη σέ άριθμό σύνθεση, ὕστερα ἀπό ἔγκριση βέβαια τῆς Λιμενικῆς ή Προξενικῆς Αρχῆς ή ὅποια καταχωρίζεται στό ναυτολόγιο. Ή ἔγκριση αὐτή δίνεται μετά ἀπό γραπτή αἴτηση τού πλοιάρχου, στήν ὅποια ἀναφέρεται ή ἀδυναμία συμπληρώσεως τῆς δριγανικῆς συνθέσεως τού πλοίου, οἱ λόγοι πού ἐπιβάλλουν τήν ἔκτελεση τού ταξιδίου καί τό δέν ύπάρχει κίνδυνος γιά τήν ἀσφάλεια τού πλοίου, πράγμα τό ὅποιο σάν βασική προϋπόθεση λαμβάνεται ύπόψη ἀπό τήν ἀρμόδια Αρχή.

Όταν δέν ύπάρχει Λιμενική ή Προξενική Αρχή, ή διαπίστωση τῶν παραπάνω προϋποθέσεων γίνεται ἀπό τόν πλοίαρχο καί καταχωρίζεται στό ήμερολόγιο τού πλοίου, τό ὅποιο θεωρεῖται ἀπό τή Λιμενική ή Προξενική Αρχή, στό πρώτο λιμάνι κατάπλου, ὅπου θά ύπάρχει Αρχή.

Συνέπειες έλλιπούς σέ άριθμό συνθέσεως.

Στήν περίπτωση πού τό πλοϊο ταξιδεύει μέ έλλιπη σέ άριθμό σύνθεση ή ἀπλῶς μέ έλλιπη σύνθεση ὕστερα ἀπό ἄδεια τῆς Λιμενικῆς ή Προξενικῆς Αρχῆς, ὁ πλοιοκτήτης ύποχρεώνεται σέ:

- Καταβολή τῶν είσφορῶν (έργαζόμενου καί ἐργοδότη) πού ἀναλογοῦν στό NAT καί τά ἄλλα ἀσφαλιστικά ταμεῖα τῶν μελῶν τού πληρώματος πού λείπουν ἀπό τή σύνθεση.
- Καταβολή τού μισθοῦ τῶν μελῶν τού πληρώματος πού λείπουν στά ύπόλοιπα μέλη τού πληρώματος πού διεκπεραιώνουν τήν ἀντίστοιχη ἐργασία αὐτῶν πού λείπουν.
- Συμπλήρωση τού προσωπικού πού λείπει ἀπό τήν δριγανική σύνθεση, μέσα στίς προθεσμίες πού δρίζουν οί ἔγκρισεις πού δίνονται ἀπό τίς ἀρμόδιες Αρχές, γιά προσωρινή κίνηση τού πλοίου μέ έλλιπη σύνθεση.

Στήν περίπτωση πού τό πλοϊο ταξιδεύει μέ έλλιπη κατά άριθμοσύνθεση χωρίς ἄδεια τῆς Λιμενικῆς ή Προξενικῆς Αρχῆς, ὁ πλοίαρχος τού πλοίου διώκεται ποινικά καί πειθαρχικά.

Είναι δυνατό νά έχομε συγχρόνως έλλιπή καί σέ προσόντα καί σέ άριθμό σύνθεση, όπότε οι συνέπειες είναι δλες έκεινες πού προβλέπονται γιά κάθε μία περίπτωση χωριστά.

Έπιπτρέπεται ή ναυτολόγηση ναυτικών σέ άριθμό ή σέ προσόντα πάνω από αύτη πού δρίζει ή όργανική σύνθεση τοῦ πλοίου έφόσον τό έπιθυμεῖ ό πλοιοκτήτης.

5.1.4 Είδική σύνθεση πληρώματος.

Σέ έξαιρετικές περιπτώσεις έπιπτρέπεται μέ απόφαση τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας νά καθορισθεῖ **είδική σύνθεση** τοῦ πληρώματος πλοίου γιά ένα ή περισσότερα ταξείδια, δταν π.χ. αύτό πρόκειται νά παροπλισθεῖ ή νά διαλυθεῖ ή νά παραδοθεῖ κενό στούς άγοραστές ή άφοι άγορασθεῖ νά παραληφθεῖ άπό τό έξωτερικό (τραβερσάδα). Ή σύνθεση αύτή είναι σχετικά μειωμένη.

Είδικά γιά τά νηολογούμενα, σύμφωνα μέ τό άρθρο 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53, έλληνικά πλοία, ή έγκριτική κοινή απόφαση τῶν τριών 'Υπουργῶν καθορίζει μεταξύ τῶν ἄλλων καί εύνοϊκούς όρους ώς πρός τήν έλλιπή σέ προσόντα σύνθεση τοῦ πληρώματός τους. Παρέχεται δηλαδή ή δυνατότητα ναυτολογήσεως, προσωρινά, ναυτικῶν μέ κατώτερα προσόντα, οι δποιοί δμως πρέπει μετά άπό ένα χρονικό διάστημα νά άντικαθίστανται. Καί στήν περίπτωση αύτή ή έκτέλεση ταξιδίου άπό τά πλοία τής κατηγορίας αύτης, μέ (νόμιμα) έλλιπή σέ προσόντα σύνθεση πληρώματος, έπιπτρέπεται άπό τή Λιμενική ή Προξενική Αρχή, μόνον έφόσον δέν ύπάρχει κίνδυνος γιά τήν άσφάλεια τοῦ πλοίου καί γιά τήν έκτέλεση τοῦ ταξιδίου.

5.2 Σύμβαση ναυτολογήσεως.

5.2.1 Γενικά γιά τή ναυτική έργασια.

Ναυτική έργασια καλείται ή έργασια (πνευματική - σωματική) ή δποία προσφέρεται πάνω στό πλοίο, γιά τήν πραγματοποίηση τής άποστολής του, άπό μία δμάδα άτόμων μέ είδικές γνώσεις καί ίκανότητες, οι δποιοί άνήκουν έπαγγελματικά στήν τάξη τῶν ναυτικῶν. Ή δμάδα αύτή άποτελείται άπό τόν πλοίαρχο καί τό πλήρωμα.

Η ναυτική έργασια, τής δποίας ή άμοιβή είναι άπό τίς πιό προνομιακές, παρουσιάζει βασικές ιδιομορφίες σέ σχέση μέ τήν έργασια τής ξηρᾶς, οι δποίες δφείλονται στό γεγονός ότι αύτή παρέχεται στό πλοίο, τό δποίο είναι προορισμένο νά κινεῖται διαρκώς, μέ άποτελέσμα οι έργαζόμενοι σ' αύτό:

- Νά άντιμετωπίζουν συνεχείς έπαυξημένους κινδύνους, δπως έπισης καί κλιματολογικές συνθήκες οι δποίες έπιδρούν στήν ύγεια τους.
- Νά βρίσκονται σέ διαρκή έτοιμότητα γιά τήν άσφάλεια τοῦ πλοίου.
- Νά ζοῦν ύποχρεωτικά μέ τά ἄλλα μέλη τοῦ πληρώματος, σέ δλη τή διάρκεια τής ναυτολογήσεώς τους, καί νά μήν μποροῦν μετά τή λήξη τοῦ ώραρίου τής έργασίας τους νά έπανέλθουν στό σπίτι τους καί τήν οίκογένειά τους, ούτε νά άποχωρήσουν άπό τόν τόπο τής έργασίας τους, δποτε θελήσουν.
- Νά βρίσκονται μακριά άπό τή φυσική καί άμεση κάλυψη καί προστασία τής Κρατικής έξουσίας.
- Νά έργαζονται κάτω άπό συνθήκες αύξημένης πειθαρχίας, δπως δ Νόμος δρίζει σέ σύγκριση μέ τίς έργασίες ξηρᾶς.
- Νά μήν μποροῦν νά παραιτηθούν άπό τήν έργασία τους δποτε τό θελήσουν, δταν τό πλοίο ταξιδεύει ή δταν βρίσκεται σέ λιμάνια τοῦ έξωτερικοῦ, δπου ή

έγκατάλειψή του χωρίς νά ύπαρχουν δρισμένες προϋποθέσεις άπαγορεύεται.

Γιά τούς παραπάνω λόγους ή ρύθμιση τῆς ναυτικῆς έργασίας άντιμετωπίζεται μέ ίδιαίτερους κανόνες δικαίου τό σύνολο τῶν όποιων άποτελεῖ τό ναυτεργατικό δίκαιο.

Πηγές Ναυτεργατικοῦ δικαίου.

Οι κυριότερες πηγές τοῦ ναυτεργατικοῦ δικαίου εἶναι:

- Ό ΚΙΝΔΑ,** στίς διατάξεις τοῦ όποίου περιλαμβάνονται ό τρόπος συνάψεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, τά δικαιώματα καί οἱ ύποχρεώσεις πού άπορρέουν άπό αὐτήν γιά τὸν έργαζόμενο καί τὸν έργοδότη (πλοιοκτήτη – ἐφοπλιστή), καθώς καί τά θέματα τῆς λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.
- Ό ΚΔΝΔΑ,** στίς διατάξεις τοῦ όποίου περιλαμβάνονται ή διάκριση τῶν έργαζομένων στή Θάλασσα, σέ ναυτικούς καί ἐργάτες Θάλασσας, θέματα τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς καί ἑκπαιδεύσεως, θέματα συνθέσεως τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων καί εύρεσεως ναυτικῆς έργασίας, τό πειθαρχικό καί ποινικό δίκαιο τοῦ Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ κλπ.
- Οι Κανονισμοί Έργασίας στά έμπορικά πλοϊα,** δηλαδή ό Κανονισμός Έργασίας Φορτηγῶν Πλοίων (ΚΕΦΠ/1971) καί ό Κανονισμός Εσωτερικῆς Υπηρεσίας Έπιβατηγῶν Πλοίων (ΚΕΥΕΠ/1960), οἱ όποιοι ρυθμίζουν ἀναλυτικά καί συγκεκριμένα τὸν τρόπο τῆς διεξαγωγῆς τῆς έργασίας στά πλοϊα, καθώς καί τήν ιεραρχία καί τά καθήκοντα τοῦ κάθε μέλους τοῦ πληρώματος.
- Οι Συλλογικές Συμβάσεις ναυτικῆς έργασίας** μέ τίς όποιες ρυθμίζονται θέματα ἀποδοχῶν καί ἀποζημιώσεων, ἐπιδομάτων, ὡρῶν έργασίας, ἄδειας κλπ. τοῦ πληρώματος.
- Η ειδική νομοθεσία γιά τήν κοινωνική προστασία καί ἀσφάλιση τῶν ἀπασχολουμένων στή Θάλασσα** (περί ΝΑΤ, Ο.Ν., Έστίας Ναυτικοῦ κλπ.).
- Οι Διεθνεῖς Συμβάσεις καί Συστάσεις τῆς Διεθνοῦς Οργανώσεως Έργασίας (ΔΟΕ) γιά θέματα ναυτικῆς έργασίας.**

“Η ΔΟΕ ίδρυθηκε τό 1919 καί μετέχουν σ' αὐτή σήμερα τά κράτη μέλη τοῦ ΟΗΕ. “Εχει σκοπό τή βελτίωση τῶν συνθηκῶν έργασίας, σέ παγκόσμιο ἐπίπεδο, γιά τήν ἔδραίωση τῆς κοινωνικῆς δικαιοσύνης.

“Οργανα τῆς ΔΟΕ εἶναι, ή Διεθνής Διάσκεψη καί τό Διεθνές Γραφεῖο Έργασίας.

“Η ΔΟΕ γιά τά θέματα τῆς Ναυτικῆς έργασίας διαθέτει ειδικό ὅργανο, τή **Μικτή Ναυτιλιακή Έπιτροπή**, ή όποια ἀποτελεῖται μόνο ἀπό ἐκπροσώπους τῶν ἐφοπλιστῶν καί τῶν ναυτικῶν, καί ή όποια ἔχει ἐπιδείξει ίδιαίτερη δραστηριότητα. “Εχει πρωτοστατήσει στήν κατάρτιση πολλῶν διεθνῶν συμβάσεων σέ θέματα ναυτικῆς έργασίας, οἱ σπουδαιότερες ἀπό τίς όποιες ἀναφέρονται:

- Στό δριο ήλικίας (1920).
- Στήν εύρεση έργασίας (1925).
- Στή σύμβαση ναυτολογήσεως (1926).
- Στήν παλινόστηση ναυτικῶν (1926).
- Στήν κοινωνική ἀσφάλιση (1946).
- Στήν ἐνδιαίτηση τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων (1949, 1950).
- Στά δελτία ταυτότητας τῶν ναυτικῶν (1963).

Τό κοινοτικό δίκαιο δέν ἀποτελεῖ ἀκόμη πηγή τοῦ ναυτεργατικοῦ δικαίου, ἀν καί ή Έλλάδα ἔχει ἐνταχθεῖ πλήρως στήν ΕΟΚ. Προβλέπεται όμως οτι θά ύπαρχουν τροποποιήσεις σύμφωνα μέ αὐτό στόν ἀσφαλιστικοκοινωνικό τομέα, στόν τομέα

της έλευθερης μετακινήσεως τῶν ἐργαζομένων κλπ., όπου οἱ σχετικές διατάξεις θά ισχύουν γιά τήν Ἑλλάδα μετά 7ετία ἀπό τήν ἔνταξή της.

5.2.2 Ἔννοια συμβάσεως ναυτολογήσεως.

‘Ο ναυτικός γιά νά ἀπασχοληθεῖ ἐπαγγελματικά, δηλαδή γιά νά γίνει μέλος τοῦ πληρώματος σέ ἑλληνικό πλοϊο, ἔρχεται σέ ἔλευθερη συμφωνία μέ τὸν πλοιοκτήτη ἢ τὸν ἐφοπλιστὴ ἢ τὸν πλοίαρχο ὡς ἐκπρόσωπο τους. Ἡ παραπάνω συμφωνία ὁνομάζεται **σύμβαση ναυτολογήσεως**. Μέ αὐτῇ ὁ ναυτικός ἀναλαμβάνει τήν ὑποχρέωση νά παρέχει σέ δρισμένο πλοϊο τήν ἐργασία τήν ἀντίστοιχη στό βαθμό καὶ τήν εἰδικότητα μέ τήν ὅποια προσλήφθηκε καὶ ὁ πλοιοκτήτης νά καταβάλλει στό ναυτικό τίς ἀποδοχές πού συμφώνησαν.

5.2.3 Κατάρτιση συμβάσεως ναυτολογήσεως.

Σύμφωνα μέ τό ΚΙΝΔ, ἡ σύμβαση ναυτολογήσεως τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος συνάπτεται μέ τόν πλοίαρχο ὡς ἐκπρόσωπο τοῦ πλοιοκτήτη ἢ τοῦ ἐφοπλιστῆ, ἐνῶ τοῦ πλοιάρχου ἀπευθείας μέ τόν πλοιοκτήτη ἢ τόν ἐφοπλιστὴ ἢ τούς νόμιμους ἐκπροσώπους τους, καὶ θεωρεῖται ὀλοκληρωμένη μέ τήν ἐγγραφή ἀπό τή Λιμενική Ἀρχή τῶν στοιχείων αὐτῆς στό ναυτολόγιο τοῦ πλοίου.

Στά λιμάνια πού δέν ὑπάρχει ἔδρα Λιμενικῆς ἢ Προξενικῆς Ἀρχῆς, ὁ πλοίαρχος μπορεῖ νά κάνει ναυτολογήσεις πληρώματος καταχωρώντας τά στοιχεῖα τῆς συμβάσεως στό ἡμερολόγιο τοῦ πλοίου καὶ τό ναυτικό φυλλάδιο τοῦ ναυτολογούμενου.

Οἱ ναυτολογήσεις πού γίνονται μέ τόν τρόπο αὐτό καταχωροῦνται στό ναυτολόγιο ἀπό τή Λιμενική ἢ Προξενική Ἀρχή μέ τήν ἡμερομηνία τῆς ἐγγραφῆς τους στό ἡμερολόγιο τοῦ πλοίου, κατά τόν κατάπλου τοῦ πλοίου στό πρῶτο λιμάνι, πού ἐδρεύει Λιμενική ἢ Προξενική Ἀρχή.

5.2.4 Στοιχεῖα τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.

Κάθε σύμβαση ναυτολογήσεως, σύμφωνα μέ τό νόμο, πρέπει νά περιέχει ἀπαραίτητα τά στοιχεῖα τῶν συμβαλλομένων καὶ τοῦ πλοίου, καθώς καὶ τούς ὅρους μέ τούς ὅποιους συμφωνεῖται. Τά στοιχεῖα αὐτά εἶναι τά ἔξης:

- Τά στοιχεῖα τοῦ πλοιοκτήτη καὶ τοῦ πλοιάρχου.
- Τά στοιχεῖα τοῦ πλοίου (ὄνομα, χωρητικότητα, εἶδος ΔΔΣ).
- Τά στοιχεῖα ταυτότητας τοῦ ναυτολογούμενου καὶ τής ναυτικῆς του ἀπογραφῆς, καθώς καὶ τήν εἰδικότητα μέ τήν ὅποια ναυτολογεῖται.
- Τό μισθό.
- Τή διάρκεια τῆς συμβάσεως.

Τά στοιχεῖα αὐτά καταχωροῦνται στίς οἰκεῖες στῆλες τοῦ ναυτολογίου ἀπό τή Λιμενική ἢ Προξενική Ἀρχή.

‘Από τά παραπάνω προκύπτει ὅτι δέν εἶναι ἀπαραίτητο νά συνταχθεῖ ίδιαίτερο ἐγγραφο συμβάσεως ναυτολογήσεως. Ἐν ὅμως ἔχει καταρτισθεῖ, πρέπει νά ἐπισυναφθεῖ στό ναυτολόγιο.

Πάντως στήν πράξη ἔχει καθιερωθεῖ ἡ σύνταξη ίδιαίτερου συμφωνητικοῦ, τό δοποῖο ὁνομάζεται **ἀτομική σύμβαση** καὶ τό ὅποιο ὑπογράφεται ἀπό τόν ναυτικό, τόν πλοιοκτήτη, πλοίαρχο ἢ ἀρμόδιο νόμιμο ἐκπρόσωπο τους καὶ θεωρεῖται ἀπό τή Λιμενική Ἀρχή.

Εύνοϊκότεροι όροι τής άτομικής συμβάσεως ύπερισχύουν άπο αλλούς δυσμενέστερους για τό ναυτικό πού μπορεῖ νά προβλέπονται άπο τίς Συλλογικές Συμβάσεις ή άλλες διατάξεις.

5.2.5 Διάρκεια τής συμβάσεως ναυτολογήσεως.

‘Η διάρκεια τής συμβάσεως ναυτολογήσεως άποτελεῖ βασικό στοιχεῖο της, γι’ αύτό καί ὅπως εἴπαμε, καταχωρεῖται στό ναυτολόγιο.

Μπορεῖ νά συμφωνηθεῖ:

α) Γιά δρισμένο χρόνο, π.χ. 2 ή 4 μῆνες κλπ.

β) Γιά ένα ή περισσότερα ταξίδια.

Τό ταξίδι μπορεῖ νά είναι άπλης ή διπλης διαδρομής (άπο ένα λιμάνι σέ άλλο, Πειραιά - Μασσαλία, ή κυκλικό μέ έπιστροφή στό άρχικο λιμάνι, Πειραιά - Νεάπολη - Μασσαλία - Νεάπολη - Πειραιά).

γ) Γιά άδριστο χρόνο.

Σύμφωνα μέ τήν Ισχύουσα συλλογική σύμβαση οι άδριστου χρόνου συμβάσεις διαρκοῦν τουλάχιστο έξι (6) μῆνες γιά δσους ύπηρετοῦν σέ δεξαμενόπλοια καί έπτα (7) μῆνες γιά δσους ύπηρετοῦν σέ πλοια ξηροῦ φορτίου.

5.2.6 Λύση τής συμβάσεως ναυτολογήσεως.

‘Η λύση τής συμβάσεως ναυτολογήσεως γίνεται:

- α) Αύτοδικαίως.** Δηλαδή χωρίς καμιά ιδιαίτερη ένέργεια τῶν συμβαλλομένων όπου ό νόμος καθορίζει αύτό.
- β) Μέ κοινή συμφωνία** (άμοιβαία συναίνεση). “Οταν δηλαδή ό ναυτικός καί ό πλοιαρχος (ή πλοιοκτήτης) συμφωνήσουν νά τερματισθεῖ ή διάρκεια τής συμβάσεως.
- γ) Μέ καταγγελία.** “Οταν δηλαδή τό ένα άπο τά συμβαλλόμενα μέρη (πλοιαρχος ή ναυτικός ή πλοιοκτήτης) άποφασίζει νά τερματίσει τή σύμβαση μέ τίς προϋποθέσεις βέβαια ή τίς συνέπειες πού δρίζει ό νόμος.

α) Αύτοδικαία λύση τής συμβάσεως ναυτολογήσεως.

Έχομε αύτοδικαία λύση τής συμβάσεως ναυτολογήσεως στίς παρακάτω περιπώσεις.

- 1) **‘Απώλειας τοῦ πλοίου** (ναυάγιο).
- 2) **‘Αποβολής τῆς ἐλληνικῆς σημαίας** (ὅταν π.χ. ένα έλληνικό πλοϊο πωληθεῖ σέ άλλοδαπό, ὅπότε άλλάζει έθνικότητα).
- 3) **‘Εκποίησεως τοῦ πλοίου σέ δημόσιο πλειστηριασμό.** Δέν έχει σημασία, ἀν μέ τήν έκποίηση τό πλοϊο θά άλλάξει ή δχι σημαία.
- ‘Η κατάσχεση τοῦ πλοίου ή ή πτώχευση τοῦ πλοιοκτήτη ή τοῦ έφοπλιστῆ δέν έπιφέρει τήν αύτοδικαία λύση τής συμβάσεως ναυτολογήσεως.
- 4) Θανάτου τοῦ ναυτικοῦ.** ‘Η σύμβαση ναυτολογήσεως δέν λύνεται αύτοδικαίως μέ τό θάνατο τοῦ πλοιοκτήτη ή τοῦ έφοπλιστῆ ή τοῦ πλοιάρχου (άλλα μόνο μέ τό θάνατο τοῦ ναυτικοῦ).
- 5) Ασθένειας ναυτικοῦ.** Δηλαδή ὅταν ό ναυτικός μέ γνωμάτευση τοῦ ιατροῦ θά πρέπει νά ύποβληθεῖ σέ θεραπεία έκτός πλοίου (π.χ. σέ νοσοκομεῖο). “Οταν

ὅμως διατίθεται μέσα στό πλοϊο, τότε δέν έχομε λύση της συμβάσεως ναυτολογήσεως.

Αύτοδικαία λύση τής συμβάσεως ναυτολογήσεως έχουμε έπισης όταν λήξει ο χρόνος γιά τόν όποιο ναυτολογήθηκε δ ναυτικός (σύμβαση δρισμένου χρόνου) ή τό ταξίδι.

Π.χ. αν ή ναυτολόγηση έγινε για ένα τρίμηνο, τότε ή σύμβαση λύνεται καί διανομής άπολύτως άμεσως μετά τη συμπλήρωσή του τριμήνου. "Αν ή συμπλήρωση του χρόνου γίνει ένω τό πλοϊο ταξιδεύει, ή σύμβαση παρατένεται μέτοπος διοικητή, μέχρις ότου τό πλοϊο φθάσει στό λιμάνι προορισμού του.

“Αν ή ναυτολόγηση έχει γίνει «κατά πλοῦ» τότε ή σύμβαση ναυτολογήσεως λύνεται αὐτοδικαίως καί διαπολύεται, μόλις τό πλοϊο φθάσει στό λιμάνι προορισμού καί γίνει ή έκφρωση, π.χ. ναυτολόγηση γιά ένα ταξίδι Πειραιά - Μασσαλία ή σύμβαση λύνεται μετά τήν έκφρωση τού πλοίου στή Μασσαλία.

Στή ναυτολόγηση γιά κυκλικό ταξίδι ή σύμβαση λύνεται μόλις έπανέλθει καί έκφρωσει τό πλοϊο τό φορτίο του στό λιμάνι τής άφετηρίας, στόν τόπο δηλαδή που έγινε ή ναυτολόγηση.

β) Λύση τῆς συμβάσεως μέ καταγγελία.

‘Η σύμβαση τῆς ναυτολογίσεως, γιά δρισμένο ἡ ἀόριστο χρόνο ἡ κατά ταξίδι, λύνεται μέ καταγγελία ἐνός ἀπό τούς συμβαλλόμενους στίς ἀκόλουθες περιπτώσεις:

‘Ο πλοιάρχος μπορεῖ νά καταγγείλει τή σύμβαση ναυτολογήσεως ναυτικοῦ ὅποτε δήποτε, χωρίς νά είναι ύποχρεωμένος νά τηρήσει δρισμένη προθεσμία ή νά προβάλλει συγκεκριμένο λόγο, ἔκτος ἂν ὁ πλοιάρχος καταλήξει στήν ἀπόφαση καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἐπειδή ὑπάρχει κάποια σοβαρή αἰτία γιά τό ναυτικό, π.χ. χρήση ναρκωτικῶν, χαρτοπαιξία, μέθη κλπ., ὅπότε στήν περίπτωση αὐτή πρέπει νά ἀναφερθεῖ τό παράπτωμα καί νά διαπιστωθεῖ ἀπό τή Λιμενική ή Προξενική Ἀρχή, ἂν ὑπάρχει στό λιμάνι ἀπολύσεως τοῦ ναυτικοῦ ή νά ἐρευνηθεῖ ἡ περίπτωση κατά τήν ἐπικύρωση τῆς ἀπολύσεως, ἂν δέν ὑπάρχει στό λιμάνι ἀπολύσεως ‘Ελληνική Ἀρχή.

Οι ναυτικοί πού άπολύονται λόγω παραπτώματος δέν δικαιοῦνται οὕτε άποζη-
μίωση οὕτε παλινόστηση, τά δποια δικαιοῦνται αύτοί πού άπολύονται μέ καταγγε-
λία τοῦ πλοιάρχου χωρίς νά προβάλλεται κάποιος συγκεκριμένος λόγος δπως
προαναφέρθηκε.

Στίς περιπτώσεις πού λύνεται ή σύμβαση ναυτολογήσεως λόγω άνικανότητας τού πλοίου νά ταξιδέψει, λόγω κατασχέσεως, λόγω έκποιήσεως τού πλοίου σέ δημόσιο πλειστηριασμό καί λόγω παροπλισμοῦ τού πλοίου τουλάχιστο γιά 15 μέρες, οι άπολυδόμενοι ναυτικοί δικαιοῦνται μειωμένη άποζημίωση καί παλινόστηση. Συγκεκριμένα δικαιοῦνται τή μισή άποζημίωση ἀπ' ὅ,τι στίς ἄλλες περιπτώσεις, ὅχι ὅμως λινότερο ἀπό μισό μισθό.

‘Ο πλοιοκτήτης ἢ ἐφοπλιστής μπορεῖ όποτε δήποτε νά καταγγείλει τή σύμβαση ναυτολογήσεως τοῦ πλοιάρχου, χωρίς νά είναι ύποχρεωμένος νά τηρήσει δρισμένη προθεσμία ή νά προβάλλει συγκεκριμένο λόγο. Άντιθετη συμφωνία είναι ἄκυρη. Στά ποντοπόρα καί μεσογειακά φορτηγά πλοϊα, ό πλοιάρχος ἔχει τά ίδια δικαιώματα ἀποζημιώσεως ὅπως καί οι ύπόλοιποι ναυτικοί.

· Ο πλοιάρχος δικαιούται σε ύπαναχώρηση, δηλαδή σε μονομερή (άπο μέρους

του) διάλυση τῆς συμβάσεως: α) Στήν περίπτωση πού τό πλοϊο είναι άνικανο νά ταξιδέψει. β) Στήν περίπτωση παράνομης άπουσίας τοῦ ναυτικοῦ. Στήν πρώτη περίπτωση όφείλεται στό ναυτικό άποζημίωση.

Ο **ναυτικός** μπορεῖ νά καταγγείλει τή σύμβαση ναυτολογήσεως δρισμένου ḥάριστου χρόνου διποτεδήποτε, χωρίς δηλαδή νά είναι ύποχρεωμένος νά τηρήσει δρισμένη προθεσμία, ḥαν ὁ πλοίαρχος ύποπτεσι σέ βαρύ παράπτωμα τό δόποιο άποτελεῖ παράβαση τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου προσωπικά κατά τοῦ ναυτικοῦ. Π.χ. κατάχρηση ἔξουσίας. Βέβαια τό παράπτωμα αύτό πρέπει νά διαπιστωθεῖ ἀπό τήν Ἀρχήν. Ἐπίσης, ḥαν διαπιστωθοῦν ἀπό τήν Ἀρχή παραλλείψεις, δσον ἀφορᾶ τή σύνθεση τοῦ πληρώματος ḥ τή φόρτωση τοῦ πλοίου ḥ τήν ὑπαρξη στό πλοϊο τῶν ἀπαιτουμένων σωστικῶν ḥ ἄλλων μέσων ἀσφάλειας καί δέν ἀποκατασταθοῦν αύτές σύμφωνα μέ τίς ύποδείξεις τῆς Ἀρχῆς, ḥ ḥαν ὁ πλοίαρχος καθυστερεῖ τήν ἔξοφληση τῶν ἀποδοχῶν τοῦ ναυτικοῦ περισσότερο ἀπό ἔνα τρίμηνο ḥ καταβάλλει μισθό σ' αύτόν μικρότερο ἀπό αύτόν πού ἔχει συμφωνηθεῖ ḥ ἀπό τόν προβλεπόμενο ἀπό τή συλλογική σύμβαση.

"Αν τό πλοϊο ταξιδεύει στήν ἀλλοδαπή, ὁ ναυτικός μπορεῖ νά καταγγείλει τή σύμβαση ḥάριστου χρόνου, ḥαν περάσουν 7 μῆνες ἀπό τό χρόνο πού ναυτολογήθηκε σέ φορτηγό πλοϊο ἤσηροῦ φορτίου, ḥ 6 μῆνες σέ δεξαμενόπλοιο.

"Αν τό πλοϊο βρίσκεται σέ ἐλληνικό λιμάνι, ὁ ναυτικός μπορεῖ νά καταγγείλει τή σύμβαση ναυτολογήσεως ḥάριστου χρόνου καί πρίν ἀπό τή συμπλήρωση 6 ḥ 7 μηνῶν ἀπό τό χρόνο ναυτολογήσεως. "Εχει τήν ύποχρέωση δμως νά παραμείνει στό πλοϊο μέχρι 7 μέρες γιά νά βρεθεῖ ἀντικαταστάτης.

"Αν ὁ ναυτικός καταγγείλει τή σύμβαση ναυτολογήσεως χωρίς νόμιμη δικαιολογία καί πρίν λήξει ḥ διάρκειά της, αύτό ἔχει ὡς συνέπεια, τήν ἀπώλεια τοῦ δικαιώματος παλινοστήσεώς του καί τήν ύποχρέωση νά ἀποκαταστήσει κάθε ζημιά πού θά ύποστεῖ ὁ πλοιοκτήτης ḥ ἐφοπλιστής ἀπό τήν πρόωρη λύση τῆς συμβάσεως π.χ. δαπάνες ἀποστολῆς ἀντικαταστάτη. Ἐπίσης μπορεῖ νά ἀσκηθεῖ ἐναντίον του πειθαρχική δίωξη γιά μή εύσυνείδητη ἐκπλήρωση τῶν καθηκόντων του κατά τρόπο πού ἀντιβαίνει στίς νομικές καί ἡθικές ύποχρεώσεις τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

"Οταν ḥ σύμβαση λύνεται ύστερα ἀπό συμφωνία καί τῶν δύο μερῶν (ναυτικοῦ - πλοιοκτήτη ḥ πλοιάρχου) δηλαδή ὅταν ὁ ναυτικός ἀπολύεται **ἀμοιβαία συναινέσει**, δικαιοῦται ἔξοδα παλινοστήσεως, δχι δμως ἀποζημίωση.

γ) Διαδικασία λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.

"Η λύση τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως καταχωρεῖται ἀπό τή Λιμενική ḥ Προξενική Ἀρχή στό ναυτολόγιο τοῦ πλοίου καί στό ναυτικό φυλλάδιο τοῦ ναυτικοῦ.

Στά λιμάνια στά ὅποια δέν ἔδρεύει Λιμενική ḥ Προξενική Ἀρχή, ḥ λύση τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως καταχωρεῖται ἀπό τόν πλοίαρχο στό ἡμερολόγιο τοῦ πλοίου καί στό ναυτικό φυλλάδιο τοῦ ἀπολυόμενου ναυτικοῦ.

Οι ναυτολογήσεις καί ἀπολύσεις πού γίνονται ἀπό τόν πλοίαρχο, καταχωροῦνται στό ναυτολόγιο τοῦ πλοίου ἀπό τίς Ἀρχές, μέ τήν ἵδια ἡμερομηνία ἐγγραφῆς τους στό ἡμερολόγιο, κατά τόν κατάπλου τοῦ πλοίου στό πρώτο λιμάνι πού θά συναντήσει, καί στό ὅποιο ύπάρχει Ἐλληνική Λιμενική ḥ Προξενική Ἀρχή.

"Η ἐγγραφή τῆς ἀπολύσεως πού κάνει ὁ πλοίαρχος στό ναυτικό φυλλάδιο τοῦ ἀπολυόμενου ἐπικυρώνεται μέ τή φροντίδα τοῦ ἵδιου τοῦ ναυτικοῦ ἀπό τήν Ὑπηρεσία Ναυτικῶν Μητρώων, μέ τήν προσκόμιση ἀποσπάσματος τοῦ ἡμερολογίου τοῦ

πλοίου ή σχετικής βεβαιώσεως τοῦ πλοιάρχου ή μέ τήν ἀντιπαραβολή ἀπό τό ναυτολόγιο ὅταν αὐτό ἔχει φθάσει στήν 'Υπηρεσία.

5.2.7 'Υποχρεώσεις τοῦ ναυτικοῦ ἀπό τή σύμβαση ναυτολογήσεως.

'Από τή στιγμή πού θά ύπογραφεῖ ή σύμβαση ναυτολογήσεως ὁ ναυτικός ἔχει δόρισμένες ὑποχρεώσεις τίς δόποιες ἀν δέν τηρήσει, διώκεται πειθαρχικά. Σέ δόρισμένες περιπτώσεις ὁ πλοιοκτήτης ἔχει δικαίωμα καταγγελίας τῆς συμβάσεως καὶ ἀξιώσεως ἀποζημιώσεως.

Τά γενικά καὶ εἰδικά καθήκοντα τῶν ναυτικῶν καὶ οἱ ιδιαίτερες ὑποχρεώσεις τους πού ἀπορρέουν ἀπό τή σύμβαση ναυτολογήσεως, καθορίζονται ἀπό τή νομοθεσία πού διέπει τή ναυτική ἐργασία.

Εἰδικότερα, οἱ ύποχρεώσεις τοῦ ναυτικοῦ εἶναι οἱ ἔξης:

- 'Η παροχή ἐργασίας.
- 'Η ἀπαγόρευση φορτώσεως πραγμάτων στό πλοϊα.
- 'Η διατήρηση τοῦ πλοίου σέ καλή κατάσταση.
- 'Η ύπακοή στίς διαταγές τῶν ιεραρχικῶν προϊσταμένων.

α) 'Υποχρέωση παροχῆς ἐργασίας.

Βασική ύποχρέωση τοῦ ναυτικοῦ εἶναι ἡ παροχή ἐργασίας στό πλοϊο, ἀνάλογα μέ τό βαθμό καὶ τήν είδικότητα πού ναυτολογήθηκε καὶ σύμφωνα μέ τούς νόμους, τούς ισχύοντες κανονισμούς καὶ τίς συλλογικές συμβάσεις ἐργασίας.

β) 'Υποχρέωση μή φορτώσεως πραγμάτων πάνω στό πλοϊο.

'Ο νόμος (ΚΙΝΔ) ἀπαγορεύει στό ναυτικό νά φορτώσει πάνω στό πλοϊο πράγματα χωρίς τή ρητή ἔγγραφη ἀδεια τοῦ πλοιάρχου.

'Ο ναυτικός πού δέ συμμορφώνεται μέ τήν παραπάνω ἀπαγόρευση, εἶναι ύποχρεωμένος νά ἀποκαταστήσει κάθε ζημιά πού θά προκληθεῖ.

'Επίσης ὁ πλοιάρχος ἔχει τό δικαίωμα νά ἀποθέσει τά πράγματα πού φόρτωσε ὁ ναυτικός στήν ξηρά ἢ νά τά ρίζει στή θάλασσα ἔαν τά ἀνακαλύψει μετά τόν ἀπόπλου.

'Άλλα καὶ γιά τόν πλοιάρχο ἀπαγορεύεται νά φορτώνει ἐμπορεύματα γιά δικό του λογαριασμό, χωρίς τήν ἔγγραφη ἀδεια τοῦ πλοιοκτήτη.

Σέ περίπτωση μή συμμορφώσεως τοῦ πλοιάρχου μέ τήν παραπάνω ἀπαγόρευτή διάταξη τοῦ ΚΙΝΔ, ύποχρεώνεται αὐτός νά πληρώσει ἀποζημίωση ἡ δοπία δέν μπορεῖ νά εἶναι μικρότερη ἀπό τό διπλάσιο τοῦ ναύλου πού ἀναλογεῖ.

γ) 'Υποχρέωση τηρήσεως τοῦ πλοίου σέ καλή κατάσταση.

'Ο ναυτικός εἶναι ύποχρεωμένος κατά τήν ἐκτέλεση τής ύπηρεσίας του νά δείχνει κάθε δυνατή ἐπιμέλεια γιά τή διατήρηση τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἔξοπλισμοῦ του σέ καλή κατάσταση, π.χ. διαφύλαξη καὶ συντήρηση ναυτκῶν ὄργανων, εύπρεπισμό χώρων τοῦ πλοίου κλπ.

'Επίσης ὁ ναυτικός ὀφείλει νά διατηρεῖ σέ καλή κατάσταση τά ἀντικείμενα πού τοῦ παρέχονται γιά ἀτομική χρήση, π.χ. ἴματισμός, σκεύη, ὅργανα κλπ.

δ) 'Υποχρέωση ύπακοῆς στίς διατάξεις τῶν ιεραρχικῶν προϊσταμένων.

Οἱ ιδιαίτερες συνθῆκες κάτω ἀπό τίς δόποιες διεξάγεται ἡ ἐργασία στό πλοϊο, οἱ

κίνδυνοι πού έγκυμονούν στή ναυσιπλοΐα και τέλος ή άδυναμία άμεσης και φυσικῆς έπιβολῆς τῶν Κρατικῶν όργανων, δημιούργησαν τήν άνάγκη τῆς ιεραρχικῆς διαιρέσεως τοῦ προσωπικοῦ τοῦ πλοίου, ώστε διοικητές τῶν πλοιάρχου, πού βρίσκεται στήν κορυφή τῆς ιεραρχίας και διαταγές τοῦ πλοιάρχου πού άνηκει, στή διαταγές τῶν προϊσταμένων του.

Τήν παραπάνω άρχη τῆς ιεραρχικῆς όργανώσεως υίοθετούν μέ τίς διατάξεις τους τόσο δ ΚΙΝΔ δσο και δ ΚΔΝΔ. Ό πρώτος δρίζει διοικητές τῶν πλοιάρχου πού άνηκει, στή διαταγές τῶν προϊσταμένων του. Ό δεύτερος δρίζει διοικητές τῶν πλοιάρχου πού άνηκει, στή διαταγές τῶν προϊσταμένων του. Ό δεύτερος δρίζει διοικητές τῶν πλοιάρχου πού άνηκει, στή διαταγές τῶν προϊσταμένων του.

5.2.8 Δικαιώματα τοῦ ναυτικοῦ ἀπό τή σύμβαση ναυτολογήσεως.

Τά δικαιώματα τοῦ ναυτικοῦ πού ἀπορρέουν ἀπό τή σύμβαση ναυτολογήσεως του, ὥστε αὐτά προσδιορίζονται ἀπό τίς σχετικές διατάξεις τοῦ ΚΙΝΔ, τοῦ ΚΔΝΔ, τούς κανονισμούς ἐργασίας και τίς συλλογικές συμβάσεις Ναυτικῆς ἐργασίας εἶναι:

- Δικαίωμα λήψεως μισθοῦ και προσθέτων ἀποδοχῶν.
- Δικαίωμα λήψεως τροφῆς και ἐνδιαιτήσεως.
- Ἀδειας.
- Προστασίας σέ περίπτωση ἀσθένειας ή ἀτυχήματος.
- Παλινοστήσεως.
- Ἀποζημιώσεως λόγω πρόωρης ή ἀδικαιολόγητης ἀπολύσεως.
- Ἀσφαλίσεως στό Ναυτικό Ἀπομαχικό Ταμεῖο.

a) Δικαίωμα μισθοῦ και προσθέτων ἀποδοχῶν.

Γιά τήν ὑπηρεσία πού προσφέρει στό πλοϊο δ ναυτικός, δικαιοῦται τό μισθό πού ἔχει συμφωνήσει, κατά τήν κατάρτιση τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως. Ό μισθός δέν μπορεῖ νά είναι κατώτερος ἀπό αὐτόν πού δρίζει διοικητές τῶν πλοιάρχου πού άνηκει, στή διαταγές τῶν προϊσταμένων του.

Τό δικαίωμα τοῦ μισθοῦ ἀρχίζει γιά τό ναυτικό ἀπό τήν ἡμέρα ναυτολογήσεως του και παύει τήν ἡμέρα ἀπολύσεως του.

Ο ναυτικός πού στέλνεται στό ἔξωτερικό γιά ναυτολόγηση δικαιοῦται τό μισθό και τό ἀντίτιμο τῆς τροφοδοσίας ἀπό τήν ἡμέρα τῆς ἀναχωρήσεως του.

Ο μισθός δρίζεται σέ δραχμές και καταβάλλεται «δέδουλευμένος ή κατά ταξίδι». Ἐπιτρέπονται δημοσιεύσεις και οι προκαταβολές ἀφοῦ δ ναυτικός είναι δυνατόν νά ἀντιμετωπίζει ἔκτακτες βιοτικές άνάγκες τόσο δικές του δσο και τῆς οικογένειάς του. Οι προκαταβολές πού δικαιοῦται δ ναυτικός μπορεῖ νά καλύψουν μέχρι ποσοστό 90% ἀπό τό ποσό πού ἔχει νά πάρει δ ναυτικός. Ή ἐκκαθάριση και ἔξόφληση τοῦ μισθοῦ και τῶν προσθέτων ίδιαιτέρων ἀμοιβῶν γίνεται κάθε τρίμηνο.

Ο μισθός και δημοσιεύσεις χρηματικές ἀπαιτήσεις τῶν ναυτικῶν, οι δημοσιεύσεις πηγάζουν ἀπό τή σύμβαση ναυτολογήσεως, διασφαλίζονται ἀπό τήν Ισχύουσα νομοθεσία (ΚΙΝΔ) μέ τήν κατάταξή τους στή Β' τάξη τῶν ναυτικῶν προνομίων.

Ἐκτός ἀπό τόν κύριο μισθό στό ναυτικό καταβάλλονται και ἄλλες πρόσθετες

παροχές, τακτικές ή έκτακτες μέ μορφή έπιδομάτων, προσθέτων άμοιβῶν, ύπερωριῶν κλπ. οι δύοιες προβλέπονται από τίς συλλογικές συμβάσεις.

Οι πρόσθετες αύτές παροχές είτε καταβάλλονται σέ δλους τούς ναυτικούς είτε σ' αύτούς πού ύπηρετούν σέ δρισμένη κατηγορία πλοίων, είτε σ' αύτούς πού έχουν δρισμένη είδικότητα.

Ειδικότερα οι προβλεπόμενες από τίς ίσχυουσες συλλογικές συμβάσεις παροχές είναι:

1) Τακτικά Έπιδόματα.

— Έπιδομα Κυριακῶν.

Τό έπιδομα αύτό άνέρχεται σέ 18% τού βασικοῦ μισθοῦ καί τό παίρνει όλο τό προσωπικό τού πλοίου (καί διπλάρχος) γιά όλες τίς Κυριακές είτε τό πλοϊο βρίσκεται σέ λιμάνι είτε σέ ταξίδι.

— Έπιδομα χρόνου ύπηρεσίας.

Τό έπιδομα αύτό άνέρχεται σέ 3 ήμερομίσθια γιά κάθε μήνα ύπηρεσίας καί τό δικαιοῦνται μετά τήν άπόλυσή τους οι ναυτικοί πού συμπλήρωσαν έξαμηνη τουλάχιστο συνεχή ύπηρεσία στό ίδιο πλοϊο ή σέ πλοϊα τού ίδιου πλοιοκτήτη ή έφοπλιστῆ.

‘Η παραπάνω προϋπόθεση τής έξαμηνης προϋπηρεσίας δέν ίσχυει σέ περίπτωση πού ναυτικός άπολυθεῖ λόγω άτυχήματος (πού διέφεύλεται σέ τραυματισμό καί μόνο), παροπλισμοῦ ή άλλαγης σημαίας τού πλοίου.

— Έπιδομα δεξαμενοπλοίων.

Τό έπιδομα αύτό άνέρχεται σέ 10% τού βασικοῦ μισθοῦ καί τό δικαιοῦνται οι ναυτικοί πού ύπηρετούν σέ δεξαμενόπλοια καί πλοϊα τύπου Ore-Bulk-Oil (O.B.O) έφόσον τά πλοϊα αύτά χρησιμοποιοῦνται γιά τή μεταφορά ύγρων εύφλέκτων φορτίων.

Τό έπιδομα αύτό καταβάλλεται έπισης καί σέ άλλα φορτηγά πλοϊα τά όποια μεταφέρουν εύφλεκτα ή έκρηκτικά φορτία σέ ποσότητα πάνω από 5% τής χωρητικότητας τού πλοίου (D.W.).

Στούς ναυτικούς πού ύπηρετούν σέ πλοϊα πού μεταφέρουν ύγραερια, καταβάλλεται έπιδομα 20% έπι τού βασικοῦ μισθοῦ.

— Δώρο (bonus).

Στά τακτικά έπιδόματα θά πρέπει νά συμπεριληφθεῖ καί ένα έπιδομα πού δέν προβλέπεται από τή Συλλογική Σύμβαση, άλλα στήν πράξη άποτελεῖ θεσμό γιά τό μεγάλύτερο άριθμό τών συμβάσεων, ίδιως τών συμβάσεων πού άναφέρονται στούς Αξιωματικούς. Τό έπιδομα αύτό, έπικαλούμενο Δώρο, έπεκράτησε νά λέγεται καί γράφεται μέ τήν δόνομασία bonus.

Μέ τό έπιδομα αύτό αύξανεται ούσιαστικά δι μισθός. ‘Η αύξηση αύτή έχει τή μορφή μηνιαίου δώρου καί δχι τυπικής προσαυξήσεως τού μισθοῦ.

Τό bonus δέν καταβάλλεται σέ δλους τούς ναυτικούς, ούτε είναι ίσης άξιας γιά δλους. Άποτελεῖ θέμα έλευθερης συμφωνίας πλοιοκτήτη-ναυτικοῦ κατά τή σύναψη τής συμβάσεως ναυτολογήσεως.

2) Ειδικά έπιδόματα.

– Έπιδομα κατώτερου πληρώματος.

Ανέρχεται σε 1500 δρχ. τό μήνα καί τό δικαιοῦνται οἱ προσοντοῦχοι ναυτικοί.

– Έπιδομα Αξιωματικῶν Ασυρμάτου.

Ανέρχεται σε 4.500 δρχ. τό μήνα καί καταβάλλεται στούς Αξιωματικούς Ασυρμάτου, γιά τή συντήρηση τῶν ἡλεκτρονικῶν όγράνων τοῦ πλοίου.

– Έπιδομα διάπλου.

Ανέρχεται σε 4.500 δρχ. καί καταβάλλεται στόν πλοίαρχο κατά τό διάπλου τῶν Μεγάλων Λιμνῶν, τῆς διώρυγας τοῦ Παναμᾶ καί τῆς διώρυγας τοῦ Σουέζ.

Ειδικά έπιδόματα έπίσης καταβάλλονται στό ναύκληρο (φθορᾶς ίματισμοῦ) καί στό μάγειρα (έπιδομα ἀρτοποιίας).

3) Υπερωρίες.

Αν ὁ ναυτικός διαταχθεῖ νά έκτελέσει πρόσθετη ἐργασία, πέραν δηλαδή ἀπό τίς κανονικές ὥρες ἐργασίας (8ωρο τήν ἡμέρα καί 40 τήν ἔβδομάδα), είναι ὑποχρεωμένος νά τήν έκτελέσει ἐφόσον αὐτή δέν ὑπερβαίνει τίς 4 ὥρες μέσα στό 24ωρο.

Γιά τήν πρόσθετη αὐτή ἐργασία ὁ ναυτικός δικαιοῦται πρόσθετη ἀμοιβή (ύπερωρία) κατά ὥρα ἐργασίας ὅπως αὐτή προσδιορίζεται κάθε φορά ἀπό τίς ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις.

Αν παρουσιασθεῖ κάποια ἔκτακτη ἀνάγκη σχετική μέ τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, τοῦ φορτίου καί τῶν ἐπιβαίνοντων καί ὁ ναυτικός διαταχθεῖ σέ πρόσθετη ἐργασία, ἔκτος ἀπό τή δωδεκάωρη ἀπασχόλησή του, μέσα στό 24ωρο, καταβάλλεται σ' αὐτόν ἡ προβλεπόμενη ἀμοιβή γιά κάθε ὥρα ἐργασίας αὔξημένη στό διπλάσιο.

Χρόνος ἐργασίας περισσότερος ἀπό μισή ὥρα ὑπολογίζεται ώς μιά δλόκληρη ὥρα καί χρόνος λιγότερος ἀπό μισή ὥρα δέ λαμβάνεται ὑπόψη.

Από τίς ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις καθορίζονται: **πρόσθετες ἐργασίες οἱ δοποῖες δέν παρέχουν δικαίωμα ὑπερωρίας**, διποτεδήποτε καί νά έκτελοῦνται, ὅπως στίς περιπτώσεις ἀνωτέρας βίας, πού ἀφορά τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, τῶν ἐπιβαίνοντων ἡ τοῦ φορτίου, ἡ τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου ἀπό πολεμικούς κινδύνους, καθώς ἐπίσης καί στίς περιπτώσεις παροχῆς βοήθειας σέ ἄλλα πλοϊα ἡ πρόσωπα πού βρίσκονται σέ κίνδυνο. “Ολα αὐτά, κατά τήν ἀπόλυτη κρίση τοῦ πλοιάρχου. Ἐπίσης γιά ἐργασίες πού ἀφοροῦν τούς χειρισμούς ἀπάρσεως ἀγκυροβολίας, δρμίσεως καί ἀσφάλειας τοῦ πλοίου, τῶν ἐπιβαίνοντων καί τοῦ φορτίου, καθώς καί στίς περιπτώσεις ἔκτελέσεως γυμνασίων καθαιρέσεως λέμβων, πυρκαϊᾶς ἡ ἔγκαταλείψεως.

Οἱ ἐργασίες τώρα πού παρέχουν τό δικαίωμα **ἰδιαίτερης ἀμοιβῆς**, σύμφωνα πάντοτε μέ τίς λεπτομερεῖς καί ἀναλυτικές κατά περίπτωση ρυθμίσεις πού προβλέπουν οἱ ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις, ἀναφέρονται:

- Στήν παραλαβή τροφίμων, ἐφόσον αὐτά δέν παραδίδονται ἀπό τόν προμηθευτή καί δέν τοποθετοῦνται ἀπό αὐτόν στίς ἀποθήκες τοῦ πλοίου.
- Στόν καθαρισμό τῶν κυτῶν καί τῶν Deep Tanks.
- Στήν τοποθέτηση ὅλων γενικῶν τῶν παραφραγμάτων καί τήν τοποθέτηση, ἀφαίρεση καί ἐπανατοποθέτηση ὅλων τῶν λούρων.
- Στήν ἐπίστοωση τῶν κυτῶν, μέ ξύλα, χαρτί, ψάθες.

- Στόν καθαρισμό τῶν Deep Tanks ἀπό τό καύσιμο πετρέλαιο (Fuel Oil) καί στή προετοιμασία τους γιά φόρτωση ξηροῦ φορτίου.
- Στόν καθαρισμό ἀπό ύγρο φορτίο (έρμα) τῶν πλευρικῶν δεξαμενῶν (Wing Tanks) τῶν πλοίων φορτίου σέ χύμα (Bulk Carriers).
- Στόν καθαρισμό τῶν δεξαμενῶν τοῦ πόσιμου νεροῦ.
- Στόν καθαρισμό τῶν σεντινῶν ἀπό ύπολείμματα φορτίου.
- Στό γενικό καθαρισμό τῶν κυρίων λεβήτων γιά ἐτήσια ἐπιθεώρηση.
- Στήν ἀντικατάσταση αὐλῶν σέ πλοϊα τύπου Liberty.
- Στόν καθαρισμό τῶν διαπυθμένων τοῦ μηχανοστασίου (Tank), δηλαδή πλύσιμο, σκούπισμα καί ἐπίχριση μέ τοιμέντο.
- Στήν ἔξαγωγή ἐμβόλων, χιτωνίων κλπ.
- Στήν παρακολούθηση τοῦ βοηθητικοῦ ἀτμολέβητος.
- Στήν ἔξαρμωση ἡλεκτροκινητήρα κλπ.

β) Δικαίωμα τροφῆς καί ἐνδιαιτήσεως.

Τό δικαίωμα τῆς λήψεως τροφῆς καί ἐνδιαιτήσεως τοῦ ναυτικοῦ πάνω στό πλοϊο, σέ δλη τή διάρκεια τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, ἀπορρέει ἀπό τή φύση τῆς ἑργασίας.

Γιά τήν ἐνδιαιτήση τῶν ναυτικῶν (πλοιάρχου καί πληρώματος) πάνω στό πλοϊο προβλέπονται ἐπαρκεῖς καί κατάλληλοι χῶροι καί παρέχονται τά ἀπαραίτητα εἴδη κλινοστρωμνῆς (στρώματα, σινδόνια, κλινοσκεπάσματα, προσκέφαλα, προσόψια) καί ἐστιάσεως (πηρούνια, κουτάλια, μαχαίρια, πιάτα, κύπελα κλπ.) καθώς καί εἴδη καθαριότητας (σαπούνια κλπ.). Ἐπίσης στό κατώτερο προσωπικό καταστρώματος χορηγεῖται ἔνας ἐπενδύτης ἀδιάβροχος (νιτσεράδα) καί ἔνα ζεῦγος ἀδιάβροχα ύποδήματα (γαλότσες).

“Ολα τά παραπάνω εἴδη ὅταν ὁ ναυτικός ἀποχωρήσει ἀπό τό πλοϊο εἶναι ὑποχρεωμένος νά τά ἐπιστρέψει σέ καλή κατάσταση.

“Οσον ἀφορᾶ τήν τροφή, αὐτή παρέχεται μέ βάση τό ἐδεσματολόγιο τό ὅποιο εἶναι καθορισμένο ἀπό τό ‘Υπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Ἡ τήρηση τοῦ ἐδεσματολογίου εἶναι ὑποχρεωτική γιά τόν πλοίαρχο.

‘Ο πλοιάρχος παρακολουθεῖ καί ἐλέγχει τήν κανονική τήρηση τοῦ ἐδεσματολογίου καί ἔχει πειθαρχική εύθυνη, ὅταν ἀπό τόν ἔλεγχο πού κάνει ἡ Λιμενική Ἡ Προξενική Ἀρχή, διαπιστωθεῖ κάποια ἀνωμαλία ώς πρός τήν ποσότητα, ποιότητα καί τό εἴδος τοῦ φαγητοῦ πού παρέχεται στό πληρώμα.

Γιά τήν καλή παρασκευή τῆς τροφῆς καί τήν καλή τήρηση τοῦ ἐδεσματολογίου, ὑπάρχει ἡ ἐπιτροπή συσσιτίου ἡ ὅποια ἀποτελεῖται ἀπό δύο μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ πλοϊού. Τηρεῖται ἐπίσης βιβλίο συσσιτίου, στό ὅποιο ἡ ἐπιτροπή συμπληρώνει τά σχετικά μέ τό συσσιτίο καί τυχόν παρατηρήσεις της.

γ) Δικαίωμα ἄδειας.

‘Από τήν ίσχυουσα συλλογική σύμβαση προβλέπεται ὅτι ὁ ναυτικός δικαιούται 5 ἡμέρες ἄδεια γιά κάθε μήνα ὑπηρεσίας του.

Στίς ἡμέρες τῆς ἄδειας του ὁ ναυτικός δικαιούται ἀποδοχές οι ὅποιες περιλαμβάνουν τόν προβλεπόμενο ἀπό τή συλλογική σύμβαση μισθό, προσαυξημένο μέ τό ἐπίδομα Κυριακῶν (18%), τό ἀντίτιμο τροφῆς καί γιά τούς ναυτικούς πού ὑπηρετοῦν στά δεξαμενόπλοια, τό ἐπίδομα δεξαμενοπλοίων (10%).

‘Η ἄδεια παρέχεται στό ναυτικό ἀπό τόν πλοίαρχο, ἔφόσον κατά τήν κρίση του,

έκπληρώνονται άπό τούς άλλους οί άνάγκες τοῦ πλοίου. Σέ άντιθετη περίπτωση, κατ' έπιλογήν τοῦ ναυτικοῦ, ή άδεια άναβάλλεται γιά τόν κατάλληλο χρόνο ἢ θεωρεῖται δτι δόθηκε, όπότε καταβάλλεται στήν περίπτωση αύτή στό ναυτικό ό μισθός πού άναλογεί, χωρίς τό άντίτιμο τῆς τροφῆς, ἀφοῦ αύτός παραμένει καί διατρέφεται στό πλοϊο.

Πάντως, πρέπει νά καταβάλλεται προσπάθεια ώστε νά άποφεύγεται ή παροχή τῆς άδειας ἔναντι χρηματικῆς πληρωμῆς.

δ) Δικαιώμα προστασίας σέ περίπτωση ἀσθένειας ή ἀτυχήματος.

“Οταν ὁ ναυτικός, πού εἶναι ναυτολογημένος καί προσφέρει τίς ύπηρεσίες του πάνω στό πλοϊο, ἀσθενήσει, δικαιοῦνται εἰδική προστασία μέ ξοδα τοῦ πλοίου.

Εἰδική προστασία δικαιοῦται ἐπίσης ὁ ναυτικός καί δταν ἀσθενήσει στό χρονικό διάστημα πού πηγαίνει νά συναντήσει τό πλοϊο ἢ καί μετά τή λύση τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, ἐφόσον ή ἀσθένεια τοῦ ναυτικοῦ θεωρηθεῖ δτι προέρχεται από τήν ύπηρεσία του πάνω στό πλοϊο.

Τό περιεχόμενο τοῦ δικαιώματος τῆς προστασίας τοῦ ναυτικοῦ σέ περίπτωση ἀσθένειας περιλαμβάνει:

- Τή λήψη μισθοῦ ἀπό τό ναυτικό.
- Τή νοσηλεία του (νοσοκομειακή καί ιατροφαρμακευτική) μέ ξοδα τοῦ πλοίου.
- Τήν παλινόστησή του.

1) Μισθός ἀσθένειας.

‘Ο ναυτικός πού ἀρρώστησε καί νοσηλεύεται πάνω στό πλοϊο, πάρνει κανονικά ὅλες τίς ἀποδοχές του, ἄν καί δέν προσφέρει ύπηρεσίες, χωρίς κανένα χρονικό περιορισμό.’ ‘Αν ὅμως ὁ ἄρρωστος ναυτικός ἀποβιβασθεῖ στήν ξηρά γιά νοσηλεία, δπότε λύνεται καί ή σύμβαση ναυτολογήσεως, καταβάλλεται σ’ αύτόν, γιά χρονικό διάστημα μέχρι 4 μῆνες, ἀπό τήν ἀπόλυσή του λόγω ἀσθένειας καί ἐφόσον διαρκεῖ ή ἀσθένειά του, εἰδικός μισθός δ ὅποιος προβλέπεται από τίς συλλογικές συμβάσεις. ‘Ο μισθός αύτός ὀνομάζεται **«μισθός ἀσθένειας»**.

‘Ο μισθός ἀσθένειας περιορίζεται σέ δύο μῆνες, ὅταν ή ἀσθένεια ύπηρχε πρίν από τή ναυτολόγηση καί παρουσίασε ύποτροπή.

Τό ὅμως τοῦ μισθοῦ ἀσθένειας καθορίζεται από τίς συλλογικές συμβάσεις, μέ τίς ὅποιες καί ἀναπροσαρμόζεται.

2) Δαπάνες νοσοκομειακής καί ιατροφαρμακευτικής περιθάλψεως σέ βάρος τοῦ πλοϊού.

‘Οταν ὁ ναυτικός νοσηλεύεται **στό πλοϊο**, ἐκτός ἀπό τό μισθό του δικαιοῦται, χωρίς κανένα περιορισμό, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη.

‘Οταν νοσηλεύεται **στήν ξηρά**, διακρίνομε τήν περίπτωση νοσηλείας στό σπίτι του καί τήν περίπτωση νοσηλείας στό νοσοκομεῖο.

Στήν **πρώτη** περίπτωση, ἐκτός ἀπό τό μισθό ἀσθένειας, δικαιοῦται τό προβλεπόμενο από τίς συλλογικές συμβάσεις **άντίτιμο τροφῆς**, καθώς καί **ιατροφαρμακευτική** περίθαλψη μέχρι τέσσερις μῆνες ἀπό τή λύση τῆς συμβάσεως.

Στή **δεύτερη** περίπτωση, ἐκτός ἀπό τό μισθό ἀσθένειας, δικαιοῦται **νοσοκομειακή** καί **ιατροφαρμακευτική** περίθαλψη γιά χρονικό διάστημα μέχρι τέσσερις μῆνες ἀπό τή λύση τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως λόγω ἀσθένειας, ἔστω καί ἄν πρόκειται γιά προϋπάρχουσα ἀσθένεια, δπου ὡς προαναφέρθηκε περιορίζεται ή διάρ-

κεια μισθοδοτήσεως. Οι δαπάνες γιά τά προηγούμενα δικαιώματα τοῦ ναυτικοῦ βαρύνουν τόν πλοιοκτήτη.

‘Η νοσοκομειακή καὶ ιατροφαρμακευτική περίθαλψη τοῦ ναυτικοῦ, ἐφόσον ἡ ἀσθένεια διαρκεῖ περισσότερο ἀπό τέσσερις μῆνες, ἀναλαμβάνεται ἀπό τόν Οἶκο τοῦ Ναύτη (Ο.Ν.).

“Οταν ὁ ναυτικός ἀπολυθεῖ «άμοιβαία συναινέσει» δέν μπορεῖ νά ζητήσει ἀποζημίωση ἡ ἄλλες ἀπαιτήσεις λόγω ἀσθένειας, ἃν περάσουν τριάντα ἡμέρες ἀπό τήν ἀπόλυση του.

Σέ περίπτωση ἀτυχήματος ὁ ναυτικός δικαιοῦται, ἔκτος ἀπό τήν παραπάνω προστασία πού παρέχεται στήν περίπτωση ἀσθένειας, καὶ τήν εἰδική προστασία τοῦ νόμου «περί ἑργατικῶν ἀτυχημάτων».

“Ἐτσι, ὅταν ὁ ναυτικός κριθεῖ ἀνίκανος λόγω ἀτυχήματος, δικαιοῦται τόσο τό μισθό ἀσθένειας καὶ τά ἔξοδα νοσηλείας μέχρι τέσσερις μῆνες, ὅσο καὶ τήν ἀποζημίωση πού προβλέπεται ἀπό τίς εἰδικές διατάξεις τοῦ νόμου 551/1914 «περί ἑργατικῶν ἀτυχημάτων».

‘Η προβλεπομένη προστασία στούς “Ελληνες ναυτικούς σέ περίπτωση ἀσθένειας ἡ ἀτυχήματος παρέχεται καὶ στούς **ἄλλοδαπούς ναυτικούς** πού εἶναι ναυτολογημένοι σέ ἑλληνικό πλοϊο, σύμφωνα μέ τήν ύπ. ἀριθ. 55/1936 Διεθνή Σύμβαση Ἐργασίας τήν ὅποια κύρωσε τό 1968 καὶ ἡ Ἑλλάδα.

Εἰδικά μέτρα γιά τήν πρόληψη ψευδασθένειας.

“Ἐχει παρατηρηθεῖ στήν πράξη ὅτι πολλές φορές οἱ ναυτικοί πού θέλουν νά λύσουν πρώρα τή σύμβαση ναυτολογήσεώς τους καὶ νά ἀποχωρήσουν ἀπό τό πλοϊο προβάλλουν λόγους σοβαρῆς ἀσθένειας γιά νά ἐπιτύχουν κυρίως τήν παλινόστησή τους μέ ἔξοδα τοῦ πλοίου.

Γιά τόν περιορισμό τῶν προβαλλομένων ψευδασθένειῶν ἔχουν θεσπιστεῖ διάφορα μέτρα, ὅπως ἡ παρακράτηση ἀπό τή Λιμενική ἡ Προξενική Ἀρχή τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου σέ δόλο τό χρόνο τῆς ἀσθένειας.

Τό φυλλάδιο ἐπιστρέφεται ἀφοῦ ὁ ναυτικός προσκομίσει στή Λιμενική ἡ Προξενική Ἀρχή γνωμάτευση ίατροῦ γιά τήν ἀσθένειά του, τή διάρκεια θεραπείας του καὶ τήν ἀποζημίωση πού πήρε ἀπό τόν πλοιοκτήτη. Μέ νεώτερη νομική ρύθμιση, ἀπό τίς Ἀρχές κατά τήν ἐπιστροφή τοῦ φυλλαδίου, μετά τήν θεραπεία τοῦ ναυτικοῦ, καταχωρεῖται σ’ αὐτό μόνο ἡ ἔνδειξη «**ἔτυχε προστασίας κατ’ ἀσθένειας ἐκ μέρους τοῦ πλοιοκτήτη**». Μόνο μέ αἴτηση τοῦ ναυτικοῦ μπορεῖ νά καταχωρεῖται στό φυλλάδιο περίληψη ἀπό τήν ίατρική γνωμάτευση. ‘Η Λιμενική ἡ Προξενική Ἀρχή διαβιβάζει τίς ίατρικές γνωμάτεύσεις στήν ‘Υπηρεσία Ναυτικῶν Μητρώων, ὅπου τηρεῖται, εἰδικό μητρώο γιά τή στατιστική παρακολούθηση τῶν ναυτικῶν.

Σέ περίπτωση ἀπώλειας ἡ ἀντικαταστάσεως τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου, οἱ ἐγγραφές ἀσθένειας ἡ ἀτυχήματος πού ἔχουν γίνει στό πρός ἀντικατασταση ναυτικό φυλλάδιο μεταφέρονται στό νέο ναυτικό φυλλάδιο.

ε) Δικαίωμα παλινοστήσεως τοῦ ναυτικοῦ.

Παλινόστηση καλεῖται ἡ ἐπιστροφή τοῦ ναυτικοῦ στή χώρα του, μέ ἔξοδα τοῦ πλοίου.

Μέ τό θεσμό τῆς παλινοστήσεως ἐπιδιώκεται ἡ προστασία τοῦ ναυτικοῦ ἀπό

τόν κίνδυνο νά έγκαταλειφθεῖ στό έξωτερικό χωρίς έργασία καί ή έξασφάλιση τῆς ἐπιστροφῆς του στή χώρα του.

Τό δικαίωμα τῆς παλινοστήσεως τό ἀσκεῖ δ ναυτικός κατά τήν ἀπόλυτή του μέδήλωση στόν πλοίαρχο. Ἡ δήλωση μπορεῖ νά γίνει μέ δοποιοδήποτε τρόπο ἄρα καί προφορικά.

‘Ο πλοίαρχος στήν περίπτωση αύτή ἔχει τήν ύποχρέωση:

- 1) Νά χορηγήσει στό ναυτικό είσιτήριο γιά δοποιοδήποτε κατά τήν κρίση του συγκοινωνιακό μέσο (άτμοπλοιο, σιδηρόδρομο, αύτοκινητο, άεροπλάνο), ἄρκει νά τοῦ έξασφαλίζει γρήγορη, χωρίς ταλαιπωρία καί ἀσφαλή ἐπιστροφή στήν πατρίδα.
- 2) Νά καταβάλει ναῦλο μεταφορᾶς τῶν κυρίων ἀποσκευῶν τοῦ ναυτικοῦ.
- 3) Νά καταβάλει χρηματικό ποσό πού νά έξασφαλίζει τή διατροφή του μέχρι νά φθάσει στόν τόπο προορισμοῦ του.

‘Ο ναυτικός μπορεῖ νά ζητήσει είσιτήριο γιά ἄλλη χώρα καί ὅχι τήν Ἑλλάδα ἐφόσον αύτό δέ στοιχίζει περισσότερο.

‘Ο ναυτικός δέν ἔχει δικαίωμα παλινοστήσεως:

- “Αν ḥ σύμβαση λυθεῖ μέ καταγγελία τοῦ πλοιάρχου πού ὀφείλεται σέ παράπτωμα τοῦ ναυτικοῦ.
- “Αν ḥ σύμβαση, δρισμένου ḥ ἀορίστου χρόνου, λυθεῖ μέ καταγγελία τοῦ ναυτικοῦ πρώωρα καί
- ἀν ḥ σύμβαση εἶναι δρισμένου ταξίδιοῦ.

‘Ο ἀπολυόμενος ναυτικός δικαιοῦται νά παραμένει καί νά διατρέφεται πάνω στό πλοϊο μέχρις ὅτου δ πλοίαρχος τοῦ έξωφλήσει τούς μισθούς του καί τοῦ χορηγήσει τό είσιτήριο ἐπιστροφῆς του στήν Ἑλλάδα μέ δλα τά ἔξοδα διατροφῆς.

στ) Δικαίωμα ἀποζημιώσεως σέ περίπτωση λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.

“Οταν ḥ σύμβαση ναυτολογήσεως λυθεῖ χωρίς δ ναυτικός νά φταίει, ἐκτός ἀπό τό μισθό του, δικαιοῦται καί ἀποζημίωση.

Οι περιπτώσεις πού δ ναυτικός δικαιοῦται ἀποζημίωση, εἶναι:

“Αν ἀπολυθεῖ λόγω:

- ‘Απώλειας πλοίου.
- ‘Αποβολῆς τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας.
- ‘Εκποιήσεως τοῦ πλοίου σέ δημόσιο πλειστηριασμό.
- ‘Ανικανότητας τοῦ πλοίου γιά ταξίδι.
- Καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀπό τόν πλοίαρχο, ἐφόσον δέν ὀφείλεται σέ πταῖσμα τοῦ ναυτικοῦ.
- Καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀπό τό ναυτικό λόγω παραβάσεως τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου ἀπέναντί του.
- Κατασχέσεως πλοίου.
- Παροπλισμοῦ τοῦ πλοίου γιά διάστημα 15 τουλάχιστον ἡμερῶν.

‘Η ἀποζημίωση σύμφωνα μέ τό νόμο δρίζεται σέ μισθό 15 ἡμερῶν, ὅταν ḥ ἀπόλυτη γίνει στήν Ἑλλάδα.

“Οταν ḥ λύση τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως γίνει στήν ἄλλοδαπή, ḥ ἀποζημίωση, γιά τά λιμάνια τῆς Μεσογείου, τοῦ Εύξείνου Πόντου, τῆς Ἐρυθρᾶς Θάλασσας ḥ τῆς Εύρωπης διπλασιάζεται (μισθός ἐνός μήνα). Γιά δοποιοδήποτε ἄλλο λιμάνι τριπλασιάζεται (δηλαδή μισθός $1\frac{1}{2}$ μήνα).

‘Η ἀποζημίωση μειώνεται στό μισό, χωρίς νά μπορεῖ νά εἶναι κατώτερη ἀπό τό

ποσό που έχει σύμβαση σε μισθό 15 ήμερών, όταν ή λύση της συμβάσεως γίνει λόγω κατασχέσεως, έκποιήσεως του πλοίου σε δημόσιο πληστηριασμό, άνικανότητας γιά ταξίδι ή παροπλισμού του πλοίου τουλάχιστον γιά 15 ήμέρες.

Στήν περίπτωση **vauagios** ο γαυτικός δικαιούται τό μισθό του για όλες τις ήμέρες που έργασθηκε γιά τή διάσωση του πλοίου, τῶν ἐπιβαινόντων και τοῦ φορτίου, και ἀκόμη μισθό μέχρι δύο μηνῶν, ἐφόσον δέν. ὑπόγραψε ἄλλη σύμβαση ἐργασίας. 'Ο ναυτικός δικαιούται ἀκόμα ἀποζημίωση και γιά τήν ἀπώλεια τῶν πρωτικῶν του εἰδών.

'Αποζημίωση δέν δικαιούται:

- Κατά τή λήξη τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως δρισμένου χρόνου, και τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως κατά ταξίδι.
- Στίς περιπτώσεις λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως λόγω παραπτώματος τοῦ ναυτικοῦ καί
- δταν ή σύμβαση λύεται «ἀμοιβαία συναινέσει».

ζ Δικαίωμα κύριας καί ἐπικουρικῆς ἀσφαλίσεως.

'Ο ναυτικός γιά δόλο τό χρόνο τῆς ναυτολογήσεως του δικαιούται και ὑποχρεούται νά είναι ἀσφαλισμένος στό Ναυτικό Ἀπομαχικό Ταμεῖο. Τό NAT είναι εἰδικός ὀργανισμός ἀσφαλίσεως τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν και καλύπτει βασικά τίς περιπτώσεις γηρατειῶν και ἀνικανότητας. Ἐπίσης ὁ ναυτικός δικαιούται και ὑποχρεούται νά είναι ἀσφαλισμένος και στά ταμεῖα προνοίας (ΤΠΑΕΝ - ΤΠΚΠΕΝ) τά όποια καλύπτουν τήν ἐπικουρική ἀσφάλιση τῶν ναυτικῶν.

Μέ τήν ισχύουσα Συλλογική Σύμβαση ἐργασίας φορτηγῶν πλοίων ἀπό 4500 TDW καί πάνω, προβλέπεται ή δήμιουργία εἰδικοῦ λογαριασμοῦ γιά τήν πρόσθετη ἐπικουρική ἀσφάλιση τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν.

5.3 Συλλογικές συμβάσεις ναυτικῆς ἐργασίας.

5.3.1 Ἐννοια.

'Η ρύθμιση σχεδόν δλων τῶν δρων τῆς ναυτικῆς ἐργασίας ἐπιτυγχάνεται λεπτομερειακά μέ διαπραγματεύσεις πού γίνονται μεταξύ ἀντιπροσώπων τῶν ὀργανώσεων τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων (πλοιοκτητῶν-ναυτικῶν).

Οι συμφωνίες στίς όποιες καταλήγουν οι ἀντιπρόσωποι ἔχουν συλλογικό χαρακτήρα, δηλαδή δεσμεύουν τίς ἀντιπροσωπευόμενες τάξεις και γι' αὐτό λέγονται συλλογικές συμβάσεις.

Οι συλλογικές συμβάσεις ναυτικῆς ἐργασίας είναι οι συμφωνίες πού γίνονται μεταξύ τῶν ἀντιπροσώπων τῶν πλοιοκτητῶν και τῶν ναυτικῶν και κυρώνονται ἀπό τόν Ὅπουργό Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Μέ αύτές ρυθμίζονται οι δροι τῆς ναυτικῆς ἐργασίας.

Τό χαρακτηριστικό τῶν συλλογικῶν συμβάσεων είναι δτι δεσμεύουν τόσο τούς πλοιοκτήτες ὅσο και τούς ναυτικούς ἀνεξάρτητα ἀπό τό ἄν είναι ή ὅχι μέλη τῶν ὀργανώσεων πού τίς ὑπέγραψαν.

5.3.2 Κατάρτιση – Διάρκεια συλλογικῶν συμβάσεων ναυτικῆς ἐργασίας.

Οι συλλογικές συμβάσεις ναυτικῆς ἐργασίας καταρτίζονται κατά κατηγορίες πλοίων. "Εχομε ἔτσι Σ.Σ. φορτηγῶν πλοίων πάνω ἀπό 4.500 TDW, φορτηγῶν μεσογειακῶν πλοίων ἀπό 800 - 4500 TDW, ἐπιβατηγῶν μεσογειακῶν και τουριστ-

κών πλοίων, έπιβατηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων κλπ. Συνομολογοῦνται ἀπό τούς ἀντίστοιχους ἐκπροσώπους τῶν ἐφοπλιστικῶν ὅργανώσεων ἀφενός ('Ενωση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἔνωση φορτηγῶν Μεσογειακῶν πλοίων, ἔνωση ἐπιβατηγῶν πλοίων κλπ.) καὶ ἀφετέρου τῶν ναυτεργατικῶν ὅργανώσεων (Πανελλήνια Ναυτική Ὀμοσπονδία, Σωματεῖα Πλοιάρχων Ε.Ν., Μηχανικῶν Ε.Ν., Ἀξιωματικῶν Ἀσυρμάτου Ε.Ν., Οἰκονομικῶν Ἀξιωματικῶν Ε.Ν., Φροντιστῶν Ε.Ν., Ναυτῶν Ε.Ν., Ναυτομαγείρων Ε.Ν., Θερμαστῶν κλπ.).

· Η κύρια Σ.Σ. ἡ ὁποία ἀφορᾶ τὸ μεγάλο ἀριθμό τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, εἶναι ἡ σύμβαση τῶν φορτηγῶν πλοίων 4500 TDW στὴν ὁποίᾳ ύπαγεται καὶ ἀπό τὴν ὁποίᾳ διέπεται ὀλόκληρη σχεδόν ἡ Ποντοπόρος ναυτιλία.

Οἱ συλλογικές συμβάσεις ἀφοῦ ὑπογραφοῦν ἀπό τούς ἐκπροσώπους, ὑποβάλλονται στὸν Ὑπουργό Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας γιά κύρωση.

Μετὰ τὴν κύρωσή τους ἀπό τὸ YEN στέλνονται στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως γιά δημοσίευση. Ἀπό τῆς ἡμερομηνίας δημοσίευσεως ἀρχίζει ἡ ἰσχύς τους. Συνήθως ἡ ἰσχύς τους ἀρχίζει ἀπό τὴν χρονολογία πού θά ὀρίσουν οἱ ἐκπρόσωποι. Εἶναι δυνατή ὅμως καὶ ἡ ἀναδρομική ἐφαρμογή τους ἔαν αὐτό συμφωνηθεῖ ἀπό τούς ἐκπροσώπους πού καταρτίζουν τίς Σ.Σ. καὶ ἀναγραφεῖ στὸ κείμενο. Μετά τὴν δημοσίευσή της ἡ Σ.Σ. ἔχει ἰσχύ (καὶ συνέπειες) νόμου.

Στὴ σύμβαση ὀρίζεται καὶ ἡ χρονολογία λήξεώς της. Ἡ διάρκεια συνήθως τῶν Σ.Σ. εἶναι ἔνα ἢ δύο χρόνια.

· Ο Ὑπουργός ἔχει δικαίωμα νά παρατείνει τὴν ἰσχύ τῆς συμβάσεως πού ἔληξε καὶ δέν ἀνανεώθηκε π.χ. λόγω ἀσυμφωνίας.

· Ἐπίσης, ἂν ὁ Ὑπουργός καλέσει τούς ἐκπροσώπους τῶν ὅργανώσεων καὶ δέν προσέλθουν γιά τὴν σύναψη συλλογικῆς συμβάσεως ἢ προσέλθουν καὶ δέν συμφωνήσουν στὴ σύναψη συμβάσεως, ἔχει τὸ δικαίωμα νά ρυθμίσει τὰ θέματα τὰ ὅποια ρυθμίζουν οἱ συλλογικές συμβάσεις, μέ ἀπόφασή του πού ἐκδίδεται μετά ἀπό ἔξουσιοδότηση τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου.

5.3.3 Θέματα πού ρυθμίζουν οἱ συλλογικές συμβάσεις.

Οἱ συλλογικές συμβάσεις ρυθμίζουν ὅλα σχεδόν τὰ θέματα τῆς ναυτικῆς ἐργασίας. Κυρίως ὅμως τὰ οἰκονομικά. Εἰδικότερα, ρυθμίζουν:

- Τὸ μισθολόγιο,** δηλαδή τὸ μισθό τοῦ πληρώματος, ἀνάλογα μέ τὴν εἰδικότητα καὶ τὸ βαθμό κάθε ναυτικοῦ.
- Τὰ ἐπιδόματα.**
- Tίς ὥρες ἐργασίας,** δηλαδή τίς ὥρες πού οἱ ναυτικοί εἶναι ὑποχρεωμένοι νά ἐργάζονται πάνω στὸ πλοῖο.
- Tίς ώραριές.**
- Tίς πρόσθετες ἐργασίες** δηλαδή τίς ἐργασίες πού παρέχουν δικαίωμα ἴδιαίτερης ἀμοιβῆς (ἔξτρα) ὀποτεδήποτε καὶ ἂν γίνονται καὶ τίς ἐργασίες οἱ ὅποιες δέν παρέχουν δικαίωμα ἴδιαίτερης ἀμοιβῆς ἔαν γίνονται μέσα στὸ κανονικὸ ώράριο ἐργασίας, καθώς ἐπίσης καὶ τίς ἐργασίες οἱ ὅποιες δέν παρέχουν δικαίωμα ἴδιαίτερης ἀμοιβῆς ὀποτεδήποτε καὶ ἂν ἐκτελοῦνται.
- Tίς μή ἐπιτρεπόμενες ἐργασίες** κάτω ἀπό ὀρισμένες συνθῆκες.
- Tί ἡμέρες ἀργίας.**
- Tό μισθό ἀσθένειας.**
- Tίς ἄδειες.**
- Tήν ἐπίλυση τῶν διαφορῶν,** δηλαδή τῇ διαδικασίᾳ ἐπιλύσεως τῶν ναυτεργατικῶν διαφορῶν (συλλογικῶν καὶ ἀτομικῶν).

5.4 Κοινωνική προστασία τῶν ναυτικῶν.

Η τάξη τῶν ναυτικῶν ἀπό πολύ νωρίς ἀπέκτησε σύστημα κοινωνικῆς προνοίας γιά τήν παροχή συνδρομῆς σέ ἀναξιοπαθοῦντα ἄτομα τῶν οἰκογενειῶν τους καί τῶν ἀπομάχων ναυτικῶν, καθώς καὶ στούς ἵδιους ὅταν εἶχαν ἀνάγκη.

Πρωτοπόροι ἐπίσης ἦταν οἱ ναυτικοί καὶ στή δημιουργία ἰδιαίτερου ἀσφαλιστικοῦ ὄργανισμοῦ, τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου (NAT), πού ἰδρύθηκε τό 1861 μέ τό Νόμο ΧΛΘ καὶ ἀποτελεῖ τό πρῶτο Κοινωνικό ἀσφαλιστικό ἴδρυμα τῆς Ἑλλάδας.

Σήμερα ἡ παροχή κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως στούς "Ἐλληνες ναυτικούς ἔχει ἀνατεθεῖ σέ ἰδιαίτερα ἰδρύματα, ταμεῖα κύριας καὶ ἐπικουρικῆς ἀσφαλίσεως, εἰδικές ὑπηρεσίες ἥ εἰδικά κεφάλαια, ἀπό τά ὅποια ἀνάλογα μέ τόν ἀσφαλιζόμενο κίνδυνο, παρέχουν σύνταξη, ἐφ' ἅπας βοηθήματα, νοσοκομειακή καὶ ἰατροφαρμακευτική περίθαλψη, ἐπιδόματα ἥ ἄλλου εἴδους κοινωνική προστασία. Τά ἰδρύματα αύτά εἴναι:

- Τό Ναυτικό Ἀπομαχικό Ταμεῖο (NAT).
- Ό Οἶκος Ναύτη (ON).
- Τό Ταμεῖο Προνοίας Ἀξιωματικῶν Ε.Ν. (ΤΠΑΕΝ).
- Τό Ταμεῖο Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν. (ΤΠΚΠΕΝ).
- Τό Γραφεῖο Εὑρέσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας (ΓΕΝΕ).

— Τό Ναυτικό Ἀπομαχικό Ταμεῖο (NAT).

Ο σπουδαιότερος ἀσφαλιστικός φορέας γιά τούς ναυτικούς εἶναι τό NAT.

Τό NAT εἶναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, λειτουργεῖ μέ τήν ἐποπτεία τοῦ YEN καὶ διοικεῖται ἀπό συμβούλιο πού ἀποτελεῖται ἀπό ἑκπροσώπους τῶν ναυτικῶν, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἄλλα εἰδικά πρόσωπα.

Στήν ἀσφάλιση τοῦ NAT ὑπάγονται ύποχρεωτικά οἱ "Ἐλληνες ναυτικοί πού ἐργάζονται σέ ἐλληνικά πλοῖα ὡς μέλη πληρώματος ἥ σέ πλοια μέ ξένη σημαία, τά ὅποια ἀσφαλιστικά ἔχουν συμβληθεῖ μέ τό NAT.

Στήν ἀσφάλιση τοῦ NAT ὑπάγονται ἐπίσης οἱ Πρόεδροι, οἱ Γραμματεῖς καὶ Ταμίες τῶν ἀναγνωρισμένων ναυτικῶν ὄργανώσεων, οἱ ἀρχιπλοίαρχοι καὶ ἀρχιμηχανικοί τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν, οἱ ὅποιες διατηροῦν τρία ἥ δύο τουλάχιστον πλοῖα ἀνάλογα μέ τό εἶδος, τή χωρητικότητα κλπ., οἱ ἀρχιασυρματιστές ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν πού διατηροῦν ὀκτώ τουλάχιστον πλοῖα, οἱ ἀρχιπλοηγοί, οἱ πλοηγοί καὶ τό βοηθητικό ναυτικό προσωπικό τῶν πλοηγικῶν σταθμῶν. Ἐπίσης τό ἑκπαιδευτικό προσωπικό τῶν ΑΔΣΕΝ, ΔΣΕΝ καὶ Δ. Ν. Λυκείων, τό ὅποιο προέρχεται ἀπό τό E.N., καθώς ἐπίσης καὶ οἱ ἐνέργεια ναυτικοί πού ἑκπαιδεύονται στίς ΔΣΕΝ.

Οἱ πόροι τοῦ NAT προέρχονται κυρίως ἀπό τίς εἰσφορές τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ἀνέρχονται ἀντίστοιχα στό ποσοστό 8% καὶ 11% πάνω στόν καταβαλλόμενο μισθό.

Ἐκτός ἀπό τούς παραπάνω πόρους ὑπάρχουν καὶ ἄλλοι προερχόμενοι ἀπό πρόστιμα, ἀπό διατηρημένα ἔντυπα, καθώς ἐπίσης καὶ ἔσοδα ἀπό τήν κινητή καὶ ἀκίνητη περιουσία τοῦ ίδρυματος (τόκοι, μισθώματα).

Οἱ παροχές τοῦ NAT στούς ἀσφαλισμένους σ' αὐτό ναυτικούς, ἀναφέρονται στή χορήγηση συντάξεως ἥ ἐφ' ἅπας ἀποζημιώσεως στίς παρακάτω περιπτώσεις:

α) Σύνταξη λόγω γήρατος.

‘Ο ναυτικός δικαιοῦται σύνταξη όταν συμπληρώνει τό αθροισμα 70 χρόνια σέ ήλικια καί θαλάσσια ύπηρεσία. Δέν μπορεῖ όμως τό δριο τῆς ήλικιάς νά είναι κατώτερο άπό 50 χρόνια καί τό δριο τῆς θαλλάσσιας ύπηρεσίας κατώτερο άπό 15 χρόνια.

‘Επίσης δικαιοῦται πλήρη σύνταξη ἀν φθάσει τό δριο ήλικιας τῶν 50 έτῶν καί ἀποκτήσει θαλάσσια ύπηρεσία 22 χρόνια στά Δ/Ξ ἢ 23 σέ ἄλλα πλοῖα. Ή πλήρης σύνταξη αὐξάνεται μέ πρόσθετο ποσοστό ἀν πραγματοποιηθοῦν περισσότερα χρόνια θαλάσσιας ύπηρεσίας.

β) Σύνταξη λόγω άνικανότητας.

Τέτοια σύνταξη δικαιοῦται ό ναυτικός πού ἔχει 15 χρόνια τουλάχιστον θαλάσσια ύπηρεσία καί είναι άνικανος (δλικά ἢ μερικά), ἀπό ὅποιαδήποτε αἰτία, γιά έργασία.

γ) Σύνταξη λόγω άτυχήματος.

Τέτοια σύνταξη δικαιοῦται ό ναυτικός, ἀνεξάρτητα ἀπό ήλικια καί χρόνο ύπηρεσίας, πού θά πάθει ἀτύχημα τό δριο όμως ὁφείλεται στήν έργασία του πάνω στό πλοϊο καί θά κριθεῖ άνικανος (δλικῶς ἢ μερικῶς) γιά έργασία λόγω τοῦ ἀτυχήματος.

δ) Σύνταξη λόγω θανάτου.

Τέτοια σύνταξη δικαιοῦται ἡ οίκογένεια τοῦ ναυτικοῦ πού ἔχει πεθάνει.

– Οίκος Ναύτη.

‘Ο δεύτερος κατά σειρά σπουδαιότητας ἀσφαλιστικός φορέας τῶν ναυτικῶν, διόποιος καλύπτει τούς κινδύνους τῆς ἀσθένειας καί τῆς ἀνεργείας, είναι ὁ Οίκος τοῦ Ναύτη (Ο.Ν.).

‘Ο Οίκος Ναύτη είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου καί λειτουργεῖ κάτω ἀπό τήν ἐποπτεία τοῦ YEN. Διοικεῖται ἀπό συμβούλιο στό δριο μετέχουν ἑκπρόσωποι τῶν ναυτεργατικῶν καί ἐφοπλιστικῶν ὀργανώσεων.

‘Η ἀσφάλιση κατά τῆς ἀσθένειας στόν οίκο Ναύτη περιλαμβάνει γιά τούς ἀνεργούς ναυτικούς καί τίς οίκογένειές τους ἰατροφαρμακευτική περίθαλψη, νοσοκομειακή περίθαλψη, ἔργαστριακές ἔξετάσεις καί διάφορα ἐπιδόματα.

‘Η ἀσφάλιση κατά τῆς ἀνεργίας περιλαμβάνει τήν ἐπιδότηση τῶν ἀνέργων ναυτικῶν κάτω ἀπό δρισμένες προϋποθέσεις (χρόνος ύπηρεσίας τήν τελευταία 5ετία, ἔγγραφή στούς πίνακες ἀνέργων ΓΕΝΕ). ‘Η ἐπιδότηση δίνεται γιά ἔνα ἔξαμηνο τό δριο όμως μπορεῖ καί νά παραταθεῖ.

– Ἐπικουρική ἀσφάλιση.

Σκοπός τῆς ἐπικουρικῆς ἀσφαλίσεως είναι ἡ πρόσθετη ἐνίσχυση τῶν συνταξιούχων ναυτικῶν μέ τή χορήγηση ἐφ’ ἅπαξ χρηματικῆς παροχῆς γιά τήν ἀντιμετώπιση τῶν πρώτων δυσκόλων συνθηκῶν πού δημιουργεῖ σ’ αύτούς ἡ ἀποχώρηση ἀπό τήν ἐνέργεια.

Τήν ἐπικουρική ἀσφάλιση τῶν ‘Ελλήνων ναυτικῶν καλύπτουν τά παρακάτω δύο ταμεῖα:

α) Τό Ταμεῖο Προνοίας Ἀξιωματικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (ΤΠΑΕΝ).

β) Τό Ταμεῖο Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (ΤΠΚΠΕΝ).

Τά ταμεῖα αύτά είναι νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου τά όποια, έποπτεύονται από τό YEN καί διοικοῦνται από συμβούλιο στό όποιο μετέχουν, κυρίως, έκπρόσωποι τῶν άσφαλισμένων.

Οι πόροι τῶν ταμείων προέρχονται από τίς εἰσφορές τῶν άσφαλισμένων κατά τό χρόνο τῆς ναυτολογήσεώς τους στά έλληνικά καί μέ ξένη σημαία πλοϊα τά όποια έχουν συμβληθεῖ μέ τό NAT.

— ***Tό Γραφείο Εύρεσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας (ΓΕΝΕ).***

Τό ΓΕΝΕ άποτελεῖ ΝΠΔΔ καί λειτουργεῖ κάτω από τήν έποπτεία τοῦ YEN.

‘Ως σκοπό ἔχει τήν ἔξεύρεση ἐργασίας στούς ἄνεργους ναυτικούς καθώς καί τήν καταβολή ἐπιδομάτων ἀνεργίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

6.1 Έννοια καί περιεχόμενο.

Οι κανονισμοί έσωτερικής ύπηρεσίας πλοίων (ή οι κανονισμοί έργασίας έμπορικών πλοίων) καταρτίζονται άπό τό Κράτος ('Υπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας) καί περιέχουν καί ρυθμίζουν τά έξης θέματα:

α) Τούς κλάδους καί τήν ιεραρχία τοῦ προσωπικοῦ.

Δηλαδή πᾶς κατανέμεται τό προσωπικό τῶν πλοίων κατά κλάδους (είδικότητες Καταστρώματος, Μηχανῆς, Γενικῶν 'Υπηρεσιῶν) καί ποιοί είναι οι βαθμοί στήν ιεραρχία τοῦ προσωπικοῦ ('Αξιωματικοί – 'Υπαξιωματικοί – Κατώτερο πλήρωμα).

β) Τά καθήκοντα, τίς γενικές ύποχρεώσεις καί τά δικαιώματα τοῦ προσωπικοῦ.

Δηλαδή ποιά είναι τά καθήκοντα τοῦ πλοιάρχου καί τοῦ κάθε μέλους τοῦ πληρώματος, ποιές είναι οι γενικές ύποχρεώσεις, πού άφοροιν δла τά μέλη τοῦ πληρώματος, ὅπως π.χ. ή τήρηση πειθαρχίας καί καλῆς συμπεριφορᾶς, καί ποιά είναι τά γενικά δικαιώματα, ὅπως π.χ. ή ἄδεια έξόδου, τροφοδοσίας, ψυχαγωγίας κλπ.

γ) Τήν όργάνωση τῆς έργασίας στό πλοϊο.

Δηλαδή τόν τρόπο πού πρέπει νά έκτελούνται οι έργασίες (ύπηρεσία) πάνω στό πλοϊο ὅταν αύτό ταξιδεύει ή ὅταν βρίσκεται στό λιμάνι.

Μέ τούς κανονισμούς έργασίας τῶν πλοίων ἐπιδιώκεται ή όργάνωση τῆς έργασίας στό Έμπορικό ναυτικό καί ή τήρηση πειθαρχίας καί τάξεως μεταξύ τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων.

Οι κανονισμοί έργασίας πού ίσχύουν σήμερα στό έμπορικό ναυτικό είναι οι έξης:

- 1) **Ο κανονισμός έσωτερικής έργασίας φορτηγῶν πλοίων (ΚΕΦΠ),** γιά τά φορτηγά πλοϊα κάθε κατηγορίας (ξηροῦ φορτίου, δεξαμενόπλοια κλπ.) τά δποια έχουν όλική χωρητικότητα ἀπό 800 κόρους καί πάνω.
- 2) **Ο κανονισμός έσωτερικής ύπηρεσίας έπιβατηγῶν πλοίων (ΚΕΥΕΠ),** γιά τά έπιβατηγά πλοϊα κάθε κατηγορίας (άκτοπλοϊκά, κρουαζιερόπλοια κλπ.) τά δποια έχουν όλική χωρητικότητα πάνω ἀπό 500 κόρους. Κυρώθηκε τό 1960 μέ τό ΒΔ 683/1960.

Στά φορτηγά πλοϊα όλικής χωρητικότητας κάτω ἀπό 800 κόρους καί στά έπι-

βατηγά πλοϊα διλικῆς χωρητικότητας κάτω από 500 κόρους έφαρμόζονται άνάλογα οι παραπάνω κανονισμοί καί οι καθιερωθεῖσες συνήθειες καί έθιμα.

6.2 Διαίρεση καί ιεραρχία τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων.

Τό προσωπικό τῶν πλοίων, σύμφωνα μέ τούς παραπάνω κανονισμούς έργασίας, άποτελεῖται άπό τὸν πλοίαρχο καί τό πλήρωμα.

Τό πλήρωμα, ἐπικεφαλής τοῦ ὅποιου εἶναι ὁ πλοίαρχος, διακρίνεται, άπό τὴν ἀποψη εἰδικότητας, στοὺς κλάδους καταστρώματος, Μηχανῆς καί Γενικῶν Ὑπηρεσιῶν, ἐνῶ άπό τὴν ἀποψη βαθμοῦ, σέ Ἀξιωματικούς, Ὑπαξιωματικούς καί κατώτερο πλήρωμα.

Εἰδικότερα, άπό τὸν κανονισμὸν ἔργασίας φορτηγῶν πλοίων ἡ κατανομή καί ἡ ιεραρχία τοῦ πληρώματος ἔχει ὡς ἔξῆς:

α) Στόν κλάδο καταστρώματος περιλαμβάνονται:

- Οι Ἀξιωματικοί ('Υποπλοίαρχος, Ἄνθυποπλοίαρχος).
- Οι Δόκιμοι Πλοίαρχοι.
- Οι Ὑπαξιωματικοί (Ναύκληρος, Ξυλουργός, Ἄντλιωρός).
- Τό κατώτερο πλήρωμα (Ναῦτες, Ναυτόπαιδες).

β) Στόν κλάδο Μηχανῆς περιλαμβάνονται:

- Οι Ἀξιωματικοί (Α, Α—Β, Β καί Γ Μηχανικός, Ψυκτικός Μηχανικός).
- Οι Δόκιμοι Μηχανικοί.
- Οι Ὑπαξιωματικοί ('Αρχιθερμαστής, Μηχανοδηγοί, Λιπαντές, Ἡλεκτρολόγος).
- Τό κατώτερο πλήρωμα (Θερμαστές, Χειριστές, Καθαριστές, Μαθητευόμενοι μηχανῆς).

γ) Στόν κλάδο τῶν Γενικῶν Ὑπηρεσιῶν ύπαγονται οἱ ὑπηρεσίες:

- **Ραδιοτηλεπικοινωνιῶν.** Σ' αὐτές περιλαμβάνονται:
 - Ἀξιωματικοί (Α ἢ Β Ραδιοτηλεγραφητές) καί
 - Δόκιμοι Ραδιοτηλεγραφητές.
- **Τροφοδοσίας.** Σ' αὐτή περιλαμβάνονται:
 - 'Υπαξιωματικοί (τροφοδότες).
- **Διαμερισμάτων.** Σ' αὐτές περιλαμβάνονται:
 - 'Υπαξιωματικοί, οἱ θαλαμηπόλοι.
 - Κατώτερο πλήρωμα, οἱ βοηθοί θαλαμηπόλων.
- **Μαγειρέου.** Σ' αὐτές περιλαμβάνονται:
 - 'Υπαξιωματικοί, δέ μάγειρας.
 - Κατώτερο πλήρωμα, δέ βοηθός μάγειρα.

Οι ύπερθυνοι ἀπέναντι στὸν πλοίαρχο προϊστάμενοι δύμάδων προσωπικοῦ εἶναι:

- 1) 'Ο 'Υποπλοίαρχος, δέ δόποιος εἶναι ἐπικεφαλῆς τοῦ προσωπικοῦ καταστρώματος καί Γενικῶν Ὑπηρεσιῶν, ἐκτός άπό τό προσωπικό τῆς 'Υπηρεσίας Ραδιοτηλεπικοινωνιῶν.
- 2) 'Ο Α' Μηχανικός, δέ δόποιος εἶναι ἐπικεφαλῆς τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς.
- 3) 'Ο Α' ἢ Β' Ραδιοτηλεγραφητής, δέ δόποιος εἶναι ἐπικεφαλῆς τοῦ προσωπικοῦ ἀσυρμάτου.

6.3 Καθήκοντα προσωπικού πλοίων.

6.3.1 Καθήκοντα πλοιάρχου.

‘Ο πλοιάρχος είναι τό κυριότερο πρόσωπο στήν έπανδρωση τοῦ πλοίου. Τόσο ἀπό τὸν ΚΔΝΔ καὶ τὸν ΚΙΝΔ, ὅσο καὶ ἀπό τοὺς ναυτεργασιακούς κανονισμούς, θέτονται σ’ αὐτὸν γενικά καὶ εἰδικά καθήκοντα ώς:

- Κυβερνήτη τοῦ πλοίου.
- Γενικοῦ προϊσταμένου στή διοίκηση τοῦ πλοίου.
- Ἐκπροσώπου τοῦ πλοιοκτήτη ἥ ἐφοπλιστῆ.
- Ἐκπροσώπου καὶ ὄργανου τῆς κρατικῆς ἔξουσίας στό πλοϊο.

α) **Ως κυβερνήτης τοῦ πλοίου**, ὁ πλοιάρχος ἀκολουθεῖ τοὺς κανόνες τῆς ναυτικῆς ἐπιστήμης καὶ τέχνης καὶ ἀποφασίζει κατά τὴν κρίση του, χωρίς νά ύποχρεώνεται νά ύπακούει σέ διαταγές. Ὁφείλει ὅμως νά τηρεῖ τοὺς κανονισμούς πρός ἀποφυγή συγκρούσεως τῶν πλοίων καὶ νά συμμορφώνεται μέ τίς διαταγές καὶ τοὺς κανόνες γιά τὴν ἀσφάλεια τῆς ναυσιπλοΐας. ‘Ο πλοιάρχος διευθύνει αὐτοπροσώπως τό πλοϊο, ὅταν αὐτὸν μπαίνει ἥ βγαίνει ἀπό λιμάνι, περνᾶ ἀπό στενά ἥ διώρυγες καὶ ὅταν τό ταξίδι παρουσιάζει ιδιαίτερες δυσχέρειες, π.χ. λόγω καιρικῶν συνθηκῶν.

Εἶναι ύπεύθυνος γιά τὴν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου καὶ σέ περίπτωση κινδύνου παίρνει ὄλα τά μέτρα γιά τή διάσωση τοῦ πλοίου, τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ φορτίου. Ἔγκαταλείπει τελευταῖος τό πλοϊο ἀφοῦ βεβαιωθεῖ ὅτι ἡ παρουσία του πάνω σ’ αὐτό εἶναι ἀνώφελη.

β) **Ως γενικός προϊστάμενος στή διοίκηση τοῦ πλοίου**, ὁ πλοιάρχος ἀσκεῖ ἔξουσία στούς ἐπιβαίνοντες στό πλοϊο καὶ ἔχει δικαίωμα νά λάβει κάθε ἀναγκαῖο μέτρο γιά:

- Τὴν τήρηση τῆς τάξεως στό πλοϊο.
- Τὴν ἔξασφάλιση τῆς πειθαρχίας τοῦ προσωπικοῦ τοῦ πλοίου.
- Τὴν ἔξασφάλιση τῆς ύγιεινῆς καὶ καθαριότητας τοῦ πλοίου.

Τηρεῖ τά ναυτιλιακά ἔγγραφα πού ὅριζουν οἱ νόμοι, τηρεῖ ύπεύθυνα τό ἡμερολόγιο τοῦ πλοίου καὶ φροντίζει γιά τή θεώρησή του ἀπό τίς Ἀρμόδιες Λιμενικές ἥ Προξενικές Ἀρχές.

Φροντίζει γιά τὴν παροχή πρώτων βοηθειῶν σέ περίπτωση ἀσθένειας.

Συμμορφώνεται μέ τίς διαταγές τῶν Λιμενικῶν ἥ Προξενικῶν Ἀρχῶν, καθώς καὶ τῶν Ναυτικῶν διοικήσεων ἥ τῶν Κυβερνητῶν τῶν πολεμικῶν πλοίων γιά θέματα ἔθνικῆς ἀσφάλειας.

γ) **Ως ἑκπρόσωπος τοῦ πλοιοκτήτη ἥ ἐφοπλιστῆ**, ὁ πλοιάρχος καταρτίζει τό πλήρωμα λαμβάνοντας ύπόψη τίς ὀδηγίες τους, τούς δεσμεύει μέ δικαιοπραξίες (συμβάσεις κλπ.) πού ἐπιχειρεῖ καὶ μέ ἀδικοπράξιες πού διαπράττει κατά τὴν ἑκτέλεση τῶν καθηκόντων του, δημιουργεῖ γιά αὐτούς δικαιώματα καὶ ύποχρεώσεις μέ τὴν ύπογραφή τῆς φορτωτικῆς καὶ εἴναι ύπεύθυνος γιά κάθε τί πού γίνεται στό πλοϊο καὶ ἀφορᾶ τά συμφέροντά τους.

δ) **Ως ἑκπρόσωπος καὶ ὄργανο τῆς Κρατικῆς ἔξουσίας στό πλοϊο**, ὁ πλοιάρχος ἀσκεῖ καθήκοντα δημόσιου λειτουργοῦ καὶ συντάσσει δημόσιες πράξεις, ὅπως ἔκτακτη διαθήκη ὅταν τοῦ ζητηθεῖ καὶ ληξιαρχικές πράξεις σέ περίπτωση τοκετοῦ ἥ θανάτου.

Ἐπίσης ἀσκεῖ προανακριτικά καθήκοντα ὅταν γίνει κάποιο ἔγκλημα ἐνῶ τό πλοϊο ταξιδεύει, καθώς ἐπίσης καὶ πειθαρχικά καὶ Ἀστυνομικά καθήκοντα γιά τούς ἐπιβαίνοντες στό πλοϊο.

6.3.2 Καθήκοντα προσωπικού καταστρώματος.

α) Υποπλοιάρχου.

‘Ο υποπλοιάρχος είναι διαδεδομένος συνεργάτης του πλοιάρχου και νόμιμος άναπληρωτής του σε περίπτωση θανάτου, έξαφανίσεως ή άσθνειας.

Είναι ύπευθυνος γιά τήν άσφαλεια του πλοίου και τού έργαζόμενου σ’ αύτό προσωπικού, τόσο «έν πλώ» δσο και «έν δρμω» και γιά τήν καλή κατάσταση τών σωστικών και πυροσβεστικών μέσων.

“Εχει τήν έπιμέλεια τών φορτοεκφορτώσεων και στοιβασίας του πλοίου και τή μέριμνα τής προετοιμασίας γιά τήν άγκυροβολία και δπαρση του πλοίου.

Είναι ύπευθυνος γιά τήν άστυνομία του πλοίου, γιά τήν ύγειονομική ύπηρεσία και γιά τήν άποθήκη ύλικών του πλοίου.

β) Ανθυποπλοιάρχου.

‘Ο άνθυποπλοιάρχος είναι συνεργάτης και διαδεδομένος βοηθός του υποπλοιάρχου γιά θέματα πού άφορούν τήν ύπηρεσία του πλοίου και του φορτίου.

“Εχει τήν έπιμέλεια:

α) Τής γέφυρας (φροντίζει γιά τήν καλή κατάσταση, συντήρηση και έτοιμότητα τών ναυτιλιακών δργάνων, γιά τήν ένημέρωση, ταξινόμηση και φύλαξη τών χαρτών και τών βιβλίων και γενικά γιά τήν εύταξια και τόν εύτρεπτισμό τής γέφυρας).

β) Τών φώτων, φανών, τών σωσιβίων και πυροσβεστικών μέσων, τών διακριτικών ένδειξεων, τών μέσων συνεννοήσεως και τών σημαιών.

γ) Τής πρύμνης, στήν διευθύνει τήν έργασία, σε συνεννόηση μέ τόν άξιωματικό γέφυρας (ή πλοιάρχο), κατά τήν δπαρση και άγκυροβολία του πλοίου.

‘Επίσης δ άνθυποπλοιάρχος βοηθά τόν πλοιάρχο στής ύπηρεσιακές έπαφές του μέ τίς άρμόδιες άρχες, π.χ. γιά τή θεώρηση τών ναυτιλιακών έγγραφων τού πλοίου, δπως τού ναυτολογίου, ήμερολογίου κλπ.

“Αν στό πλοϊού ύπηρετούν περισσότεροι άπο ένας άνθυποπλοιάρχος, τά καθήκοντά τους κατανέμονται μέ διαταγή του πλοιάρχου.

γ) Δόκιμου πλοιάρχου.

‘Ο δόκιμος πλοιάρχος είναι μαθητευόμενος στό πλοϊο και βοηθά στήν ύπηρεσία του πλοίου και τή ναυσιπλοία, κάτω άπο τήν έπιβλεψη του άξιωματικού καταστρώματος.

Πάιρνει μέρος στής φυλακές γέφυρας, ώς βοηθός άξιωματικού φυλακῆς καθώς έπίσης και στής έργασίες του σκάφους.

‘Εκτελεῖ γραφικές έργασίες πού τού άναθετει δ πλοιάρχος και άσκείται στής άπατήσεις τής ναυτικής τέχνης και έπιστήμης.

δ) Ναυκλήρου.

‘Ο ναύκληρος είναι διαδεδομένος στό πλοϊο καταστρώματος γενικά. Εποπτεύει διαδεδομένος τήν έκτελεση τών καθηκόντων του κατώτερου πληρώματος.

‘Υπάγεται ιεραρχικά στόν υποπλοιάρχο τόν διευθύνει στήν άστυνομία του πλοίου, τήν πειθαρχία του προσωπικού, τήν καθαριότητα τού σκάφους και τήν κατανομή του προσωπικού καταστρώματος. Αύτός άναθετει σέ κάθε μέλος τού κατώτερου πληρώματος τήν έργασία και έπιβλεψη, συνήθως συνεργαζόμενος, τήν έκτελεσή της.

‘Ο ναύκληρος έχει τήν εύθυνη γιά τή φύλαξη και διατήρηση σέ καλή κατάσταση τών άποθηκών, τού ύλικού συντηρήσεως του πλοίου, καθώς και τήν έπιβλεψη γιά

τή συντήρηση τῶν μηχανημάτων ἀγκυροβολίας, ἀνακρεμάσεως λέμβων καί ἐφολκίων, ἰστῶν, κεραιῶν καί τοῦ ἔξαρτισμοῦ γενικά, καθώς καὶ τὴν καλή κατάσταση τῶν ρυμουλκίων, σχοινιῶν, συρμάτων καὶ τῶν ἔξαρτημάτων τους.

ε) Ξυλουργοῦ.

‘Ο ξυλουργός ἔχει τό βαθμό τοῦ ὑπαξιωματικοῦ. Εἶναι ὑπόλογος γιά τίς ξυλουργικές ἔργασίες τοῦ πλοίου καὶ ὑπάγεται Ἱεραρχικά στὸν ὑποπλοίαρχο.

‘Εκτός ἀπό τίς ξυλουργικές ἔργασίες ἔκτελεῖ καὶ τίς στεγανοποιήσεις τοῦ σκάφους μέ τοιμέντο. Ἐπίσης ἔκτελεῖ τούς χειρισμούς τοῦ ἐργάτη ἀγκυρας καὶ φροντίζει γιά τή συντήρηση αὐτοῦ, τῶν βαρούλκων, τῶν ἐπωτίδων καὶ τῶν μεταλλικῶν καλυμμάτων τους.

Τά καθήκοντα τοῦ ξυλουργοῦ ἀσκεῖ δὲ ναύκληρος, ἢν ἡ ὀργανική σύνθεση τοῦ πλοίου δέν προβλέπει θέση ξυλουργοῦ.

στ) Ἀντλιωροῦ.

‘Ο ἀντλιωρός ἔχει τό βαθμό τοῦ ὑπαξιωματικοῦ καὶ εἶναι ὑπόλογος τῆς φορτοεκφορτώσεως στά δεξαμενόπλοια. Ὕπαγεται Ἱεραρχικά στὸν ὑποπλοίαρχο.

‘Ο ἀντλιωρός, κατά τίς φορτοεκφορτώσεις τοῦ πλοίου χειρίζεται τίς ἀντλίες τῶν δεξαμενῶν καὶ ἐλέγχει τή στάθμη, τή θερμοκρασία καὶ τήν πίεσή τους.

“Ἐχει τήν εύθύνη γιά τόν καθαρισμό καὶ συντήρηση τοῦ ἀντλιοστασίου καὶ τῶν μηχανημάτων του, καθώς καὶ κάθε ἄλλου ἀντλητικοῦ μηχανήματος ἢ ἔξαρτήματος πού ἔχυπηρετεί τίς δεξαμενές τοῦ ὑγροῦ φορτίου ἢ τοῦ ἔρματος, καθώς καὶ τή λίπανση τῶν βαρούλκων.

ζ) Ναυτῶν.

Οι ναυτες ιεραρχικά ὑπάγονται στό ναύκληρο, τόν δποῖο βοηθοῦν στήν ἔκτέλεση τῶν καθηκόντων του.

Στά καθήκοντα τῶν ναυτῶν συμπεριλαμβάνονται ἡ ἔκτέλεση φυλακῶν πηδαλιούχου, διπτήρα καὶ ἀγγελιοφόρου γέφυρας, καθώς καὶ ἡ ἔκτέλεση ἔργασιῶν σκάφους, δηλαδή συντήρηση-ἀποσκωρίαση, χρωματισμός καὶ καθαρισμός τοῦ πλοίου, κάτω ἀπό τίς διαταγές καὶ τήν ἐπίβλεψη τοῦ ναυκλήρου.

η) Ναυτοπαιδῶν.

Οι ναυτόπαιδες εἶναι μαθητευόμενοι στό πλοϊο καὶ χρησιμοποιοῦνται μέ τήν ἐπίβλεψη καὶ τίς δόδηγίες τοῦ ναυκλήρου στίς ἔργασίες τοῦ σκάφους καὶ τῆς γέφυρας γιά νά μάθουν τό ναυτικό ἐπάγγελμα.

6.3.3 Καθήκοντα προσωπικοῦ μηχανῆς.

α) Α' Μηχανικοῦ.

‘Ο πρώτος μηχανικός εἶναι προϊστάμενος τῆς ὑπηρεσίας μηχανῆς καὶ τοῦ προσωπικοῦ της. Ὕπαγεται Ἱεραρχικά στὸν πλοίαρχο.

Εἶναι ὑπεύθυνος γιά τή συντήρηση καὶ καλή λειτουργία τῶν μηχανῶν, βοηθητικῶν μηχανημάτων καὶ κάθε μηχανικῆς καὶ ἡλεκτρικῆς γενικά ἐγκαταστάσεως πού βρίσκεται τό πλοϊο.

Κατανέμει τό προσωπικό τής μηχανῆς στίς διάφορες ἔργασίες τίς δποῖες παρακολουθεῖ ἢν ἔκτελοῦνται καλά καὶ βεβαιώνεται ὅτι οἱ ἀξιωματικοί καὶ τό κατώτερο προσωπικό μηχανῆς ἔκτελοῦν ἀνελλιπῶς τή φυλακή τους στό μηχανοστάσιο καὶ τό λεβητοστάσιο.

Βρίσκεται πάντοτε στό μηχανοστάσιο κατά τήν είσοδο καί ἔξοδο τοῦ πλοίου ἀπό τά λιμάνια, δρυμούς, διώρυγες, διαύλους καί ἄλλους ἐπικίνδυνους τόπους διόδου καί ἀγκυροβολίας τοῦ πλοίου καί δέν ὑποχρεώνεται σέ ἐκτέλεση φυλακῆς ἢν ὑπερτοῦν στό πλοϊο πάνω ἀπό δύο ἀξιωματικοῖ.

Παίρνει κάθε ἀναγκαῖο μέτρο γιά τήν πρόληψη διαρροῆς καί πυρκαϊᾶς στούς χώρους τῆς δικαιοδοσίας του.

Παίρνει κάθε ἀναγκαῖο μέτρο γιά τήν πρόληψη διαρροῆς καί πυρκαϊᾶς στούς χώρους τῆς δικαιοδοσίας του.

Ἐπιμελεῖται τήν ἐκτέλεση τῶν ἐπισκευῶν μηχανικῆς φύσεως τόσο «ἐν δρυμῷ» δόσο καί «ἐν πλῷ» καί τηρεῖ τό ἡμερολόγιο μηχανῆς.

β) Β' Μηχανικοῦ.

Ο δεύτερος μηχανικός εἶναι συνεργάτης καί ἀμεσος βοηθός τοῦ Α' μηχανικοῦ κάτω ἀπό τήν ἐποπτεία καί τίς ὀδηγίες τοῦ δόποιού ἐνεργεῖ. Μεριμνᾷ γιά τήν κατανομή τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς σέ φυλακές καί γενικές ἐργασίες μηχανῆς, γιά τήν καλή συντήρηση καί λειτουργία τῶν μηχανῶν λεβήτων καί βοηθητικῶν μηχανημάτων τοῦ πλοίου, γιά τήν τάξη καί καθαριότητα τοῦ μηχανοστασίου, γιά τή φύλαξη τῶν ἐργαλείων καί τῶν ύλικῶν τῆς μηχανῆς καθώς καί γιά τή διάθεσή τους μέ κάθε οἰκονομία. Ο Β' μηχανικός ἐκτελεῖ ὑπηρεσία ἀξιωματικοῦ φυλακῆς.

γ) Γ' Μηχανικοῦ.

Ο τρίτος μηχανικός ἐκτελεῖ φυλακή μηχανῆς καθώς καί ὅποιας διάλλη ἐργασία σχετική μέ τήν εἰδικότητά του ή ὅποια τοῦ ἀνατίθεται ἀπό τό Β' μηχανικό.

Μέ τίς ὀδηγίες τοῦ Β' μηχανικοῦ καί τήν ἐποπτεία τοῦ Α' μηχανικοῦ ἐπιμελεῖται τήν συντήρηση τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, σωληνώσεων, δρυγάνων, ἐργαλείων καί ἀμοιβῶν τους.

Μετέχει στίς ἐργασίες ἐπισκευῶν μηχανικῆς φύσεως.

δ) Δόκιμου Μηχανικοῦ.

Ο δόκιμος μηχανικός εἶναι μαθητευόμενος στό πλοϊο καί ἀσκεῖται μέ τήν ἐπί-βλεψη τῶν ἀξιωματικῶν μηχανῆς στήν ὑπηρεσία μηχανῆς.

Μετέχει στίς φυλακές μηχανῆς, ως βοηθός τοῦ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς, καθώς καί σέ ὅλες τίς ἐργασίες τῆς μηχανῆς.

ε) Ἡλεκτρολόγου.

Ο ἡλεκτρολόγος εἶναι ὑπόλογος γιά τή συντήρηση καί λειτουργία τῶν ἡλεκτροκινητήρων καί ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων. Υπάγεται ιεραρχικά στήν ἐποπτεία τοῦ Α' μηχανικοῦ καί ἐργάζεται σύμφωνα μέ τίς ὀδηγίες τοῦ Β' μηχανικοῦ.

στ) Ἀρχιθερμαστῆ.

Ο ἀρχιθερμαστής εἶναι ὑπόλογος γιά τήν ὑπηρεσία μηχανῆς καί γιά τό κατώτερο πλήρωμά της. Υπάγεται ιεραρχικά στό Β' μηχανικό τόν ὅποιο βοηθᾶ, ὅπως καί τούς ἄλλους ἀξιωματικούς μηχανῆς, στά καθήκοντά τους.

Εἶναι ὑπεύθυνος γιά τήν καθαριότητα τοῦ μηχανολεβητοστασίου, καί τῶν ἐνδιαιτημάτων τοῦ κατώτερου προσωπικοῦ μηχανῆς, γιά τή συντήρηση τῶν ἐργαλείων καί συσκευῶν καί τή φύλαξη τῶν ύλικῶν μηχανῆς καθώς καί γιά τήν τήρηση τῆς πειθαρχίας τοῦ κατώτερου προσωπικοῦ μηχανῆς.

Παρακολουθεῖ τήν κανονική ἀπόρριψη στή Θάλασσα τῶν ὑπολειμμάτων καύσεως καί τῶν κάθε φύσεως ἀπορριμμάτων.

Τά καθήκοντα τοῦ ἀρχιθερμαστῆ στά πλοϊα πού κινοῦνται μέ μηχανές ἐσωτερι-

κής καύσεως, άσκει δ' Α' μηχανοδηγός.

ζ) Λιπαντή.

Είναι δ' ἄμεσος βοηθός τῶν ἀξιωματικῶν μηχανῆς στίς διαταγές τῶν ὅποιων ὑπακούει.

Είναι ύπευθυνος γιά τή λίπανση τῶν μηχανῶν καί μηχανημάτων καθώς καί γιά τόν καθαρισμό τῶν χώρων τῆς μηχανῆς. Ἐκτελεῖ τίς ἐργασίες παραλαβῆς καυσίμων, νεροῦ καί ύλικῶν μηχανῆς.

Τά καθήκοντα τοῦ λιπαντῆ στά πλοῖα πού κινοῦνται μέ μηχανές ἐσωτερικῆς καύσεως, άσκοῦν οἱ Β' Μηχανοδηγοί ἢ Χειριστές.

η) Θερμαστή.

Οι θερμαστές, κάτω ἀπό τήν ἄμεση ἐπίβλεψη τῶν ἀρμοδίων ἀξιωματικῶν μηχανῆς, ἀνάβουν, διατηροῦν καί σβήνουν τίς φωτιές καί φροντίζουν γιά τήν ἀτμοπαραγγή καί τήν τροφοδότηση τοῦ λέβητα.

Ἐπίσης καθαρίζουν τούς λέβητες καί τό λεβητοστάσιο καί παραλαμβάνουν τά καύσιμα καί τά ύλικά τῆς μηχανῆς.

θ) Καθαριστή.

Οι καθαριστές ἢ βοηθοί μηχανοδηγῶν, καθώς καί οἱ μαθητευόμενοι τῆς μηχανῆς, βοηθοῦν τούς λιπαντές καί θερμαστές στά καθήκοντά τους καί μετέχουν ἢ ἐκτελοῦν ἐργασία, δηπως εἴναι δ' καθαρισμός τῆς μηχανῆς καί τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως κατώτερου πληρώματος μηχανῆς, ἢ παραλαβή καυσίμων, ύλικῶν μηχανῆς καί νεροῦ κλπ.

6.3.4 Καθήκοντα προσωπικοῦ Γενικῶν Ὑπηρεσιῶν.

α) Ραδιοτηλεγραφητή.

Ο ραδιοτελεγραφητής εἴναι προϊστάμενος τῆς ὑπηρεσίας ραδιοτηλεπικοινωνιῶν τοῦ πλοίου. Είναι ύπόλογος στόν πλοίαρχο.

Ἐκτελεῖ τήν ὑπηρεσία του σύμφωνα μέ τίς Διεθνεῖς Συμβάσεις καί τούς ίσχύοντες κανονισμούς καί εὐθύνεται ἀπόλυτα γιά τό ἀπόρρητο τῆς ἀνταποκρίσεως.

Ἐλέγχει τήν κανονική λειτουργία τῶν ἔγκαταστάσεων τοῦ ἀσυρμάτου καί ἐπιμελεῖται τή συντήρηση τῶν ναυτικῶν ἡλεκτρονικῶν ὀργάνων τοῦ πλοίου (ραντάρ, ραδιογνωνιόμετρου, γυροπυξίδας κλπ.). Τέλος εἴναι δ' ύπευθυνος γιά τήν ἐτοιμότητα καί καλή λειτουργία τῆς φορητῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συσκευῆς τῆς σωστίας λέμβου καί τοῦ συστήματος auto-alarm.

β) Δόκιμου Ραδιοτηλεγραφητή.

Ο δόκιμος ραδιοτηλεγραφητής ἀσκεῖται στήν ὑπηρεσία ραδιοτηλεπικοινωνιῶν κάτω ἀπό τήν ἐπίβλεψη τοῦ ἀξιωματικοῦ ἀσυρμάτου.

Παίρνει μέρος στίς ἐργασίες τῆς ὑπηρεσίας ἀσυρμάτου, τῆς ἐπισκευῆς καί συντήρησεως τῶν ὀργάνων, καθώς καί στή φυλακή ἀσυρμάτου ὡς βοηθός τοῦ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς.

γ) Τροφοδότη.

Ο τροφοδότης, δ' ὁ διπλωματικός φροντιστής ἢ ἀδεια βοηθοῦ φροντιστή, εἴναι ύπόλογος γιά τήν τροφοδοσία τοῦ προσωπικοῦ τοῦ πλοίου καθώς καί γιά τήν καθαριότητα τῶν ἀποθηκῶν φυλάξεως τροφίμων καί τή διατήρησή τους στίς ἀπα-

ραίτητες θερμοκρασίες. Έκτελεῖ τήν ύπηρεσία του κάτω άπό τόν ἔλεγχο τοῦ ύποπλοιάρχου.

Τηρεῖ βιβλίο ἀποθήκης τροφίμων.

Έάν δέν ύπάρχει τροφοδότης στό πλοϊο, τά καθήκοντά του ἔκτελεῖ ὁ θαλαμηπόλος.

δ) Θαλαμηπόλου.

Ο θαλαμηπόλος, δ ὅποιος ἔχει πτυχίο ἀρχιθαλαμηπόλου Α' ἢ Β' τάξεως (ύπαιχιωματικός), είναι ύπολογος γιά τήν καθαριότητα καί τήν καλή κατάσταση τῶν διαμερισμάτων καί τοῦ ἴματισμοῦ γενικά τοῦ πλοίου καί ύπαγεται στόν ύποπλοιάρχο.

Υποχρεοῦται νά φροντίζει τήν περιποίηση τοῦ πλοιάρχου καί τῶν ἀξιωματικῶν τίς ὥρες τῶν γευμάτων καί είναι ύπεύθυνος γιά τήν ὑπαρξή τῶν ἀναγκαίων ἐδεσμάτων καί ἀναψυκτικῶν στό ψυγεῖο γι' αὐτούς πού ἔκτελοῦν νυκτερινές φυλακές.

ε) Βοηθοῦ θαλαμηπόλου.

Ο βοηθός θαλαμηπόλου, δ ὅποιος ἔχει ἄδεια θαλαμηπόλου Α' ἢ Β' τάξεως, βοηθᾶ τό θαλαμηπόλο στήν ἔχυπηρέτηση τῶν ἀξιωματικῶν κατά τά γεύματα.

Είναι ύπεύθυνος γιά τόν καθαρισμό τῶν διαμερισμάτων τῶν ἀξιωματικῶν καί τόν καθαρισμό καί φύλαξη τῶν σκευών τῆς αἴθουσας ἐστιάσεως ἀξιωματικῶν.

στ) Μάγειρα.

Ο μάγειρας, δ ὅποιος ἔχει πτυχίο μαγείρου (ύπαιχιωματικός) είναι ύπολογος γιά τό μαγειρεῖο τοῦ πλοίου καί ἐλέγχεται ἀπό τόν ύποπλοιάρχο.

Μεριμνᾶ γιά τήν ἔγκαιρη παρασκευή καί κανονική διανομή τοῦ φαγητοῦ, καθώς καί γιά τήν παρασκευή ἄρτου σέ περίπτωση ἀδυναμίας ἐφοδιασμοῦ ἀπό τήν ξηρά.

Είναι ύπεύθυνος γιά τήν καθαριότητα τοῦ μαγειρείου καί τῶν συσκευών του.

ζ) Βοηθοῦ μάγειρα.

Ο βοηθός μάγειρα ἔχει ἄδεια μάγειρα Α', Β' ἢ Γ' τάξεως. Είναι ύποχρεωμένος νά μεταφέρει τά τρόφιμα ἀπό τήν ἀποθήκη στό μαγειρεῖο καί νά φροντίσει γιά τήν προετοιμασία γιά τήν παρασκευή τοῦ φαγητοῦ.

6.4 Όργανωση ἐργασίας «ἐν πλῷ» καί «ἐν δρυμῷ».

“Οταν τό πλοϊο βρίσκεται «ἐν πλῷ», οι ύπηρεσίες τοῦ προσωπικοῦ καταστρώματος, τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς καί ἡ ύπηρεσία ἀσυρμάτου, διεξάγονται κατά φυλακές.

Κάθε φυλακή είναι τετράωρη καί ἀποτελεῖται:

- Στό κατάστρωμα,** ἀπό 1 ἀξιωματικό καταστρώματος καί 2 ναῦτες. “Οταν ἡ σύνθεση δέν ἐπιτρέπει 3 τετράωρες φυλακές, αύτές δρίζονται σέ ἔξαωρες. Σέ περίπτωση ἀνάγκης δ πλοιάρχος κανονίζει τίς φυλάκες κατά τήν κρίση του.
- Στή μηχανή,** ἀπό 1 ἀξιωματικό μηχανῆς, ἔνα δόκιμο ἢ ύπαιχιωματικό (ἀρχιθερμαστή, λιπαντή, ἢ μηχανοδηγό) καί ἔνα θερμαστή. Ἄν ἡ σύνθεση δέν ἐπιτρέπει 3 τετράωρες φυλακές, δρίζονται δύο ἔξαωρες.
- Στόν ἀσύρματο,** ἀπό τό ραδιοτηλεγραφητή, δ ὅποιος ἔκτελεῖ δύο τετράωρες φυλακές κατά τίς διποίες τηρεῖ συνεχή ἀκρόαση καί ἐνεργεῖ τή ραδιοτηλεγραφική ἀνταπόκριση.

Τό ύπόλοιπο προσωπικό γενικῶν ύπηρεσιῶν ἀπασχολεῖται στίς ἐργασίες τῆς εἰδικότητάς του, κάτω ἀπό τήν ἐποπτεία καί τόν ἔλεγχο τοῦ ύποπλοιάρχου, σύμφωνα μέ τό ὡρολόγιο πρόγραμμα ἐργασίας.

6.4.1 Ὁ ἀξιωματικός φυλακῆς γέφυρας.

‘Ο ἀξιωματικός φυλακῆς γέφυρας κατά τή διάρκεια τῆς φυλακῆς του, τελεῖ κάτω ἀπό τίς διαταγές καί τόν ἔλεγχο τοῦ πλοιάρχου. Φροντίζει γιά τήν ἀσφαλή διακυβέρνηση τοῦ πλοίου καί γενικά γιά τό πλοϊο.

Εἰδικότερα αὐτός πρίν ἀπό τήν ἀνάληψη τῶν καθηκόντων του, ἐνημερώνεται καί βεβαιώνεται γιά τήν ἀκριβή θέση, πορεία καί ταχύτητα τοῦ πλοίου, γιά τίς γενικές καιρικές συνθῆκες, ώστε τή λειτουργία καί τίς ἐνδείξεις τῶν ναυτιλιακῶν ὅργανων.

Μετά τήν ἀνάληψη τῆς ύπηρεσίας, ἀπαγορεύεται νά ἀπομακρυνθεῖ γιά ὅποιον-δήποτε λόγο ἀπό τή γέφυρα. Μετά τό τέλος συμπληρώνει τό πρόχειρο ἡμερολόγιο γέφυρας.

‘Από τούς δύο ναῦτες φυλακῆς γέφυρας ὁ ἕνας χρησιμοποιεῖται ώστε πηδαλιούχος καί ὁ ἄλλος ώστε ὁππήρας.

6.4.2 Ὁ ἀξιωματικός φυλακῆς μηχανῆς.

‘Ο ἀξιωματικός φυλακῆς μηχανῆς κατά τή διάρκεια τῆς φυλακῆς του τελεῖ κάτω ἀπό τίς διαταγές καί τόν ἔλεγχο τοῦ Α' μηχανικοῦ. Αὐτός ἔχει τή φροντίδα γενικά τῶν μηχανῶν καί ἐπαγρυπνεῖ γιά τήν καλή λειτουργία τους.

Πρίν ἀπό τήν παραλαβή τῆς φυλακῆς του ἐνημερώνεται γιά τίς συνθῆκες λειτουργίας τῶν μηχανῶν καί τίς διαταγές τοῦ Α' μηχανικοῦ.

Ἐκτελεῖ κάθε σχετική μέ τά καθήκοντά του ἐντολή πού δίνεται ἀπό τή γέφυρα, τηρεῖ κατά τή διάρκεια τῆς φυλακῆς του τό πρόχειρο ἡμερολόγιο μηχανῆς, στό ὅποιο σημειώνει τήν ὥρα παραλαβῆς τῆς φυλακῆς του, τόν ἀριθμό τῶν στροφῶν τῆς μηχανῆς, τήν κατανάλωση τῆς καύσιμης ὑλῆς κλπ.

Οι ἄνδρες φυλακῆς μηχανῆς, δηλαδή ὁ δόκιμος μηχανικός ἢ ὑπαξιωματικός φυλακῆς μηχανῆς ἀσχολοῦνται μέ τή λίπανση τῆς μηχανῆς καί τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, μέ τήν παρακολούθηση τῶν στοιχείων λειτουργίας τους κλπ.

Οι θερμαστές ἀσχολοῦνται μέ τήν τροφοδότηση τοῦ λέβητα καί τή διατήρηση τῶν πυρῶν, μέ τή διατήρηση τῆς στάθμης νεροῦ καί τής ἀπαιτούμενης πιέσεως στό λέβητα κλπ.

6.4.3 Ὑπηρεσία «ἐν δρμω».

“Οταν τό πλοϊο βρίσκεται «ἐν δρμω» οι φυλακές διαλύονται, ἔκτός ἐάν ὁ πλοίαρχος κρίνει ἀναγκαία τή διατήρησή τους γιά λόγους ἀσφάλειας τοῦ πλοίου.

Ἐφόσον οἱ φυλακές διαλυθοῦν, κατά τή διάρκεια τῆς ἡμερήσιας ἐργασίας (δηλαδή ἀπό 8 τό πρωί ὡς 5 τό ἀπόγευμα) τό πλήρωμα καταστρώματος καί μηχανῆς κάτω ἀπό τήν ἐποπτεία τοῦ ύποπλοιάρχου καί τοῦ Β' μηχανικοῦ ἀσχολεῖται σέ γενικές ἐργασίες σκάφους, ἐνώ τό προσωπικό γενικῶν ύπηρεσιῶν σέ διάφορες ἐργασίες τῆς εἰδικότητάς του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

NAYTIKΗ ΑΠΟΓΡΑΦΗ – NAYTIKΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ – ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΑ

7.1 Ναυτικοί – Έργάτες Θάλασσας.

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου τούς έργαζόμενους στή θάλασσα τούς διακρίνει σέ ναυτικούς και σέ έργάτες θάλασσας.

Ναυτικοί είναι αύτοί οι δποιοί άπογράφονται, δηλαδή καταχωρούνται σέ ειδικά μητρώα και προορίζονται νά έργασθούν ως μέλη συγκροτημένου πληρώματος ήμ-πορικών πλοίων περιλαμβανόμενοι στό ναυτολόγιο τών πλοίων.

Έργάτες Θάλασσας είναι οι έργαζόμενοι σέ βοηθητικά ναυπηγήματα ή σέ πλοια πού δέν είναι έφοδιασμένα μέ ναυτολόγιο, δπως οι πορθμείς, λεμβούχοι, άλιείς, κλπ. ή οι έργαζόμενοι σέ πλοια έφοδιασμένα μέ ναυτολόγιο, χωρίς νά καταχωρούνται σ' αύτό, δπως οι πλοηγοί και οι άλιεργάτες. Οι έργάτες θάλασσας είναι έ-φοδιασμένοι μέ βιβλιάρια έργατη θάλασσας.

7.2 Ναυτική Απογραφή.

Η άπογραφή τών ναυτικών, δηλαδή ή έγγραφή τους σέ ειδικό μητρώο, είναι ύ-ποχρεωτική γιά νά μπορέσουν, σύμφωνα μέ τόν ΚΔΝΔ, νά έργασθούν σέ πλοιο.

Τήν άπογραφή τών ναυτικών και τήν έγγραφή τους στά άντίστοιχα τοπικά μη-τρώα ένεργοιν οι κατά τόπους Λιμενικές Άρχες. Τό γενικό μητρώο τών ναυτικών τηρεί ή Ύπηρεσία Ναυτικών Μητρώων (YNM) πού άποτελεί περιφερειακή ύπηρε-σία τοῦ YEN και έχει έδρα στόν Πειραιά.

Οι άπογραφόμενοι ναυτικοί έφοδιάζονται μέ Ναυτικό Φυλλάδιο στό δποιο κατα-χωρούνται οι ναυτολογήσεις και οι άπολύσεις τους.

Τό ναυτικό φυλλάδιο έπέχει θέση διαβατηρίου γιά τή μετάβαση τοῦ ναυτικοῦ στό έξωτερικό μέ σκοπό νά συναντήσει τό πλοιο πού θά ναυτολογηθεί ή κατά τήν παλινόστησή του. Γιά πολλές χώρες έπέχει θέση δελτίου ταυτότητας.

Γενικά και ειδικά προσόντα άπογραφής.

Γιά νά άπογραφεί κανείς ως ναυτικός πρέπει νά έχει τά παρακάτω γενικά και ει-δικά προσόντα:

- Νά έχει τήν έλληνική Ιθαγένεια και νά είναι γραμμένος στά μητρώα Δήμου ή Κοινότητας τής χώρας.
- Νά είναι ύγιης και σωματικά ίκανός γιά τή ναυτική έργασία.
- Νά είναι τακτοποιημένος στρατολογικώς.
- Νά μήν έχει καταδικαστεί σέ φυλάκιση πάνω άπό ένα χρόνο γιά δρισμένα

έγκλήματα πού δρίζονται ρητῶς άπό τό νόμο, όπως γιά λαθρεμπορία ἢ ἐμπορία ναρκωτικῶν, γιά παράβαση τοῦ σχετικοῦ μέ τήν προστασία τοῦ ἑθνικοῦ νομίσματος νόμου, γιά στάση κλπ.

- Νά ἔχει συμπληρώσει τό 15ο ἔτος τῆς ἡλικίας του καί νά μήν ἔχει ὑπερβεῖ τό 45ο. Κατ' ἔξαίρεση ἀπογράφονται καί ὅσοι συμπλήρωσαν τό 14ο ἔτος καί μποροῦν νά ἐργαστοῦν μόνο σέ περίπτωση πού ἐργάζεται ἕνα τουλάχιστο μέλος ἀπό τήν οἰκογένειά τους στό ἴδιο πλοϊ.

7.3 Ἀπογραφή ἐργατῶν Θάλασσας.

Οἱ ἐργάτες θάλασσας ἀπογράφονται προαιρετικά ἀπό τίς κατά τόπους Λιμενικές Ἀρχές σέ ίδιαίτερο μητρώο καί εἴναι, όπως ἔχουμε ἀναφέρει προηγουμένως, ἐφοδιασμένοι μέ ειδικό βιβλιάριο ἐργάτη θάλασσας.

7.4 Ἡ Ναυτική Ἐκπαίδευση.

Ἡ ναυτική Ἐκπαίδευση εἴναι θεωρητική καί πρακτική. Παρέχεται ἀπό δύο φορεῖς: ἀπό τό Δημόσιο, κυρίως, καί ἀπό ίδιωτες.

Ἡ Δημόσια Ναυτική Ἐκπαίδευση παρέχεται ἀπό τίς Δημόσιες Σχολές Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ οἱ δόποιες διακρίνονται σέ σχολές προπαιδεύσεως, ἐκπαιδεύσεως καί μετεκπαιδεύσεως.

Οἱ Δημόσιες Σχολές ἐκπαιδεύσεως E.N. διακρίνονται σέ δύο βαθμίδες.

- a) Στίς Ἀνώτερες Δημόσιες Σχολές Δοκίμων Πλοιάρχων, Μηχανικῶν, Ραδιοτηλεγραφητῶν E.N. καί
- b) στά Δημόσια Λύκεια Δοκίμων Πλοιάρχων, Μηχανικῶν καί Ραδιοτηλεγραφητῶν E.N. πού ἀνήκουν στή μέση ἐκπαίδευση καί ὑπάγονται στό νομοθετικό καθεστώς τοῦ νόμου γιά τήν τεχνική καί ἐπαγγελματική ἐκπαίδευση (N. 576/77).

Οἱ Δημόσιες Σχολές προπαιδεύσεως (ναυτόπαιδες Πρέβεζας) καί μετεκπαιδεύσεως (ΚΕΣΕΝ, ΔΣΗΝΟ, ΣΠΜ, Θαλαμηπόλων, ΠΡΟΔΕ κλπ.) δέν ἔχουν ἐνταχθεῖ σέ βαθμίδα ἐκπαίδευσεως, γι' αὐτό καί δέν ὑπάγονται στίς διατάξεις τοῦ παραπάνω νόμου. Ἐπίσης στήν Πρέβεζα λειτουργεῖ σχολή ἐκπαίδευσεως κατώτερου προσωπικοῦ θαλαμηπόλων καί μαγείρων E.N.

Οἱ σχολές αύτές ὑπάγονται στή διοίκηση, ἐποπτεία καί τόν ἔλεγχο τοῦ Ὅπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἡ ιδιωτική ναυτική Ἐκπαίδευση παρέχεται ἀπό τίς ιδιωτικές Ναυτικές Σχολές (Λύκεια Δοκίμων Ἀξιωματικῶν Πλοιάρχων, Μηχανικῶν, Ραδιοτηλεγραφητῶν E.N. καί τά Κέντρα ἐπαγγελματικῆς Καταρτίσεως Κ.Ε.Κ.).

Ἡ εἰσαγωγή τῶν μαθητῶν στά ιδιωτικά Ναυτικά Λύκεια γίνεται μέ εἰσαγωγικές ἔξετάσεις πού διενεργεῖ τό Ὅπουργείο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τό δόποιο ἄσκει καί τήν ἐποπτεία στή λειτουργία τῶν ιδιωτικῶν σχολῶν.

7.5 Ἀποδεικτικά ναυτικῆς ίκανότητας.

Ἀποδεικτικά ναυτικῆς ίκανότητας ὀνομάζονται τά πιστοποιητικά πού δίνονται στούς ναυτικούς ἀπό τό Ὅπουργείο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, γιά τήν ἄσκηση τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος μετά ἀπό διαπίστωση ὑπάρξεως τῶν προσόντων πού δρίζονται ἀπό τό νόμο καί συνήθως, μετά ἀπό ἔξετάσεις.

Τά άποδεικτικά αύτά διακρίνονται σέ διπλώματα, τά διπλώματα στούς άξιωματικούς, σέ πτυχία τά διπλώματα στούς ύπαξιωματικούς καί ἄδειες μέ τίς διπλώματας έφοδιάζεται τό κατώτερο προσωπικό (ναύτες, θερμαστές κλπ.).

Γιά κάθε κλάδο προσωπικού έκδίδονται τά παρακάτω πιστοποιητικά:

α) Κλάδος Προσωπικού Καταστρώματος:

- Δίπλωμα Πλοιάρχου Α' τάξεως.
- Δίπλωμα Πλοιάρχου Β' τάξεως.
- Δίπλωμα Πλοιάρχου Γ' τάξεως.
- Δίπλωμα Πρακτικού Πλοιάρχου.
- Πτυχίο Ναυκλήρου.
- Πτυχίο Κυβερνήτη Α' τάξεως.
- Πτυχίο Κυβερνήτη Β' τάξεως.
- Πτυχίο Κυβερνήτη Γ' τάξεως.
- Πτυχίο Κυβερνήτη ρυμουλκῶν.
- "Άδεια Ναύτη.

β) Κλάδος Προσωπικού Μηχανῆς:

- Κατηγορία Ύπηρεσίας Ατμομηχανῶν:**
- Δίπλωμα Ατμομηχανικοῦ Α' τάξεως.
 - Δίπλωμα Ατμομηχανικοῦ Β' τάξεως.
 - Δίπλωμα Ατμομηχανικοῦ Γ' τάξεως.
 - Δίπλωμα Πρακτικοῦ Ατμομηχανικοῦ.
 - Πτυχίο Αρχιθερμαστῆ.
 - Πτυχίο Λιπαντῆ.
 - "Άδεια Θερμαστῆ.

Κατηγορία Ύπηρεσίας Μηχανῶν Έσωτερικῆς 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) Κλάδος Προσωπικού Γενικῶν Ύπηρεσιών:

- Κατηγορία Ύπηρεσίας Τηλεπικοινωνίας:**
- Δίπλωμα Ραδιοτηλεγραφητῆ Α' τάξεως.
 - Δίπλωμα Ραδιοτηλεγραφητῆ Β' τάξεως.

Κατηγορία Οικονομικῆς Ύπηρεσίας:

- Δίπλωμα Οικονομικοῦ Α' τάξεως.
- Δίπλωμα Οικονομικοῦ Β' τάξεως.

Κατηγορία Ύπηρεσίας Τροφοδοσίας:

- Δίπλωμα Φροντιστῆ.
- "Άδεια βοηθοῦ Φροντιστῆ.

Κατηγορία Ύπηρεσίας Διαμερισμάτων:

- Πτυχίο 'Αρχιθαλαμηπόλου Α' τάξεως.
- Πτυχίο 'Αρχιθαλαμηπόλου Β' τάξεως.
- "Άδεια Θαλαμηπόλου Α' τάξεως.
- "Άδεια Θαλαμηπόλου Β' τάξεως.

Κατηγορία Ύπηρεσίας Μαγειρείου:

- Πτυχίο 'Αρχιμάγειρα.
- "Άδεια Μάγειρα Α', Β', Γ' τάξεως.

'Εκτός από τά παραπάνω άποδεικτικά ναυτικής ίκανότητας, μέ τό Π.Δ. 435/78 έκδίδονται καί τά άκολοθα:

- Πιστοποιητικό ίκανότητας γιά τήν έκτέλεση καθηκόντων 'Αξιωματικοῦ Φυλακῆς Γέφυρας.
- Πιστοποιητικό ίκανότητας γιά τήν έκτέλεση καθηκόντων 'Αξιωματικοῦ Φυλακῆς Μηχανῆς.

Τά πιστοποιητικά αύτά έκδίδονται άπό τά Κεντρικά καί Προξενικά Λιμεναρχεῖα καί χορηγοῦνται σέ ναυτικούς πού διαθέτουν δρισμένα προσόντα, ένω δλα τά άλλα άποδεικτικά ναυτικής ίκανότητας έκδίδονται άπό τήν 'Υπηρεσία Ναυτικῶν Μητρώων τοῦ YEN.

— Γενικά προσόντα πού πρέπει νά έχει δ ναυτικός γιά νά άποκτήσει άποδεικτικό ναυτικής ίκανότητας.

Γιά τήν άπόκτηση τοῦ άποδεικτικοῦ ναυτικῆς ίκανότητας δ ναυτικός έκτός άπό τά είδικά προσόντα πού πρέπει νά έχει κατά περίπτωση (γραμματικές γνώσεις, θαλάσσια ύπηρεσία, πτυχία μετεκπαιδεύσεως κλπ.) πρέπει νά διαθέτει καί τά παρακάτω γενικά προσόντα:

- Νά είναι γραμμένος στά μητρώα ώς ναυτικός.
- Νά έχει συμπληρώσει τό 20ο έτος καί νά μήν έχει ύπερβει τό 60ο.
- Νά είναι τακτοποιημένος στρατολογικῶς.
- Νά μή στερεῖται τά πολιτικά του δικαιώματα.
- Νά μήν έχει καταδίκαστεī γιά κακούργημα ἢ σέ φυλάκιση μεγαλύτερη άπό δμηνο καθ' ύποτροπή ἢ μεγαλύτερη άπό τό δμηνο γιά λαθρεμπορία ἢ γιά λαθρεμπορία ναρκωτικῶν ἢ γιά παράβαση τοῦ νόμου πού άναφέρεται στήν προστασία τοῦ έθνικοῦ νομίσματος ἢ γιά άδικημα πού άναφέρεται στήν ύπηρεσία στό πλοϊο.
- Νά είναι σωματικά καί ψυχικά ύγιης καί ίκανός γιά τήν άντιστοιχη πρόσ τό δίπλωμα ἢ πτυχίο ναυτική ύπηρεσία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ

ΚΤΗΣΗ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

8.1 Γενικά.

Οι τρόποι μέ τούς δποίους άποκτάται ή κυριότητα τοῦ πλοίου μποροῦν βασικά νά διαιρεθοῦν σέ **δημόσιου καί ιδιωτικοῦ δικαίου**, άνάλογα άπό πού προβλέπονται τά νομικά γεγονότα πού τούς δημιουργοῦν, δηλαδή άπό τόν ἔνα ή τόν ἄλλο κλάδο τοῦ δικαίου.

Ἐπίσης οι τρόποι κτήσεως τῆς κυριότητας τοῦ πλοίου διακρίνονται, σέ **πρωτότυπους**, δταν ή ἀπόκτηση τοῦ δικαιώματος τῆς κυριότητας τοῦ πλοίου δέ στηριζεται σέ δικαίωμα πού προϋπήρχε καί σέ **παράγωγους**, στήν ἀντίθετη ἀκριβῶς περίπτωση. Ή ούσια τῆς τελευταίας διακρίσεως εἶναι ότι αύτός πού άποκτά τήν κυριότητα μέ πρωτότυπο τρόπο (π.χ. χρησικησία), δέ θεωρεῖται διάδοχος τοῦ προηγούμενου κύριου τοῦ πλοίου καί ἐπομένως ή κυριότητά του δέ θίγεται άπό τυχόν νομικά ἐλαπτώματα τῆς κυριότητας.

Ἀντίθετα ή παράγωγη κτήση (πώληση, κληρονομική διαδοχή, δωρεά) θεωρεῖται συνέχεια τῆς προηγούμενης κυριότητας καί δέ νέος κύριος θεωρεῖται διάδοχος τοῦ ἀμέσως προηγούμενου κύριου, μέ δλες τίς συνέπειες τῶν τυχόν νομικῶν ἐλαπτωμάτων καί βαρῶν τῆς κυριότητας.

8.2 Κτήση κυριότητας τοῦ πλοίου κατά τό δημόσιο δίκαιο.

Οι τρόποι κτήσεως κυριότητας τοῦ πλοίου κατά τό δημόσιο δίκαιο εἶναι: **ή δημευση, ή ἄλωση καί ή ἀπόκτηση καταποντισμένου ἀδέσποτου πλοίου.**

Οι παραπάνω τρόποι εἶναι πρωτότυποι. Οι μέν δύο πρώτοι πηγάζουν άπό τό κοινό δίκαιο, ἐνῶ δέ τρίτος άπό τό ναυτικό.

α) Δήμευση.

“Αν ἔνα πλοϊο κάνει λαθρεμπορία ή ἀπαγορευμένη ἀλιεία **δημεύεται** ύστερα άπό δικαστική ἀπόφαση. Ἀπό τή στιγμή πού ή ἀπόφαση καταχωρηθεῖ στό νηολόγιο η κυριότητά του περιέρχεται δριστικά στό ἑλληνικό δημόσιο.

β) Ἀλωση (Σύλληση).

Σέ περίπτωση πολέμου τά ἔχθρικά ἐμπορικά πλοϊα συλλαμβάνονται άπό τόν ἀντίπαλο καί κηρύσσονται μέ δικαστική ἀπόφαση ώς «καλή λεία».

“Ως καλή λεία κηρύσσονται καί τά ούδέτερα πλοϊα δταν ἐνεργοῦν λαθρεμπόριο πολέμου. “Οπως καί στήν περίπτωση τῆς δημεύσεως, ἀπό τή στιγμή πού θά ἐκδοθεῖ ή ἀπόφαση τοῦ δικαστηρίου καί καταχωρηθεῖ στό νηολόγιο, τήν κυριότητα τοῦ πλοίου άποκτά τό ἑλληνικό δημόσιο.

γ) Άποκτηση καταποντισμένου άδεσποτου πλοίου (Ιδιοποίηση ναυαγίου).

“Αν ένα πλοϊο ναυαγήσει στά έλληνικά παράλια καί σέ βάθος, ώστε νά μήν άφήσει ίχνος στήν έπιφανεια τῆς θάλασσας καί δύ κύριός του τό έγκαταλείψει, τότε τό πλοϊο αύτό θεωρεῖται άδεσποτο, διότε ή κυριότητά του περιέρχεται στό έλληνικό δημόσιο.

8.3 Κτήση κυριότητας πλοίου κατά τό ιδιωτικό δίκαιο.

Κατά τό ιδιωτικό δίκαιο, οι τρόποι κτήσεως τῆς κυριότητας τοῦ πλοίου είναι: ή ναυπήγηση, ή χρησικτησία, ή συμβατική μεταβίβαση, ή κληρονομική διαδοχή, ή έκποίηση σέ δημόσιο πλειστηριασμό, ή έγκαταλειψη στόν άσφαλιστή καί ή παραχώρηση καί έξαγορά μερίδας συμπλοιοκτήτη.

Οι δύο άπο τούς παραπάνω τρόπους κτήσεως τῆς κυριότητας είναι πρωτότυποι καί διοι οι άλλοι παράγωγοι.

Οι πέντε πρώτοι έχουν ώς πηγή διατάξεις τοῦ κοινοῦ δικαίου, ένω οι ύπολοιποι τρεῖς διατάξεις τοῦ ναυτικοῦ δικαίου.

α) Ναυπήγηση.

Ναυπήγηση είναι ή συμφωνία (σύμβαση) μέ τήν διόπια δ ναυπηγός (έργολάβος) άναλαμβάνει τήν υποχρέωση κατασκευῆς πλοίου γιά λογαριασμό άλλου (έργοδότη). Βασικός δρος τῆς συμφωνίας είναι δ καθορισμός άμοιβής τοῦ ναυπηγού.

Πρόκειται γιά σύμβαση μισθώσεως έργου γιά τήν διόπια έχουν έφαρμογή οι διατάξεις τοῦ Αστικοῦ Κώδικα. Ή σύμβαση καταρτίζεται άτύπως.

Κύριος τοῦ πλοίου γίνεται μέ πρωτότυπο τρόπο δέργοδότης. Στήν περίπτωση τῆς οικονομικής ναυπηγήσεως, δηλαδή όταν ή κατασκευή τοῦ πλοίου γίνεται άπό τόν ίδιο τό ναυπηγό γιά λογαριασμό του, τότε ή κυριότητα περιέρχεται μέ πρωτότυπο τρόπο σ' αύτόν καί μέ παράγωγο στόν άγοραστή.

β) Χρησικτησία.

Χρησικτησία είναι ή άποκτηση τῆς κυριότητας τοῦ πλοίου πού προέρχεται άπό τή μακροχρόνια νομή του. Η χρησικτησία διακρίνεται σέ **τακτική**, ή διόπια προϋποθέτει νόμιμο τίτλο καταχωρημένο στό νηολόγιο, καλή πίστη καί νομή τοῦ πλοίου γιά μία τριετία καί **έκτακτη**, ή διόπια προϋποθέτει μόνο νομή τοῦ πλοίου γιά μία δεκαετία.

Ο πλοίαρχος δέν άποκτά τήν κυριότητα τοῦ πλοίου μέ τή χρησικτησία, γιατί κατέχει τό πλοϊο γιά λογαριασμό άλλου (πλοιοκτήτη – έφοπλιστή).

γ) Συμβατική μεταβίβαση.

Η συμβατική μεταβίβαση προϋποθέτει συμφωνία μεταξύ τοῦ κύριου τοῦ πλοίου καί αύτοῦ πού άποκτά τήν κυριότητα, γιά τή μεταβίβασή του γιά κάποια νόμιμη αίτια (πώληση, δωρεά, άνταλλαγή, προίκα). Η συμφωνία πρέπει νά γίνεται έγγραφως μέ δημόσιο ή ιδιωτικό έγγραφο καί νά καταχωρεῖται άπαραίτητα στό νηολόγιο, γιατί μόνο άπό τή στιγμή πού θά καταχωρηθεῖ στό νηολόγιο έπερχεται ή μεταβίβαση τῆς κυριότητας. Αν ή αίτια πού γίνεται ή μεταβίβαση τῆς κυριότητας άπαιτει συμβολαιογραφικό τύπο (π.χ. δωρεά – προίκα), τότε ή συμφωνία πρέπει νά γίνει μέ συμβολαιογραφικό έγγραφο.

δ) Κληρονομική διαδοχή.

Γιά τήν άποκτηση τῆς κυριότητας τοῦ πλοίου άπό κληρονομία ή κληροδοσία,

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ ·

NAYTIKH YPOOITHIKH

9.1 Γενικά.

Καί σέ παλιότερες έποχές, άλλα ίδιαίτερα σήμερα, ή άποκτηση καί ή έκμετάλλευση τοῦ πλοίου (άγορά, ναυπήγηση, έξοπλισμός, έπισκευή, μισθοί, ασφάλιστρα κλπ.) άπαιτούν κεφάλαια μέ σημαντικό ύψος, τά όποια κατά κανόνα δέ διαθέτει ἔνα ἅτομο ἢ μιά μικρή ἢ μεσαίου μεγέθους ναυτιλιακή ἐπιχείρηση.

‘Η ἔξεύρεση τῶν ἀναγκαίων χρηματικῶν κεφαλαίων ἐπιτυγχάνεται μέ τήν προσφυγή στό δανεισμό. Ό δανειστής δόμως γιά τή χορήγηση τοῦ δανείου ζητᾶ ἔξασφάλιση, ή όποια δέν πρέπει νά βασίζεται μόνο στήν ἐντιμότητα τοῦ δανειζόμενου (προσωπική πίστη) ἀλλά στή σύνδεση τοῦ περιουσιακοῦ ἢ τῶν περιουσιακῶν ἀγαθῶν τοῦ ὀφειλέτη πρός τό δανειστή ἢ πρός συγκεκριμένη ἀπαίτησή του.

Αὐτό ἐπιτρέπει στό δανειστή νά ἰκανοποιήσει, ἐν ἀνάγκη, τήν ἀπαίτησή του κατά προτεραιότητα ἀπό τά περιουσιακά στοιχεῖα μέ τά όποια συνδέεται. “Ἐτσι δημιουργήθηκαν διάφοροι θεσμοί οἱ όποιοι ἔξασφαλίζουν τό δανειστή ἀπό τόν κίνδυνο τῆς ἀπώλειας τῶν χρημάτων του καί παράλληλα ἔξυπηρετοῦν τή ναυτική πίστη, δηλαδή διευκολύνουν τήν ἔξεύρεση τῶν ἀναγκαίων πιστώσεων γιά τή ναυτιλία.

Σύμφωνα μέ τόν ΚΙΝΔ οἱ θεσμοί πού ἔξυπηρετοῦν σήμερα τή ναυτική πίστη εἴναι ή μεταβίβαση κυριότητας τοῦ πλοίου πρός ἔξασφάλιση ἀπαιτήσεως καί ή ναυτική ὑποθήκη.

Παλιότερα ύπηρχε καί ὁ θεσμός τοῦ ναυτικοῦ δανείου σύμφωνα μέ τόν όποιο δανειστής εἶχε δικαίωμα προνομιακῆς ἰκανοποιήσεως μέ τήν προϋπόθεση ὅτι τό πλοϊο δέ θά χανόταν.

9.2 Ναυτική ύποθήκη.

‘Η ναυτική ύποθήκη είναι ὁ κύριος θεσμός ἔξυπηρετήσεως τῆς ναυτικῆς πίστεως. Μέ αὐτόν δανειστής ισχυροποιεῖται νομικά καί ἔτσι ἔξασφαλίζεται ἀπό τόν κίνδυνο ἀπώλειας τῶν δανεισθέντων χρημάτων του. Διακρίνεται σέ **ἀπλή** καί **προτιμώμενη**.

‘Η ναυτική ύποθήκη είναι ἔνα ἐμπράγματο δικαίωμα, πού δανειστής ἀποκτᾷ, γιά τό ἐνυπόθηκο πλοϊο τοῦ ὀφειλέτη. Σύμφωνα μέ τό δικαίωμα αύτό, τό δάνειο δέν ἔξιφληθεῖ, δανειστής δικαιούται νά ζητήσει νά πωληθεῖ τό πλοϊο σέ δημόσιο

χρειάζεται ή άποδοχή τῆς κληρονομίας ή κληροδοσίας, ή όποια πρέπει νά γίνει μέ δημόσιο έγγραφο καί νά καταχωρηθεῖ στό νηολόγιο.

ε) Έκποίηση σέ δημόσιο πλειστηριασμό.

“Οταν γίνει έκποίηση τοῦ πλοίου σέ δημόσιο πλειστηριασμό, δι τελευταῖος πλοιοδότης (ύπερθεματιστής) ἀποκτᾶ τήν κυριότητα τοῦ πλοίου ἀπό τή στιγμή πού θά καταχωρηθεῖ στό νηολόγιο περίληψη τῆς κατακυρωτικῆς ἐκθέσεως, ή όποια καί ἀποτελεῖ τόν τίτλο κτήσεως τῆς κυριότητας τοῦ πλοίου.

στ) Έγκατάλειψη ἀσφαλισμένου πλοίου στόν ἀσφαλιστή.

‘Από τόν ΚΙΝΔ προβλέπονται περιπτώσεις (π.χ. ἂν τό πλοϊο ἀπολεσθεῖ ἢ κριθεῖ ἀνίκανο νά ταξιδέψει καί δέν μπορεῖ νά ἐπισκευασθεῖ ἢ τά ἔξοδα ἀνελκύσεως ἢ ἐ-πισκευῆς ὑπερβαίνουν τά $\frac{3}{4}$ τῆς ἀσφαλιστικῆς του ἀξίας κλπ.) κατά τίς ὅποιες ὁ ἀ-σφαλισμένος δικαιοῦται νά ἐγκαταλείψει τό πλοϊο στόν ἀσφαλιστή καί νά ζητήσει τό ἀσφάλισμα πού προβλέπεται γιά τήν δλική ἀπώλεια τοῦ πλοίου. Ή ἐγκατάλειψη γίνεται μέ δήλωση τοῦ πλοιοκτήτη πρός τόν ἀσφαλιστή, ή όποια καί πρέπει νά κα-ταχωρηθεῖ στό νηολόγιο.

ς) Παραχώρηση μερίδας συμπλοιοικτήτη.

“Αν ὁ συμπλοιοικτής διαφωνήσει μέ τήν ἀπόφαση τῆς πλειοψηφίας γιά τή διε-νέργεια ἐπισκευῶν μεγάλης ἐκτάσεως ἢ γιά τήν καταβολή ἀποζημιώσεως σέ περί-πτωση πού ἐπιτρέπεται παραχώρηση τοῦ πλοίου, τότε αὐτός δικαιοῦται νά παρα-χωρήσει, χωρίς ἀντάλλαγμα, τή μερίδα του στούς ἄλλους συμπλοιοικτήτες καί νά ἀ-παλλαγεῖ ἀπό τίς ὑποχρεώσεις του πού ἀπορρέουν ἀπό τήν ἀπόφαση τῆς συμ-πλοιοικτήσίας.

‘Η παραχώρηση γίνεται μέ έγγραφη δήλωση, ή όποια πρέπει νά καταχωρηθεῖ στό νηολόγιο. ‘Από τή στιγμή τῆς καταχωρήσεως ή μερίδα τοῦ παραχωρητή μετα-βιβάζεται στούς ἄλλους συμπλοιοικτήτες, τῶν όποίων οἱ μερίδες προσαυξάνονται ἀναλογικά.

η) Έξαγορά μερίδας συμπλοιοικτήτη.

“Αν ἔνας συμπλοιοικτής εἶναι καί πλοίαρχος ἢ μέλος τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου καί ἀπολυθεῖ ἀπό τήν πλειοψηφία, τότε δικαιοῦται μέ έγγραφη δήλωσή του νά ζητήσει ἀπό τούς ἄλλους συμπλοιοικτήτες νά ἔξαγοράσουν τή μερίδα του, τό τί-μημα τῆς όποίας καθορίζει τό δικαστήριο.

‘Η δήλωση αὐτή καταχωρεῖται στό νηολόγιο. ‘Η μεταβίβαση τῆς κυριότητας ἀ-ναβάλλεται μέχρι τήν καταβολή στό συμπλοιοικτήτη τοῦ τιμήματος πού προσδιορί-σθηκε ἀπό τό δικαστήριο.

πλειστηριασμό και νά είσπραξει πρώτος αύτός (προνομιακή Ικανοποίηση) τό χρέος του άπο τό προϊόν τοῦ πλειστηριασμοῦ.

Ναυτική ύποθήκη μπορεῖ νά συσταθεῖ και γιά πλοϊο ναυπηγούμενο έφόσον τό πλοϊο ἔχει νηολογηθεῖ καθώς και γιά ίδανική μερίδα πλοίου. Τό τελευταῖο δέν ίσχύει στήν περίπτωση προτιμώμενης ύποθήκης.

“Αν τό πλοϊο είναι ἀσφαλισμένο και συμβεῖ ὅποιοισδήποτε κίνδυνος, τό δικαίωμα ἐκ τῆς ύποθήκης ἀσκεῖται και γιά τό ἀσφάλισμα.

‘Η ύποθήκη γίνεται μέ συμβολαιογραφικό ἔγγραφο πού καταχωρεῖται στό ύποθηκολόγιο τοῦ λιμένα στόν δποϊο είναι νηολογημένο τό πλοϊο.’ Ισχύει ἀπό τήν καταχώρησή της στό ύποθηκολόγιο. Σχετική σημείωση γράφεται και στό νηολόγιο.

9.2.1 Δικαιώματα ἐνυπόθηκου δανειστῆ.

α) Πρίν ἀπό τή λήξη τῆς προθεσμίας ἔξοφλήσεως τοῦ χρέους.

‘Ο δανειστής δικαιοῦται νά ἀπαιτήσει ἀπό τόν ὄφειλέτη τήν ἀσφάλιση τοῦ πλοίου. ’Αν δ ὄφειλέτης ἀρνεῖται ἢ ἀμελεῖ, δύναται νά τό ἀσφαλίσει δ δανειστής γιά ποσό ἵσο πρός τό ποσό τοῦ χρέους αὐξημένο κατά τριάντα τοῖς ἑκατό (30%) και νά ζητήσει ἀπό τόν ὄφειλέτη τά ἀσφάλιστρα πού κατέβαλε. ’Αν δ ὄφειλέτης ἀρνηθεῖ νά τά καταβάλει, δ δανειστής δικαιοῦται νά ἀπαιτήσει τήν ἀμεση ἔξοφληση τοῦ χρέους. ’Αν τό πλοϊο ἀπολεσθεῖ ἢ πάθει μεγάλες ζημιές, δ δανειστής δικαιοῦται ἐπίσης νά θεωρήσει τό χρέος ληξιπρόθεσμο και νά ζητήσει τήν ίκανοποίησή του ἀπό τό ἀσφάλισμα.

β) Μετά τή λήξη τῆς προθεσμίας τοῦ δανείου.

‘Αν δ ὄφειλέτης ἔξοφλήσει τό χρέος μέ τούς τόκους, δ ύποθήκη παύει νά ισχύει και δ ὄφειλέτης δικαιοῦται νά ζητήσει ἀπό τό δανειστή σχετική συμβολαιογραφική δήλωση. ’Η δήλωση αὐτή καταχωρεῖται ἀπαραίτητως στό ύποθηκολόγιο. ’Η ισχύ της ἀρχίζει ἀπό τήν καταχώρησή της. ’Αν δ δανειστής ἀρνηθεῖ νά χορηγήσει τή δήλωση, τότε δ ὄφειλέτης καταφεύγει στό δικαστήριο, δπότε ἀντί γιά τή δήλωση τοῦ δανειστή στό ύποθηκολόγιο καταχωρεῖται δ δικαστική ἀπόφαση μέ τήν ὄποια διατάσσεται δ ἔξαλειψη τῆς ύποθήκης.

‘Αν τό χρέος δέν ἔξοφληθεῖ, ὅπως ἔχομε ἀναφέρει προηγουμένως, δ δανειστής δικαιοῦται νά ζητήσει νά πωληθεῖ τό πλοϊο σέ πλειστηριασμό και ἀπό τό προϊόν τοῦ πλειστηριασμοῦ νά ίκανοποιηθεῖ δ ἀπαιτησή του μέ τούς τόκους ἐνός ἔτους.

9.2.2 Διαφορές ἀπλῆς και προτιμώμενης ύποθήκης.

‘Η προτιμώμενη ναυτική ύποθήκη προβλέπει γιά τό δανειστή περισσότερες ἔξουσίες και δικαιώματα τά ὅποια καθορίζονται ἐλεύθερα στή συμφωνία πού ύπογράφεται μεταξύ αὐτοῦ, τοῦ δανειστή και τοῦ κύριου τοῦ πλοίου.

Οι διαφορές μεταξύ τῆς ἀπλῆς ναυτικῆς ύποθήκης και τῆς προτιμώμενης διακρίνονται σέ **τυπικές** και **ούσιαστικές**.

α) Τυπικές διαφορές.

‘Η προτιμώμενη ναυτική ύποθήκη ἔγγραφεται μόνο γιά ἐμπορικό πλοϊο πάνω ἀπό 500 κοχ., μόνο γιά δλόκληρο τό πλοϊο και ὅχι γιά ίδανικό μερίδιο του και ἀπαιτεῖ ὅχι μονομερή δήλωση τοῦ ὄφειλέτη ἀλλά σύμβαση μεταξύ δανειστή και ὄφειλέτη.

‘Η άπλή ύποθήκη μπορεῖ νά έγγραφεί σέ διποιοδήποτε πλοϊο κατά τήν έννοια τού ΚΙΝΔ, σέ διπόληρο τό πλοϊο ή ίδανικό μερίδιό του καί γιά νά συσταθεί άρκει καί μονομερής δήλωση τοῦ όφειλέτη ένώπιον συμβολαιογράφου.

β) Ούσιαστικές διαφορές.

Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῆς προτιμώμενης ύποθήκης δανειστής έχει περισσότερα, σέ σύγκριση μέ τό δανειστή τῆς άπλής ύποθήκης, δικαιώματα.

Τά δικαιώματα αύτά είναι:

- Νά έξασφαλίσει έκτος άπό τό κεφάλαιο καί τό σύνολο τῶν δεδουλευμένων τόκων (δχι μόνο ένός έτους), καθώς καί τά άσφαλιστρα πού κατέβαλε γιά τήν άσφαλιση τοῦ πλοίου.
 - Νά άναλάβει, ἀν τό χρέος γίνει ληξιπρόθεσμο, τή διαχείρηση καί έκμετάλλευση τοῦ πλοίου. Τά κέρδη πού θά προκύψουν άπό τήν έκμετάλλευση φέρονται σέ συμψηφισμό μέ τήν άπαίτηση.
 - Νά έκποιήσει, ἀν ύπαρχει είδική συμφωνία, τό ένυπόθηκο πλοϊο χωρίς πλειστηριασμό. Είναι δημας ἄκυρη ή συμφωνία νά περιέλθει ή κυριότητα τοῦ πλοίου αύτοδικαίως στό δανειστή.
-

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ

ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΗ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΣΕ ΠΛΟΙΟ

10.1 Γενικά.

Τά δικαιώματα τοῦ ἐνυπόθηκου δανειστῆ, τά ὅποια προβλέπονται ἀπό τούς θεμούς τῆς ναυτικῆς πίστεως, θά ἔταν γράμματα κενά ἂν δέν ύπηρχε ἡ δυνατότητα ἔξαναγκασμοῦ τοῦ ὀφειλέτη νά σεβασθεῖ τά δικαιώματα αὐτά. "Ἄν δέν ύπηρχε δηλαδή τό δικαίωμα τῆς **κατασχέσεως** καί τῆς **ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως σέ πλοιο**, μέ τίν **ἄσκηση** τοῦ ὅποιου ἐπιδιώκεται ἡ δέσμευση τοῦ πλοίου καί ἡ ρευστοποίηση τῆς ἀξίας του πρός ίκανοποίηση τοῦ δανειστῆ.

'Αναγκαστική ἐκτέλεση σέ πλοιο σημαίνει τό δικαίωμα πού δίνει ὁ νόμος στό δανειστή νά ἐκτελέσει τή δικαστική ἀπόφαση πού ἔχει ἐκδοθεῖ ὑπέρ αὐτοῦ κατά τοῦ πλοίου τοῦ ὀφειλέτη καί ἡ ὅποια ἀποτελεῖ τήν παρεχόμενη ἀπό τό κράτος ἔννομη προστασία, χωρίς τήν ὅποια ἡ δικαστική ἀπόφαση θά παρέμενε ούσιαστικά ἀνεκτέλεστη.

'Η ἀναγκαστική ἐκτέλεση περιλαμβάνει εἰδικότερα: τήν κατάσχεση τοῦ πλοίου καί τήν ἐκποίησή του σέ δημόσιο πλειστηριασμό πρός εἰσπραξή τῆς ἀπαιτήσεως τοῦ δανειστῆ.

'Η κατάσχεση ἀποτελεῖ μέρος τῆς ὅλης ἐκτελεστικῆς διαδικασίας, δηλαδή τοῦ ἔξαναγκασμοῦ τοῦ ὀφειλέτη γιά τήν πρός τό δανειστή ἐκπλήρωση τῶν ὑποχρεώσεών του, καί διακρίνεται σέ **συντηρητική** καί **ἀναγκαστική**.

10.2 Συντηρητική κατάσχεση.

'Η συντηρητική κατάσχεση εἶναι μέτρο προληπτικό γιά τήν προστασία τοῦ δανειστῆ, ὅταν αὐτός δέν ἔχει τίτλο ἐκτελεστό καί δέν μπορεῖ ἔτσι νά προβεῖ στήν ἀναγκαστική κατάσχεση τοῦ πλοίου τοῦ ὀφειλέτη. 'Οπότε κινδυνεύει, λόγω τῆς μετακινήσεως τοῦ πλοίου καί τῶν αὐξημένων κινδύνων τῆς ναυσιπλοΐας, νά βρεθεῖ σέ ἀδυναμία ίκανοποίησεως τῆς ἀπαιτήσεως του.

Οι προϋποθέσεις τῆς συντηρητικῆς κατασχέσεως πλοίου εἶναι ἡ κατά το δυνατόν ἀπόδειξη τῆς ύπάρξεως τῆς ἀπαιτήσεως καί ἡ πιθανολόγηση τοῦ ἔνδεχόμενου κινδύνου της λόγω τῆς ἀφερεγγυότητας τοῦ πλοιοκτήτη-όφειλέτη καί ἡ εἰδική ἄδεια πού παρέχεται ἀπό τό μονομελές Πρωτοδικεῖο.

Μέ βάση τή δικαστική ἄδεια ἔντέλλεται ὁ δικαστικός ἐπιμελητής νά προβεῖ στή συντηρητική κατάσχεση τοῦ πλοίου καί νά συντάξει τήν ἔκθεσή του. 'Η ἔκθεση πρέπει νά ἔχει τά στοιχεία πού προσδιορίζουν τό κατασχόμενο πλοίο, τόν ἀριθμό τῆς ἄδειας τοῦ δικαστηρίου κλπ.

‘Η ἔκθεση κοινοποιεῖται ύποχρεωτικά στόν ὄφειλέτη καί τὸ Λιμενάρχη τοῦ λιμένα στόν ὅποιο βρίσκεται τὸ πλοϊο.

‘Από τὴν ἐγγραφή τῆς κατασχέσεως στό εἰδικό βιβλίο κατασχέσεων τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς, ἀρχίζουν τά ἀποτελέσματά της, δηλαδή ἡ ἀπαγόρευση τῆς ἔκποιήσεως τοῦ πλοίου καί ἡ ἀπαγόρευση ἀπόπλου του μέ τῇ μέριμνα καί τὴν εύθυνη τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς.

Τόσο ἡ ἀπαγόρευση ἀπόπλου ὅσο καὶ ἡ συντηρητική κατάσχεση μποροῦν νά ἀρθοῦν μέ εἰδική ἀδεια τοῦ Μονομελοῦς Πρωτοδικείου καί ἀσφάλιση τοῦ πλοίου γιά ἀνάλογο μέ τὴν ἀπαίτηση ποσό γιά τὴν πρώτη περίπτωση (ἀπαγόρευση ἀπόπλου) καί καταβολή ἐγγυήσεως ἵσης μέ τὸ ποσό γιά τὸ ὅποιο ἔγινε ἡ κατάσχεση, γιά τὴ δεύτερη περίπτωση (ἄρση συντηρητικῆς κατασχέσεως).

10.3 Ἀναγκαστική κατάσχεση.

‘Ανεξάρτητα ἀπό τὸ ἄν ἔχει ἐπιβληθεῖ ἢ ὅχι συντηρητική κατάσχεση, δανειστής πού ἔχει τίτλο ἑκτελεστό, δηλαδή κατά κανόνα τελεσίδικη δικαστική ἀπόφαση ἡ ὁποία ἔχει κηρυχθεῖ ἑκτελεστή, μπορεῖ νά προβεῖ σέ ἀναγκαστική κατάσχεση πλοίου τοῦ ὄφειλέτη καί νά τὸ πωλήσει σέ δημόσιο πλειστηριασμό.

‘Η ἀναγκαστική κατάσχεση ἐνεργεῖται μέ ἐντεταλμένο δικαστικό ἐπιμελητή, δόποιος συντάσσει τὴν κατασχετήρια ἔκθεση. Σ’ αὐτή ἀναφέρονται τὰ στοιχεῖα τοῦ ἑκτελεστοῦ τίτλου καί τὸ ἐπιδοτήριο τῆς ἐπιταγῆς πρός πληρωμή, τὰ στοιχεῖα τοῦ δανειστῆ καί τῆς ἀπαιτήσεώς του, τὰ στοιχεῖα τοῦ πλοιοκτήτη καί τοῦ πλοιάρχου, τὰ στοιχεῖα τοῦ πλοίου κλπ.

‘Η ἔκθεση κοινοποιεῖται στόν ὄφειλέτη καί στό Λιμενάρχη τοῦ Λιμένα κατασχέσεως δόποιος τή γράφει στό βιβλίο κατασχέσεων. ‘Από τὴν ἐγγραφή στό βιβλίο κατασχέσεων ἀρχίζουν τά ἀποτελέσματα τῆς κατασχέσεως, δηλαδή ἡ ἀπαγόρευση ἐγγραφῆς ὑποθήκης τοῦ πλοίου, ἡ ἀπαγόρευση ἔκποιήσεώς του, καθώς καὶ ἡ ἀπαγόρευση ἀπόπλου ἡ ὁποία σέ καμιά περίπτωση δέν μπορεῖ νά ἀρθεῖ.

10.4 Πλειστηριασμός πλοίου.

‘Ο δημόσιος πλειστηριασμός ἀποτελεῖ τὸ δεύτερο στάδιο τῆς ὅλης διαδικασίας τῆς ἀναγκαστικῆς ἑκτελέσεως.

‘Ο ύπαλληλος πού ἔχει δρισθεῖ γιά νά κάνει τὸν πλειστηριασμό καί πού εἶναι δομοβιολαιογράφος ἢ δὲ εἰρηνοδίκης τοῦ λιμένα πού ἔγινε ἡ κατάσχεση τοῦ πλοίου, συγκεντρώνει ὅλα τὰ στοιχεῖα τῆς κατασχέσεως καί καταρτίζει τὸ «πρόγραμμα τοῦ πλειστηριασμοῦ».

Τό πρόγραμμα αὐτό περιέχει πλήρη περιγραφή τοῦ πλοίου, τὰ στοιχεῖα τοῦ δανειστῆ καί τοῦ ὄφειλέτη, τὸν τόπο, τὴν ἡμερομηνία καί τὴν ὥρα διεξαγωγῆς τοῦ πλειστηριασμοῦ, καθώς καί τὸ ποσό τῆς πρώτης προσφορᾶς.

Προηγουμένως δόποιος ἔχει ἐλέγχει ὅλες τίς ἀναγνωρισμένες ἀπαιτήσεις τοῦ δανειστῆ ἢ τῶν δανειστῶν καί ἔχει καταρτίσει τὸν πίνακα ἀπαιτήσεων, ἐπισπεύδοντων καί μή.

‘Ο πλειστηριασμός διεξάγεται δημόσια τὴν καθορισμένη ἡμερομηνία. ‘Οποιος θέλει, ἔκτος βέβαια ἀπό τὸν ὄφειλέτη καί τὸν ὑπάλληλο τοῦ πλειστηριασμοῦ, ὑπόβαλλει προσφορά. ‘Ο τελευταῖος πλειστηριασμός (αὐτός πού θά προσφέρει τό μεγαλύ-

τέρο ποσό) λέγεται **ύπερθεματιστής** καί ή σχετική ἔκθεση πού συντάσσει ό ύπαλληλος **κατακυρωτική ἔκθεση**. Τό τίμημα πού είσπραττεται κατά τόν πλειστηριασμό λέγεται **έκπλειστηρίασμα**.

Στή συνέχεια ό ύπαλληλος τοῦ πλειστηριασμοῦ χορηγεῖ στόν ύπερθεματιστή περίληψη τῆς κατακυρωτικῆς ἔκθεσεως, ή δοπία ἀποτελεῖ τίτλο κυριότητας γι' αὐτόν καί μέ βάση αὐτό τόν τίτλο γίνεται ή μεταγραφή στό νηολόγιο. Ἐπίσης, σέ περίπτωση πού οι δανειστές είναι πολλοί, καταρτίζει τόν πίνακα διανομῆς τοῦ ἔκπλειστηριάσματος κατατάσσοντας τούς διάφορους δανειστές μέ τή σειρά πού προβλέπει ό νόμος.

Ο δημόσιος πλειστηριασμός ἔχει ώς ἀποτέλεσμα τήν ἔξαφάνιση δλων τῶν βαρών τοῦ πλοίου (κατασχέσεις, ύποθήκες, προνόμια) καί ἔτσι αὐτό περιέρχεται ἐλεύθερο στόν ύπερθεματιστή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ

NAYTIKA PRONOMIA

11.1 Γενικά.

“Οπως είδαμε στά προηγούμενα κεφάλαια (ναυτική πίστη), δ δανειστής μέ δή-λωση τού δφειλέτη ή μέ σύμβαση μέ αύτόν μπορεῖ νά έπιτύχει έμπραγματη έξα-σφάλιση τών άπαιτήσεών του.

‘Υπάρχουν δμως καί άπαιτήσεις τίς δποιες δ νόμος, κατ’ έξαίρεση, εύνοει καί ά-ναγνωρίζει σ’ αύτές δικαίωμα ίδιαίτερης προνομιακῆς μεταχειρίσεως στήν περί-πτωση πού ή άξια τού έκποιούμενου πράγματος δέν φθάνει γιά τήν ίκανοποίηση δ-λων τών άπαιτήσεων.

Στήν περίπτωση αύτή θά ίκανοποιηθοῦν πρώτα οι έξασφαλιζόμενες μέ προνό-μιο άπαιτήσεις καί άν ύπάρχει ύπόλοιπο, θά ίκανοποιηθοῦν στή συνέχεια καί οι μή προνομιούχες άπαιτήσεις είτε αύτές είναι έξασφαλισμένες μέ ύποθήκη είτε είναι ά-πλές άπαιτήσεις.

Ειδικότερα δ ΚΙΝΔ καθιερώνει προνόμιο γιά δρισμένες άπαιτήσεις, οι δποιες ά-ναφέρονται περιοριστικά στίς διατάξεις του, καί έτσι οι φορεῖς τών άπαιτήσεων αύ-τών έχουν δικαίωμα προνομιακῆς ίκανοποίησεώς τους καί άν άκομη τό πλοϊο έκ-ποιηθεῖ άπό τόν δποιοδήποτε δφειλέτη. Τά προνόμια δηλαδή συνδέονται άμεσα μέ τό πλοϊο καί τό παρακολουθοῦν σέ δποιαδήποτε χέρια καί άν περιέλθει αύτό λόγω μεταβιβάσεώς του, έφόσον δμως στήν περίπτωση αύτή τά προνόμια άναγνωρι-σθοῦν έγκαιρα μέ δικαστική άποφαση.

Τά ειδικά αύτά προνόμια τού ΚΙΝΔ όνομάζονται ναυτικά προνόμια.

11.2 Έννοια καί έκταση ναυτικῶν προνομίων.

Ναυτικά προνόμια καλούνται δρισμένες, περιοριστικῶς στόν ΚΙΝΔ άπαριθ-μούμενες άπαιτήσεις, οι δποιες ίκανοποιοῦνται προνομιακῶς, δηλαδή πρίν άπό κά-θε άλλη άπαιτηση, άπό τήν άξια τού πλοίου καί τού δφειλόμενου ναύλου.

Τά ναυτικά προνόμια είναι **ειδικά** γιατί άσκοῦνται μόνο κατά τού συγκεκριμένου πλοίου καί τού δφειλόμενου ναύλου. **Τά γενικά** προνόμια, πού προβλέπονται άπό τό κοινό δίκαιο στρέφονται έναντίον δλων τών περιουσιακῶν στοιχείων τού δφει-λέτη πού μπορεῖ νά κατασχεθοῦν, π.χ. κάλυψη άπαιτήσεως άπό τόν έγγυητή.

Οι άπαιτήσεις πού περιλαμβάνονται στά ναυτικά προνόμια ίκανοποιοῦνται άπό τήν άξια τού πλοίου κατά τήν έκποίησή του, άπό τήν έκμετάλλευση τού δποίου αύ-τές προέκυψαν, καθώς καί άπό τό μικτό ναύλο (δηλαδή τό ναύλο πού προκύπτει ά-

πό τό σύνολο τοῦ ποσοῦ πού συμφωνήθηκε γιά τή μεταφορά τοῦ φορτίου χωρίς τήν άφαίρεση τῶν ἔξόδων ταξιδιοῦ κατά τόν διόπιο γεννήθηκε ἡ προνομιούχα ἀπαίτηση).

Τά ναυτικά προνόμια μέρη διάταξη τοῦ νόμου δέν ἀσκοῦνται στό ἀσφάλισμα.

11.3 Τάξεις ναυτικῶν προνομίων.

Οι προνομιούχες ἀπαιτήσεις διακρίνονται σέ τέσσερις τάξεις:

Κάθε τάξη ναυτικῶν προνομίων κατά σειρά (1η, 2η, 3η, 4η τάξη) προηγεῖται στήν ίκανοποίησή της ἀπό τήν ἐπόμενη. Π.χ. ἂν ὑπάρχει ἀπαίτηση λόγω συγκρούσεως (4η τάξη), οι δικαιοῦχοι θά ίκανοποιηθοῦν ἀπό τό τίμημα τοῦ πλοίου πού προήλθε ἀπό τόν πλειστηριασμό, μόνο μετά τήν ίκανοποίηση δλων τῶν ἀπαιτήσεων τῶν προηγουμένων τάξεων (1ης, 2ης, 3ης τάξεως), ἐνώ οἱ ἀπαιτήσεις τῆς ἕδιας τάξεως, ἔχουν τήν ἕδια δύναμη καί ίκανοποιοῦνται συμμετρικά, π.χ. ἂν ὑπάρχουν ἀπαιτήσεις τῆς 2ης τάξεως ἀπό τό NAT δρχ. 600.000 καί ἀπό τόν πλοϊάρχο καί τό πλήρωμα 600.000 δρχ. καί τό πλοϊο πωληθεῖ 1000.000 δρχ. στόν πλειστηριασμό, θά λάβουν τό NAT 500.000 καί τίς ὑπόλοιπες 500.000 δ πλοϊάρχος καί τό πλήρωμα.

Πρώτη τάξη.

Περιλαμβάνει τά δικαστικά ἔξοδα πού ἔγιναν γιά τό κοινό συμφέρον τοῦ ἢ τῶν δανειστῶν, τά τέλη καί δικαιώματα πού βαρύνουν τό πλοϊο, τούς συναφεῖς μέ τή ναυσιπλοΐα φόρους, καθώς καί τά ἔξοδα φυλάξεως καί συντηρήσεως τοῦ πλοίου πού ἀπαιτήθηκαν ἀπό τόν κατάπλου στό τελευταῖο λιμάνι.

Δικαστικά ἔξοδα πού ἔγιναν γιά τό κοινό συμφέρον τοῦ ἢ τῶν δανειστῶν, εἶναι κυρίως τά ἔξοδα τῆς ἀναγκαστικῆς κατασχέσεως καί τῆς διαδικασίας τοῦ πλειστηριασμοῦ τοῦ πλοίου.

Τέλη καί διάφορα δικαιώματα πού βαρύνουν τό πλοϊο εἶναι τά τέλη ἀγκυροβολίας, τά φαρικά, ὑγιεινομικά, πλοηγικά, φορτοεκφορτωτικά κλπ.

Δεύτερη τάξη.

Περιλαμβάνει τίς ἀπαιτήσεις τοῦ πλοιάρχου καί τοῦ πληρώματος καθώς καί τά δικαιώματα τοῦ NAT πού πηγάζουν ἀπό τή σύμβαση ναυτολογήσεως.

Τρίτη τάξη.

Περιλαμβάνει τά ἔξοδα καί τίς ἀμοιβές ἐπιθαλάσσιας ἀρωγῆς, διασώσεως καί ναυαγιαιρέσεως.

Τέταρτη τάξη.

Περιλαμβάνει τίς ἀποζημιώσεις πού ὀφείλονται λόγω συγκρούσεως ἢ προσκρούσεως, στά πλοϊα, τούς ἐπιβάτες καί τά φορτία.

11.4 Ἀπόσβεση ναυτικῶν προνομίων.

Ἡ ἀπόσβεση τῶν ναυτικῶν προνομίων συμβαίνει:

α) "Οταν παραιτεῖται ὁ προνομιούχος δανειστής ἀπό τό προνόμιο. Δέν εἶναι δυ-

νατή ή παραίτηση τοῦ πλοιάρχου καί τοῦ πληρώματος ἀπό τίς ἀπαιτήσεις πού ἀπορρέουν ἀπό τή σύμβαση ναυτολογήσεως.

- β) "Οταν τό πλοϊο πωληθεῖ σέ δημόσιο πλειστηριασμό καί δέν ἀναγγελθεῖ ή ἀ-
παίτηση πού ἔξασφαλίζεται μέ προνόμιο.
- γ) "Οταν τό πλοϊο χαθεῖ.
- δ) "Οταν τό πλοϊο ἐκποιηθεῖ συμβατικῶς, ὅπότε τό προνόμιο ἔξακολουθεῖ νά
σχύει μέχρι τρεῖς μῆνες. Μετά τήν παρέλευση τῶν τριῶν μηνῶν γίνεται ἀπό-
σβεση τοῦ προνομίου, ἐκτός ἂν μέσα στό διάστημα αὐτό ἐγερθεῖ ἀγωγή καί
ἀναγνωρισθεῖ δικαστικῶς τό προνόμιο.
-

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΩΔΕΚΑΤΟ

ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

12.1 Έννοια συμπλοιοκτησίας.

‘Η συμπλοιοκτησία άποτελεῖ μιά μορφή συνεταιρικῆς έκμεταλλεύσεως.

Γιά νά ύπάρχει συμπλοιοκτησία, σύμφωνα μέ τήν έννοια πού μᾶς δίνει ο ΚΙΝΔ (άρθρο 10), άπαιτουνται δύο στοιχεῖα:

- Συγκυριότητα άπό δύο τουλάχιστον πρόσωπα.
- Συμφωνία γιά κοινή έκμετάλλευση τοῦ πλοίου.

‘Αν ύπάρχει μόνο τό πρώτο στοιχεῖο, τότε τά πρόσωπα χαρακτηρίζονται ώς άπλοι συγκύριοι, ένω ἀν ύπάρχει μόνο τό δεύτερο τά πρόσωπα χαρακτηρίζονται ώς έφοπλοιστές.

‘Η συμπλοιοκτησία συνδέεται μέ ένα μόνο πλοϊο. Αύτό σημαίνει ότι ύπάρχουν τόσες συμπλοιοκτησίες, δσα καί πλοϊα έστω καί ἀν τά πλοϊα άνήκουν στούς ίδιους συμπλοιοκτήτες.

‘Η συμπλοιοκτησία είναι ίδιομορφη έταιρία καί διαφέρει άπό τίς ἄλλες έμπορικές έταιρίες ώς πρός τό ότι στερείται νομικῆς προσωπικότητας καί έπωνυμίας, δέν ππωχεύει καί δέν έπηρεάζεται άπό τή μεταβίβαση τῶν μερίδων τῶν συμπλοιοκτητῶν.

12.2 Σύσταση συμπλοιοκτησίας.

‘Η σύσταση τής συμπλοιοκτησίας είναι ἀτυπη, δηλαδή δέν χρειάζεται καμιά διατύπωση γραπτή ή προφορική γιά νά συσταθεῖ, ἀρκεῖ νά ύπάρχουν τά δύο παραπάνω στοιχεῖα.

12.3 Λειτουργία συμπλοιοκτησίας.

‘Εφόσον συσταθεῖ ή συμπλοιοκτησία, ἀκολουθεῖ ή ρύθμιση τῶν θεμάτων λειτουργίας της.

Οι συμπλοιοκτήτες είτε συμφωνοῦν καί ρυθμίζουν μεταξύ τους τά σχετικά μέ τήν έκμετάλλευση τής συμπλοιοκτησίας, δεσμευόμενοι ἔτσι συμβατικά, είτε τή ρυθμίζουν σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ ΚΙΝΔ (άρθρα 10-36).

Γιά κάθε ζήτημα πού ἀφορᾶ τή συμπλοιοκτησία, ἀποφασίζουν οι συμπλοιοκτήτες πού συγκεντρώνουν πάνω ἀπό τό 50% τῶν μερίδων τοῦ πλοίου. ‘Η πλειοψηφία δηλαδή ύπολογίζεται μέ βάση τό σύνολο τῶν μερίδων καί δχι μέ βάση τόν ἀριθμό τῶν συμπλοιοκτητῶν πού μετέχουν στή συμπλοιοκτησία. Είναι λοιπόν δυ-

νατόν καί ἔνας μόνο συμπλοιοκτήτης νά σχηματίζει πλειοψηφία καί νά ἀποφασίζει γιά τήν ἑταιρία ἂν ἡ μερίδα του ὑπερβαίνει τό 50% τοῦ πλοίου (ἰδανική μερίδα). Ειδική πλειοψηφία (αύξημένη) ἀπαιτεῖ ὁ νόμος ὅταν ὑπάρχουν θέματα ίδιαίτερης σημασίας γιά τή συμπλοιοκτησία.

- α) Πλειοψηφία τῶν δύο τρίτων τῶν μερίδων ἀπαιτεῖται γιά τή λήψη ἀποφάσεως στίς παρακάτω περιπτώσεις:
 - “Οταν πρόκειται γιά τήν παραχώρηση δικαιώματος ἐγγραφῆς ὑποθήκης σέ μερίδα συμπλοιοκτήτη.
 - “Οταν πρόκειται γιά ἀνάκληση συμπλοιοκτήτη ώς διαχειριστῆ τῆς συμπλοιοκτησίας.
- β) Πλειοψηφία τῶν τεσσάρων πέμπτων τῶν μερίδων ἀπαιτεῖται γιά τή λήψη ἀποφάσεως στίς παρακάτω περιπτώσεις:
 - “Οταν πρόκειται γιά παραχώρηση δικαιώματος ἐγγραφῆς ὑποθήκης σέ δόλο τό πλοϊο.
 - “Οταν πρόκειται γιά τήν ἐκποίηση δόλου τοῦ πλοίου.
 - “Οταν πρόκειται γιά τή συμβατική ἐκποίηση μερίδας πλοίου, ἡ ὁποία ἔχει ως ἀποτέλεσμα τήν ἀπώλεια τῆς ἑλληνικῆς σημαίας.

‘Ο νόμος ἀπαιτεῖ αύξημένη πλειοψηφία (2/3) καί ἀδεια τοῦ δικαστηρίου καί σέ περιπτώσεις ὅπως είναι ἡ παραχώρηση δικαιώματος ἐγγραφῆς ἀπλῆς ὑποθήκης σέ δόλοκληρο τό πλοϊο.

12.4 Διαχειριστής συμπλοιοκτησίας.

“Οπως προαναφέρθηκε, τή συμπλοιοκτησία διαχειρίζεται ἡ πλειοψηφία τῶν συμπλοιοκτητῶν.

Λόγω ὅμως τῆς δυσχέρειας πού παρουσιάζεται στή λήψη ἀποφάσεων ὅταν οι συμπλοιοκτήτες είναι πολλοί, διορίζεται συνήθως ἔνας διαχειριστής.

Μπορεῖ ὅμως νά ἔχομε πολλούς διαχειριστές οἱ ὁποῖοι θά ἐνεργοῦν ἀπό κοινοῦ. Οι διαχειριστές μπορεῖ νά είναι συμπλοιοκτήτες ἢ τρίτα πρόσωπα.

‘Ο διορισμός, ἡ παραίτηση ἢ ἡ ἀνάκληση τοῦ διαχειριστῆ σημειώνεται στό νηολόγιο.

‘Ο τρόπος ἐκλογῆς τοῦ διαχειριστῆ παίζει ρόλο στήν ἀνάκλησή του. Συγκεκριμένα, ἀν ὁ διορισμός ἔγινε μέ ἀπόφαση τῆς πλειοψηφίας καί ἡ ἀνάκληση πρέπει νά γίνει μέ τόν ἴδιο τρόπο. Στήν περίπτωση ὅμως πού διαχειριστής δρίσθηκε ἀπό τή σύμβαση τῆς συμπλοιοκτησίας καί είναι καί συμπλοιοκτήτης, γιά τήν ἀνάκλησή του ἀπαιτεῖται σπουδαῖος λόγος καί ἀπόφαση συμπλοιοκτητῶν πού συγκεντρώνουν τουλάχιστον τά $\frac{2}{3}$ τῶν μερίδων.

Στίς ἔξουσίες καί τά δικαιώματα τοῦ διαχειριστῆ περιλαμβάνονται:

- ‘Ο ἔξοπλισμός, ἡ συντήρηση, ἡ ναύλωση τοῦ πλοίου.
- ‘Ο διορισμός καί ἡ ἀπόλυση τοῦ πλοιάρχου.
- ‘Η ἀσφάλιση τοῦ πλοίου καί τοῦ ναύλου.
- ‘Η εἰσπραξη χρημάτων σχετικῶν μέ τή διαχείρηση καί
- ἡ ἐκπροσώπηση τῶν συμπλοιοκτητῶν στό δικαστήριο.

12.5 Δικαιώματα καί ὑποχρεώσεις συμπλοιοκτητῶν.

“Οσον ἀφορᾶ τά δικαιώματα, τίς υποχρεώσεις καί τίς εύθύνες τῶν συμπλοιο-

κτητῶν, ἐφαρμόζεται ἡ ἀρχή τῆς ἀναλογικῆς συμμετοχῆς ὡς ἔξῆς:

- Μετέχουν στά κέρδη καὶ τίς ζημίες ἀνάλογα μέ τή μερίδα τους.
- Εὐθύνονται ἀπέναντι στούς τρίτους ἀνάλογα μέ τή μερίδα τους.
- Εἴναι ὑποχρεωμένοι νά συνεισφέρουν στίς δαπάνες τῆς συμπλοιοκτησίας πάλι ἀνάλογα μέ τή μερίδα τους.

12.6 Λύση τῆς συμπλοιοκτησίας.

Ἡ συμπλοιοκτησία λύνεται στίς παρακάτω περιπτώσεις:

- “Οταν δλα τά μερίδια συγκεντρωθοῦν σέ ἔνα πρόσωπο.
- “Οταν πωληθεῖ δλόκληρο τό πλοϊο ἢ ἐκποιηθεῖ σέ δημόσιο πλειστηριασμό.
- “Οταν τό πλοϊο ναυαγήσει ἢ χαθεῖ.
- “Οταν παύσει ἡ συνεκμετάλλευση τοῦ πλοίου.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΡΙΤΟ

NAYTIKA ΑΔΙΚΗΜΑΤΑ

13.1 Γενικά γιά τά άδικήματα.

Οι νόμιμες πράξεις, πού κατά κανόνα ένεργει δ ανθρωπος όνομάζονται **δικαιο-πραξίες**, ένω οι παράνομες **άδικοπραξίες**. Άδικοπραξίες δηλαδή είναι οι πράξεις πού είναι άντιθετες στίς έπιπταγές του δικαίου.

Οι άδικοπραξίες όταν μποροῦν νά καταλογισθοῦν σ' αύτόν πού τίς έπραξε, όταν δηλαδή αύτός μπορεῖ νά χαρακτηρισθεῖ ώς ύπαίτιος, καλοῦνται **άδικήματα**.

Τά άδικήματα, γιά τά όποια δ νόμος προβλέπει τιμωρία, δηλαδή οι άξιόποινες πράξεις, καλοῦνται **έγκλήματα**.

Σύμφωνα μέ δσα προαναφέρθηκαν, έγκλημα είναι ή ειδικῶς προβλεπόμενη άπο το νόμο καί μέ δρισμένη ποινή άπειλούμενη, άδικη καί καταλογιστή πράξη.

"Οπως προκύπτει άπο τόν παραπάνω δρισμό στοιχεία τῆς έννοιας του έγκληματος είναι:

α) **'Η πράξη.**

Δηλαδή ή έκούσια άνθρωπινη ένέργεια.

Στήν έννοια τῆς πράξεως περιλαμβάνεται καί ή παράλειψη, δηλαδή ή έκούσια άποχή άπο δρισμένη έπιβαλλόμενη ένέργεια.

β) **"Άδικη πράξη.**

Χαρακτηρίζεται ώς άδικη ή πράξη πού έρχεται σέ άντιθεση μέ τό δίκαιο.

γ) **Καταλογιστή πράξη.**

Η πράξη χαρακτηρίζεται ώς καταλογιστή όταν μπορεῖ νά άποδοθεῖ, νά καταλογισθεῖ στό πρόσωπο πού τήν ένήργησε. "Οταν δηλαδή τό πρόσωπο έχει τήν προβλεπόμενη άπο τό νόμο ήλικιά, πνευματική ύγεια κλπ.

δ) **Άξιόποινη πράξη.**

Χαρακτηρίζεται ώς τέτοια ή πράξη γιά τήν όποια δ νόμος προβλέπει δρισμένη ποινή.

Τό δίκαιο, γιά τήν προστασία τῆς κοινωνίας, δέν άποδοκιμάζει άπλως τίς άδικες πράξεις, άλλα προβλέπει καί έπιβάλλει στούς έγκληματίες κυρώσεις, οι δποίες καλοῦνται **ποινές**.

"Αν ή άξιόποινη πράξη διαπράχθηκε άπό ατομο, τό δύο δέν είναι ίκανό γιά καταλογισμό (ψυχικά άσθενής, παιδί), άντι γιά ποινή έπιβάλλονται μέτρα άσφαλειας.

Οι ποινές διακρίνονται σέ κύριες καί παρεπόμενες.

Κύριες ποινές είναι:

- 'Η θανατική ποινή.
- 'Η κάθειρξη.
- 'Η φυλάκιση.
- 'Η κράτηση.
- 'Ο περιορισμός σέ σωφρονιστήριο.
- 'Ο περιορισμός σέ ψυχιατρικό κατάστημα καί,
- οι χρηματικές ποινές.

Παρεπόμενες ποινές είναι:

- 'Η στέρηση τών πολιτικών δικαιωμάτων.
- 'Η άπαγόρευση άσκησεως έπαγγέλματος.
- 'Η δημοσίευση τῆς καταδίκαστικής άποφάσεως.
- 'Η δήμευση τών μέσων καί τών προϊόντων τοῦ έγκληματος.

Διάκριση τῶν έγκλημάτων.

Τά έγκληματα άναλογα μέ τό είδος τῆς ποινῆς πού προβλέπεται γιά τό κάθε ένα άπό τό νόμο διακρίνονται σέ:

- **Κακουργήματα**, άταν ή πράξη τιμωρεῖται μέ τήν ποινή τοῦ θανάτου ή τῆς καθείρξεως.
- **Πλημμελήματα**, άταν ή πράξη τιμωρεῖται μέ φυλάκιση ή μέ χρηματική ποινή ή μέ περιορισμό σέ σωφρονιστήρια.
- **Πταίσματα**, άταν ή πράξη τιμωρεῖται μέ κράτηση ή πρόστιμο.

13.2 Έννοια ειδικῶν Ναυτικῶν Έγκλημάτων.

Ειδικά ναυτικά έγκληματα θεωροῦνται τά έγκληματα πού γίνονται μόνο άπό ναυτικούς ή πρόσωπα πού έπιβαίνουν στό πλοϊο καί μόνο πάνω στό πλοϊο ή, σέ ειδικές περιπτώσεις, έκτός αύτοῦ.

Κατ' έξαρεση δι κώδικας ΔΝΔ περιλαμβάνει καί διρισμένα κοινά έγκληματα τά δύοια άταν γίνονται άπό ναυτικούς τιμωροῦνται μέ αύστηρότερα μέτρα άπό άτι στό κοινό ποινικό δίκαιο, π.χ. κλοπή φορτίου, βιαιοπραγία, άπειλή κλπ.

Τά ναυτικά έγκληματα στή μεγάλη τους άναλογία είναι πλημμελήματα. Μπορεῖ ομως νά είναι καί κακουργήματα, π.χ. ή πειρατεία, ή στάση μέ χρήση δόπλων κλπ.

'Ο ΚΔΝΔ δέν περιέχει διατάξεις πού άναφέρονται στή γενική έννοια τοῦ έγκληματος, τόν καταλογισμό, τίς ποινές κλπ. "Ετσι καί γιά τούς ναυτικούς ίσχύει τό κοινό ποινικό Δίκαιο γιά τίς έννοιες αύτές.

'Η διαδικασία τῆς άνακρίσεως καί τῆς έκδικάσεως τῶν ειδικῶν ναυτικῶν έγκλημάτων, γίνεται δόπως καί τών λοιπῶν έγκλημάτων. Αύτό σημαίνει άτι τά ναυτικά έγκληματα δικάζονται άπό τά κοινά ποινικά δικαστήρια τά δύοια δικάζουν δλες τίς ποινικές ύποθέσεις τῆς χώρας καί οχι άπό ειδικά γιά τούς ναυτικούς δικαστήρια.

'Η μόνη ίδιομορφία ίσως πού ύπάρχει στήν δλη ποινική διαδικασία είναι άτι τήν προανάκριση τῶν ναυτικῶν έγκλημάτων ένεργει ἐν πλῶ ο πλοίαρχος καί στό λιμάνι ή Λιμενική ή Προξενική 'Αρχή.

13.3 Ειδικά ναυτικά έγκλήματα.

1) Παράνομη άπουσία μέλους πληρώματος.

Παράνομη άπουσία έχομε στήν περίπτωση πού ό ναυτικός άποχωρήσει άδικαιολόγητα από τό πλοϊο, ένω ή ύπηρεσία στό πλοϊο διεξάγεται κατά φυλακές (βάρδιες). Προϋποθέσεις τού έγκλήματος αύτού είναι:

- Τό πλοϊο νά βρίσκεται σέ λιμάνι (έλληνικό ή ξένο).
- Αύθαίρετη άπουσία τού ναυτικού (χωρίς γραπτή ή προφορική άδεια).
- ‘Ο ναυτικός κατά τήν ώρα τής άπουσίας του νά μήν είχε φυλακή (βάρδια) ή άλλη διατεταγμένη ύπηρεσία.
- ‘Η ύπηρεσία τού πλοίου νά διεξάγεται κατά φυλακές.

Τιμωρεῖται μέ φυλάκιση μέχρι 3 μῆνες.

2) Έγκατάλειψη θέσεως.

Έγκατάλειψη θέσεως έχομε όταν ό ναυτικός άποχωρήσει άδικαιολόγητα από τό πλοϊο ένω έχει διατεταγμένη ύπηρεσία. Οι προϋποθέσεις τού έγκλήματος:

- Τό πλοϊο νά είναι στό λιμάνι (έλληνικό ή ξένο).
- ‘Ο ναυτικός νά έχει συγκεκριμένη ύπηρεσία (π.χ. φύλαξη ή άσφαλεια πλοίου).
- ‘Η άπουσία από τό πλοϊο νά είναι άδικαιολόγητη (χωρίς άδεια).

Τιμωρεῖται μέ φυλάκιση μέχρι 6 μῆνες.

3) Λιποταξία.

Λιποταξία έχομε όταν ό ναυτικός έγκαταλείψει άδικαιολόγητα τό πλοϊο, ένω αύτό βρίσκεται στό έξωτερικό καί άπουσίασει από αύτό πάνω από δύο ήμέρες ή μέχρι νά άποπλεύσει τό πλοϊο. Προϋποθέσεις τού έγκλήματος:

- Τό πλοϊο νά βρίσκεται σέ λιμάνι τού έξωτερικού.
- Άδικαιολόγητη άπουσία.
- ‘Η άπουσία νά διαρκέσει πάνω από δύο συνεχείς ήμέρες ή μέχρι τόν άποπλου, έφόσον αύτός συντελείται νωρίτερα, δηλαδή πρίν συμπληρωθούν δύο ήμέρες από τήν έναρξη τής άπουσίας τού ναυτικού.

Τιμωρεῖται μέ φυλάκιση μέχρι 6 μῆνον.

4) Μή προσέλευση πρός άνάληψη ύπηρεσίας.

Προϋποθέσεις τού έγκλήματος:

- ‘Ο ναυτικός νά έχει ναυτολογηθεί στό πλοϊο είτε στό έσωτερικό είτε στό έξωτερικό.
- Νά μή προσέλθει στό πλοϊο γιά άνάληψη ύπηρεσίας.
- ‘Η καθυστέρηση νά είναι άδικαιολόγητη.
- Γιά μή προσέλευση πρός άνάληψη ύπηρεσίας μπορεί νά κατηγορηθεί καί ό ναυτικός πού ύπέγραψε στήν ‘Ελλάδα άτομική σύμβαση ναυτολογήσεως καί δέν παρουσιάστηκε στό έξωτερικό γιά νά συναντήσει τό πλοϊο.

Τιμωρεῖται μέ φυλάκιση μέχρι 6 μῆνες.

5) Έγκατάλειψη πλοίου πού κινδυνεύει.

Έγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου έχομε, όταν ό ναυτικός έγκαταλείψει τό πλοϊο τήν ώρα τού κινδύνου χωρίς ό πλοιαρχος νά έχει διατάξει τήν έγκατάλειψη

του. Προϋποθέσεις τοῦ ἐγκλήματος:

- Τό πλοϊο νά βρίσκεται σέ κίνδυνο.
 - Ἡ ἐγκατάλειψη τοῦ πλοίου ἀπό μέλος πληρώματος.
 - Ὁ πλοίαρχος νά μήν ἔχει διατάξει τήν ἐγκατάλειψη τοῦ πλοίου ἢ νά μήν ἔχει δώσει τήν συναίνεσή του. στήν ἐνέργεια αύτή.
- Τιμωρεῖται μέ φυλάκιση τουλάχιστον 3 μηνῶν.

6) Ἀνυπακοή – Ἐπιβαρυντικές περιπτώσεις.

Ἀνυπακοή ἔχομε ὅταν μέλος τοῦ πληρώματος δέν ὑπακούει στίς σχετικές μέ τήν ἐκτέλεση ὑπηρεσίας διαταγές τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ προϊσταμένου του ἀξιωματικοῦ. Προϋποθέσεις τοῦ ἐγκλήματος:

- Ὁ ναυτικός νά εἶναι μέλος τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου.
 - Νά μή συμμορφώνεται μέ τίς διαταγές τοῦ πλοιάρχου ἢ τίς διαταγές τοῦ ἀξιωματικοῦ προϊσταμένου του.
 - Οι διαταγές νά ἀφοροῦν τήν ἐκτέλεση ὑπηρεσίας.
- Τιμωρεῖται μέ φυλάκιση τουλάχιστον τρεῖς μῆνες.

Ἡ μή συμμόρφωση μέλους πληρώματος στή διαταγή τῶν ἀνωτέρων του, πού ἀφορᾶ τή σωτηρία πλοίου ἢ ἀνθρώπου πού κινδυνεύει, καθώς καί ἡ ἀπό κοινοῦ ἐκτέλεση τοῦ ἐγκλήματος τῆς ἀνυπακοῆς, σύμφωνα μέ τό νόμο, ἀποτελεῖ ἐπιβαρυντική περίπτωση.

7) Ἐξύβριση ἢ ἀπειλή κατά ἀνωτέρου.

Γιά νά στοιχειοθετηθεῖ τό εἰδικό ἀπό ναυτικό ἀδίκημα, ἀπαιτεῖται ἡ Ἐξύβριση ἢ ἡ ἀπειλή νά στρέφεται ἀπό κατώτερο μέλος τοῦ πληρώματος πρός ἀνώτερο, σύμφωνα μέ τήν Ἱεραρχία τοῦ προσωπικοῦ τοῦ πλοίου καί νά ἔγινε ἔχαιτίας ἢ κατά τήν ὥρα τῆς ἀσκήσεως τῶν καθηκόντων.

Τιμωρεῖται μέ φυλάκιση τουλάχιστον τριῶν μηνῶν.

8) Στάση.

Στάση ἔχομε ὅταν πολλά ἄτομα ἀπό τούς ἐπιβαίνοντες (ναυτικούς ἢ μή) ἔξεγερθοῦν ὅλοι μαζί κατά τῆς ἔξουσίας τοῦ πλοιάρχου. Ἡ στάση εἶναι ἀπό τά σοβαρότερα ναυτικά ἐγκλήματα. Προϋποθέσεις τοῦ ἐγκλήματος:

- Ἡ ἔξεγερση πρέπει νά στρέφεται κατά τῆς ἔξουσίας τοῦ πλοιάρχου.
- Ἡ ἔξεγερση νά γίνεται ἀπό κοινοῦ, ἀπό δύο ἢ περισσότερα ἄτομα ἀπό αὐτά πού ἐπιβαίνουν στό πλοϊο.

Ἡ στάση τιμωρεῖται μέ φυλάκιση τουλάχιστον 3 χρόνια ἐκτός ἐπιβαρυντικῶν περιπτώσεων κατά τίς ὅποιες ἢ ποινή φθάνει μέχρι κάθειρξη.

9) Βιαιοπραγία.

Ως βιαιοπραγία χαρακτηρίζεται κάθε πράξη σωματικῆς βίας, ἢ ὅποια στρέφεται κατά τοῦ πλοιάρχου ἢ προϊσταμένου ἀξιωματικοῦ μέσα ἢ ἔξω ἀπό τό πλοϊο. Ἡ βιαιοπραγία διαπράττεται καί ἀπό ἐπιβάτες τοῦ πλοίου.

Τιμωρεῖται τουλάχιστον μέ 3 μῆνες φυλάκιση.

Ἄν μέλος πληρώματος βρεθεῖ μάρτυρας σέ πράξη βίας ἢ ἀπειλῶν σέ βάρος ἀνωτέρου καί δέ δίνει τή συνδρομή πού τοῦ ζητοῦν, τιμωρεῖται μέ φυλάκιση μέχρι 6 μῆνες.

10) Πειρατεία.

Πειρατεία ἔχομε, ὅταν πρόσωπα τά δύο ή πλοίο, μέ σωματική βία ή ἀπειλή ἐναντίον προσώπων πού ἐπιβαίνουν σέ ἄλλο πλοϊο, ἐνέργοιν πράξεις διαρπαγῆς πραγμάτων μέ σκοπό τήν κατακράτησή τους. Βασική προϋπόθεση είναι τά πλοϊα νά βρίσκονται σέ ἀνοικτή θάλασσα.

Ἡ πειρατεία τιμωρεῖται με κάθειρξη.

11) Ἐπιβουλή κατά τοῦ πλοιάρχου.

Ἐπιβουλή κατά τοῦ πλοιάρχου ἔχομε ὅταν δύο ή περισσότερα ἄτομα πού ἐπιβαίνουν στό πλοϊο (ἀπό τό πλήρωμα ή ἐπιβάτες), ἀποφασίσουν ἐνέργεια πού στρέφεται κατά τῆς ζωῆς, τῆς σωματικῆς ἀκεραιότητας, τῆς ύγειας, τῆς προσωπικῆς ἐλευθερίας ή τῆς ἔξουσίας τοῦ πλοιάρχου.

Τιμωρεῖται μέ φυλάκιση τουλάχιστον ἑνα χρόνο.

Ὅταν ἔνας ἀπό αὐτούς πού συμμετέχουν στή συμφωνία καταγγείλει τήν ἀπόφαση, ἀπαλλάσσεται ἀπό τήν ποινική εύθυνη.

Τέλος, ἀν μέλος πληρώματος μάθει γιά τή σχεδιαζόμενη ἐπιβουλή καί δέν τό καταγγείλει ἀμέσως, τιμωρεῖται μέ φυλάκιση τουλάχιστον 6 μῆνες.

12) Κλοπή καὶ φθορά φορτίου ή ἔξοπλισμοῦ πλοίου.

Γιά νά χαρακτηρισθεῖ ἡ κλοπή φορτίου ή ἔξοπλισμοῦ ὡς είδικό ναυτικό ἔγκλημα, πρέπει νά ἐνέργειται ἀπό τόν πλοιάρχο ή ἀπό μέλος τοῦ πληρώματος.

Τιμωρεῖται μέ φυλάκιση τουλάχιστον 3 μῆνες ή ἀν τό ἀντικείμενο τῆς κλοπῆς είναι ἰδιαίτερα μεγάλης ἀξίας μέ φυλάκιση τουλάχιστον 3 χρόνια.

Φθορά φορτίου ή ἔξοπλισμοῦ ἀποτελεῖ ἡ ἐκ προθέσεως καταστροφή, βλάβη ἢ ἀχρήστευση τοῦ φορτίου, δλόκληρου ή μέρους αύτοῦ, ή τῶν πάσης φύσεως πραγμάτων, τά δύο ή πλοίον τόν ἔξοπλισμό τοῦ πλοίου, ἀπό τόν πλοιάρχο τό πλήρωμα ή τούς ἐπιβαίνοντες.

Τιμωρεῖται αύτεπάγγελτα μέ φυλάκιση ἀπό 3 μῆνες μέχρι 3 χρόνια.

13) Κατάχρηση ἔξουσίας.

Ἡ ἀπό μέρους τοῦ πλοιάρχου, ἀξιωματικοῦ ή ὑπαξιωματικοῦ χρησιμοποίηση, κατά τήν ἀσκηση τῶν ὑπηρεσιακῶν καθηκόντων τους, ἐκβιαστικῶν μέσων ή βίας ή ἀνοχή τούτων χαρακτηρίζεται ὡς ἔγκλημα.

Τιμωρεῖται μέ φυλάκιση μέχρι ἑνα χρόνο καί χρηματική ποινή.

Κατάχρηση ἔξουσίας δέν ὑπάρχει ὃν ἡ βία πού ἀσκήθηκε είναι ἀπόλυτα ἀναγκαία γιά τήν τήρηση τῆς τάξεως στό πλοϊο, τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου καί τήν προστασία τῆς ζωῆς τῶν ἐπιβαίνοντων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΑ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑΤΑ

14.1 Έννοια ναυτικού πειθαρχικού παραπτώματος.

Η αύξημένη πειθαρχία, πού πρέπει νά ύπάρχει πάνω στό πλοϊο γιά τήν καλή διεξαγωγή τής ναυτικής άποστολής, είναι δ βασικός λόγος τής δημιουργίας τού ίδιαιτέρου πειθαρχικού δικαίου τού Έμπορικού Ναυτικού.

Ο ΚΔΝΔ στίς διατάξεις του δρίζει δτι **κάθε παράβαση τών ύπηρεσιακών καθηκόντων τού προσωπικού τών πλοίων άποτελεῖ πειθαρχικό παράπτωμα** καί περιγράφει ένδεικτικά δρισμένα πειθαρχικά παραπτώματα τού πλοιάρχου, δπως π.χ. ή πρόσληψη ναυτικού στό φυλλάδιο τού όποιου δέν έχει καταχωρηθεΐ ή πράξη άπολύσεως από τό πλοϊο στό όποιο ύπηρετούσε προηγουμένως, ή πρόσληψη μέλους πληρώματος χωρίς αύτό νά ναυτολογηθεΐ, ή ναυτολόγηση ναυτικού χωρίς αύτός νά έχει έπιβιβασθεΐ, ή παράνομη πρόσληψη ναυτικού πού δέν έχει άπογραφεΐ ή δέν έχει τό δικαίωμα άσκήσεως τού ναυτικού έπαγγέλματος κλπ., καθώς καί δρισμένα πειθαρχικά παραπτώματα τού πληρώματος, δπως π.χ. ή μέθη έκτος διατεταγμένης ύπηρεσίας, ή ύπνος κατά τή διάρκεια τής ύπηρεσίας, ή έλλειψη σεβασμού στούς άνωτέρους κλπ.

Όπως είναι γνωστό, τά ύπηρεσιακά καθήκοντα τού προσωπικού τών πλοίων καθορίζονται από τούς κανονισμούς έργασίας, άλλα καί από τόν ΚΔΝΔ, τόν ΚΙΝΔ καί από άλλους γενικούς ή ειδικούς νόμους.

Η δόλια ή από άμελεια παράβαση τών καθηκόντων, έφόσον μπορεΐ νά καταλογισθεΐ στό δράστη, άποτελεῖ πειθαρχικό παράπτωμα. Η παράβαση δημως τών καθηκόντων κατά κανόνα χαρακτηρίζεται από τό νόμο καί ώς ειδικό ναυτικό έγκλημα (π.χ. ή έγκατάλειψη θέσεως).

Τέλος από τόν ΚΔΝΔ άπαριθμοῦνται οι πράξεις γιά τίς όποιες καί μόνο έπιβάλλεται ή πειθαρχική ποινή τής προσωρινής στερήσεως άσκήσεως τού ναυτικού έπαγγέλματος, καθώς καί δρισμένες πράξεις γιά τίς όποιες καί μόνο έπιβάλλεται ή πειθαρχική ποινή τής δριστικής στερήσεως άσκήσεως τού ναυτικού έπαγγέλματος.

14.2 Οι πειθαρχικές ποινές.

Οι προβλεπόμενες από τόν ΚΔΝΔ πειθαρχικές ποινές είναι: ή έπιπληξη, τό πρόστιμο, ή προσωρινή στέρηση άσκήσεως τού ναυτικού έπαγγέλματος καί ή δριστική στέρηση άσκήσεως τού ναυτικού έπαγγέλματος.

Από τίς παραπάνω πειθαρχικές ποινές ή έπιπληξη καί τό πρόστιμο έπιβάλλονται γιά όποιοιδήποτε πειθαρχικό παράπτωμα, έκτος από έκεινα γιά τά όποια δ νόμος καθορίζει δρισμένη αύστηρότερη πειθαρχική ποινή.

΄Αντίθετα ή προσωρινή καί δριστική στέρηση άσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ἐπιβάλλεται μόνο στίς εἰδικές περιπτώσεις πού κατονομάζει ὁ νόμος.

Γιά κάθε μιά ἀπό τίς παραπάνω ποινές παρατηροῦνται τά ἀκόλουθα:

α) *Η ἐπίπληξη* μπορεῖ νά είναι προφορική ἡ γραπτή.

β) *Τό πρόστιμο* μπορεῖ νά φθάσει μέχρι τό $\frac{1}{5}$ τοῦ μισθοῦ πού ἀναγράφεται στό ναυτολόγιο. Τό παραπάνω ὅριο προστίμου διπλασιάζεται σέ περίπτωση πού ὁ ἔδιος ὁ ναυτικός κάνει δεύτερο πειθαρχικό παράπτωμα μέσα σέ δύο μῆνες ἀπό τήν ἐπιβολή τοῦ πρώτου προστίμου (ύποτροπή).

γ) *Η προσωρινή στέρηση άσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος* ἀπό ἕνα μήνα μέχρι 5 χρόνια ἐπιβάλλεται:

- 1) Γιά κάθε πράξη πού προσβάλλει τήν πατρίδα, τόν πρόεδρο τῆς Δημοκρατίας, τή σημαία καί τά ἄλλα σύμβολα τοῦ Κράτους.
- 2) Γιά ἐνέργεια ἡ παράλειψη γύρω ἀπό τήν ἑκτέλεση τῆς ὑπηρεσίας γενικά ἡ γύρω ἀπό τήν ἀσκηση εἰδικῶν καθηκόντων, πού είναι ἀντίθετη στίς νομικές ἡ ήθικές ὑποχρεώσεις τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.
- 3) Μετά ἀπό καταδίκη μέ ἀμετάκλητη δικαστική ἀπόφαση γιά ὀποιοδήποτε ἀπό τή ειδικά ναυτικά ἐγκλήματα.
- 4) Μετά ἀπό καταδίκη μέ ἀμετάκλητη δικαστική ἀπόφαση γιά λαθρεμπορία σέ φυλάκιση μέχρι 6 μῆνες.
- 5) Μετά ἀπό καταδίκη μέ ἀμετάκλητη δικαστική ἀπόφαση σέ φυλάκιση τουλάχιστον 3 μηνῶν γιά πλαστογραφία, πλαστογραφία πιστοποιητικοῦ, ψευδορκία, ψευδή καταμήνυση, κλοπή, ὑπεξαίρεση, ἀπάτη, ἐμπορία ἡ χρήση ναρκωτικῶν.
- 6) Στίς περιπτώσεις πού ἀν καί προβλέπεται ἡ ἐπιβολή δριστικῆς στερήσεως άσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, τό πειθαρχικό Συμβούλιο κρίνει ὅτι δέ συντρέχει λόγος ἐπιβολῆς τῆς.
- 7) Σέ περίπτωση ναυτολογήσεως πειθαρχικά τιμωρημένου ναυτικοῦ κατά τό χρόνο ἐκτίσεως τῆς πειθαρχικῆς ποινῆς του.
- 8) Σέ περίπτωση ὑπαίτιου ρυπάνσεως τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- 9) Σέ κάθε ἄλλη περίπτωση πού προβλέπεται ἀπό εἰδικές διατάξεις.

΄Από τήν παραπάνω ἀπαρίθμηση προκύπτει ὅτι ἡ πειθαρχική ποινή τῆς προσωρινῆς στερήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ἐπιβάλλεται γιά σοβαρά πειθαρχικά παραπτώματα τά ὅποια δρίζονται ρητά ἀπό τό νόμο. Μπορεῖ δημας ἡ προσωρινή στέρηση τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος νά ἐπιβληθεῖ καί σέ κάθε περίπτωση παραβάσεως τῶν ὑπηρεσιακῶν καθηκόντων, ὅταν ἡ παράβαση είναι ἀντίθετη πρός τίς νομικές ἡ ήθικές ὑποχρεώσεις τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ὅπως αὐτό ἀναφέρεται στήν παραπάνω δεύτερη περίπτωση, πράγμα πού δημιουργεῖ μιά μεγάλη καί πλατιά κατηγορία πού περιλαμβάνει κάθε παράπτωμα σχετικά σοβαρό καί γιά τό ὅποιο ἡ ἐπίπληξη ἡ τό πρόστιμο θά θεωροῦνταν ώς ἀνεπαρκής κύρωση. Ή σχετική αὐτή διάταξη χρησιμοποιεῖται πολύ συχνά στήν πράξη.

δ) *Η δριστική στέρηση άσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος* ἡ ὅποια συνεπάγεται τή διαγραφή τοῦ ναυτικοῦ ἀπό τά ναυτικά μητρῶα, τήν κατάσχεση τοῦ ναυτικοῦ του φυλλαδίου καί τῶν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ίκανότητας, καθώς καί τήν ἀπαγόρευση ναυτολογήσεως του γιά ὅλη του τή ζωή, ἐπιβάλλεται σύμφωνα μέ τόν ΚΔΝΔ:

- Σέ περίπτωση ναυτικού άτυχήματος, όταν άπό τήν άνάκριση προκύψει ότι τό άτυχημα διφεύλεται σέ δόλο ή καί βαριά άμέλεια, όταν οι συνέπειες τοῦ άτυχήματος είναι δλική άπωλεια τοῦ πλοίου.
 - Σέ περίπτωση πού δ ναυτικός τιμωρηθεί δύο φορές μέ προσωρινή στέρηση τουλάχιστον τριών μηνών καί κάνει γιά τρίτη φορά τό ίδιο άδικημα μέσα σέ πέντε χρόνια.
 - Μετά άπό καταδίκη, μέ άμετάκλητη δικαστική άπόφαση, σέ φυλάκιση πάνω άπό 6 μηνες γιά λαθρεμπορία ή γιά παράβαση τοῦ νόμου γιά τά ναρκωτικά.
 - Μετά άπό καταδίκη, μέ άμετάκλητη δικαστική άπόφαση, σέ φυλάκιση τουλάχιστον ένός χρόνου καί ζταν τά αίτια, τό είδος καί δ τρόπος πού ξγινε τό έγκλημα μαρτυροῦν διαστροφή χαρακτήρα.
 - Μετά άπό καταδίκη, μέ άμετάκλητη δικαστική άπόφαση, τοῦ πλοιάρχου, γιατί δέν άποχώρησε τελευταϊος κατά τήν έγκατάλειψη τοῦ πλοίου σέ περίπτωση κινδύνου ή γιατί άπομακρύνθηκε άπό τόν τόπο τής συγκρούσεως σέ περίπτωση συγκρούσεως χωρίς νά καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια γιά τή διάσωση αύτών πού κινδύνευαν.
 - Σέ κάθε ἄλλη περίπτωση πού προβλέπεται άπό ειδικές διατάξεις.

14.3 Τά Πειθαρχικά Όργανα.

Τήν πειθαρχική έξουσία σύμφωνα με τόν ΚΔΝΔ άσκοῦν:

- Ό ιπλοιάρχος.
 - Οι Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές.
 - Το πρωτοβάθμιο πειθαρχικό Συμβούλιο έμπορικου ναυτικοῦ τό διποίο αποτελεῖται διπό ένα Αντιπλοίαρχο Λιμενικοῦ Σώματος ώς Πρόεδρο καί διπό 4 μέλη. "Ενα μάχιμο πλωτάρχη τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ, ένα βοηθό Δικαστικό Σύμβουλο Α' τοῦ Δικαστικοῦ Σώματος τῶν ἐνόπλων δυνάμεων, ένα πλοίαρχο Α' τάξεως Έμπορικοῦ Ναυτικοῦ καί έναν ἐκπρόσωπο τοῦ κλάδου στόν διποίο ανήκει δι ναυτικός πού παραπέμπεται στό πειθαρχικό συμβούλιο.
 - Το δευτεροβάθμιο πειθαρχικό Συμβούλιο Έμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ή σύνθεση τοῦ διποίου διαφέρει από τό πρωτοβάθμιο μόνο ώς πρός τό βαθμό τοῦ προέδρου δι διποίος είναι πλοίαρχος Λ.Σ. καί τῶν δύο πρώτων μελῶν ('Αντιπλοίαρχος Π.Ν. καί Δικαστικός σύμβουλος Γ' ή Β').

14.3.1 Ἀρμοδιότητες τῶν πειθαρχικῶν δργάνων.

a) Πλοιάρχου.

‘Ο πλοιάρχος άσκει πειθαρχική έξουσία μόνο στά μέλη του πληρώματος του πλοίου τό όποιο κυβερνᾷ καὶ μπορεῖ νά ἐπιβάλλει τίς πειθαρχικές ποινές τῆς ἐπιπλήξεως καὶ προστίμου γιά πειθαρχικά παραπτώματα.

β) Λιμενικῶν καὶ Προξενικῶν Ἀρχῶν.

Οι Λιμενικές Προξενικές Αρχές δάσκούν πειθαρχική έξουσία στόν πλοιάρχο καί τά μέλη τοῦ πληρώματος τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Μποροῦν νά ἐπιβάλλουν τίς πειθαρχικές ποινές τῆς ἐπιπλήξεως καί τοῦ προστίμου γιά τά πειθαρχικά παραπτώματα πού γίνονται γνωστά ή καταγγέλονται σ' αὐτές κατά τὸν κατάπλου

τοῦ πλοίου στήν περιοχή τῆς ἀρμοδιότητάς τους.

Ἐπίσης οἱ Λιμενικές καὶ Προξενικές Ἀρχές σύμφωνα μὲ τὸν νόμο εἶναι ἀρμόδιες γιά τὴν ἐκδίκαση ἐφέσεων κατά τῶν ἀποφάσεων τοῦ πλοιάρχου, μὲ τίς δποίες ἐπιβάλλεται ἀπό αὐτὸν στὰ μέλη τοῦ πληρώματος ἡ πειθαρχική ποινή τοῦ προστίμου.

γ) Τοῦ πρωτοβάθμίου Πειθαρχικοῦ Συμβουλίου Ε.Ν.

Τὸ πρωτοβάθμιο πειθαρχικό Συμβούλιο Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐκδικάζει τὰ πειθαρχικά παραπτώματα τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν πού ἔχουν ὡς συνέπεια τὴν προσωρινή ἡ δριστική στέρηση τῆς ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, δπουδῆποτε καὶ ἄν γίνονται. Ἐπίσης τὸ πρωτοβάθμιο πειθαρχικό Συμβούλιο εἶναι, σύμφωνα μὲ τὸ νόμο, ἀρμόδιο γιά τὴν ἐκδίκαση ἐφέσεων κατά τῶν ἀποφάσεων (ἐκδίκαση σέ δεύτερο βαθμό) τῶν Ἑλληνικῶν Λιμενικῶν ἡ Προξενικῶν Ἀρχῶν μὲ τίς δποίες ἐπιβάλλονται ἀπό αὐτές σέ πρώτο βαθμό οἱ ποινές τῆς ἐπιπλήξεως καὶ τοῦ προστίμου στὸν πλοίαρχο καὶ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος.

δ) Τοῦ δευτεροβάθμίου πειθαρχικοῦ Συμβουλίου Ε.Ν.

Τὸ δευτεροβάθμιο πειθαρχικό Συμβούλιο Ε.Ν εἶναι σύμφωνα μὲ τὸ νόμο ἀρμόδιο νά ἐκδικάζει τίς ἐφέσεις κατά τῶν ἀποφάσεων τοῦ πρωτοβάθμίου πειθαρχικοῦ Συμβουλίου Ε.Ν. μὲ τίς δποίες ἐπιβάλλονται σέ πρώτο βαθμό οἱ πειθαρχικές ποινές. Τὸ δευτεροβάθμιο πειθαρχικό συμβούλιο μπορεῖ νά ἐπικυρώσει τὴν ἀπόφαση τοῦ πρωτοβάθμίου ἡ νά ἐπιβάλλει αύστηρότερη ἡ ἡπιότερη ποινή. Ἔφεση στὸ δευτεροβάθμιο μπορεῖ νά ἀσκήσει εἴτε αὐτός πού τιμωρήθηκε εἴτε ὁ Ὅπουργός Ε.Ν.

14.3.2 Ἐφαρμογή διατάξεων ΚΔΝΔ.

Οἱ ποινικές καὶ πειθαρχικές διατάξεις τοῦ ΚΔΝΔ ἔχουν ἐφαρμογή κατ' ἀρχήν στούς ναυτικούς πού ἀποτελοῦν μέλη πληρωμάτων ἑλληνικῶν πλοίων. Πολλές δημως ἀπό τίς διατάξεις αὐτές ἐφαρμόζονται καὶ σέ ἔλληνες ναυτικούς πού εἶναι ναυτολογημένοι σέ πλοϊα μέ ξένη σημαία τά δποια εἶναι ἀσφαλισμένα στὸ NAT.

Οἱ περιπτώσεις ἐπεκτάσεως ἐφαρμογῆς τῶν ποινικῶν καὶ πειθαρχικῶν διατάξεων καὶ σέ πλοϊα μέ ξένη σημαία ἀναφέρονται συγκεκριμένα καὶ περιοριστικά στὸν ΚΔΝΔ (ἀρθα 239 καὶ 253).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

15.1 Άνοικτή Θάλασσα.

“Οσα τμήματα της θάλασσας δέν ύπαγονται σέ κάποια μορφή κρατικής έξουσίας (όπως έσωτερικά-χωρικά ύδατα) άποτελούν τήν άνοικτή θάλασσα.

Τό βασικό χαρακτηριστικό της θαλάσσιας αύτης έκτασεως είναι ή **άρχιη τής έλευθερίας των θαλασσών** πού περιλαμβάνει κυρίως τίς έλευθερίες τής ναυσιπλοΐας, ύπερπτήσεως, άλιείας καί τοποθετήσεως ύποβρυχίων καλωδίων καί άγωγών, καθώς καί τήν άπαγόρευση άσκησεως πράξεων έξουσίας σέ πλοϊα μέ ξένη σημαία, έκτος από δρισμένες έξαιρέσεις, όπως π.χ. πειρατεία, συνεχής δίωξη.

15.2 Αιγιαλίτιδα ζώνη ή χωρική ή παράκτια θάλασσα.

‘Η αιγιαλίτιδα ζώνη είναι μία λωρίδα θάλασσας πού περιβάλλει τίς άκτες ένός κράτους. Πάνω στή ζώνη αύτή τό κράτος άσκει πλήρη κυριαρχία. Αιγιαλίτιδα ζώνη έχουν καί τά νησιά καί μάλιστα άνεξάρτητα από τό μέγεθός τους.

‘Η έλληνική αιγιαλίτιδα ζώνη έχει σύμφωνα μέ τόν ΚΔΝΔ (άρθρο 139) πλάτος 6 ναυτικά μίλια, έπιτρέπεται όμως μέ διάταγμα νά δρισθούν καί διαφορετικά δρια.

‘Η κυριαρχία τοῦ κράτους έπεκτείνεται στό έδαφος (βυθό) καί ύπεδαφος τής αιγιαλίτιδας ζώνης, καθώς καί στόν πάνω ἀπ’ αύτήν έναέριο χῶρο. (Διευκρινίζεται οτι δι Έλληνικός χωρικός έναέριος χῶρος μέ βάση Νόμο είναι δ έναέριος χῶρος πάνω ἀπό μία θαλάσσια ζώνη πλάτους 10 ναυτικῶν μιλίων ἀπό τήν άκτη). Τά πλοϊα δύλων τῶν κρατῶν έχουν τό δικαίωμα, σύμφωνα μέ έθιμο τοῦ διεθνούς δικαίου, νά περνοῦν ἀπό τή χωρική θάλασσα ένός παράκτιου κράτους, έφόσον συμμορφώνονται μέ τίς διατάξεις πού προβλέπει ή έσωτερική νομοθεσία τοῦ κράτους (άβλαβής διέλευση). Τό παράκτιο κράτος έχει τό δικαίωμα νά παρεμποδίσει τή διέλευση δύτων δέν είναι άβλαβής.

15.3 Ύφαλοκρηπίδα.

Διακρίνομε τή νομική καί γεωλογική έννοια τής ύφαλοκρηπίδας.

Νομική έννοια.

Σύμφωνα μέ τόν δρισμό τής συμβάσεως τής Γενεύης 1958, ύφαλοκρηπίδα είναι δι βυθός καί τό ύπεδαφος τῶν θαλασσίων περιοχῶν ένός κράτους πού έκτείνονται ἀπό ἐκεῖ πού τελειώνει ή χωρική του θάλασσα μέχρι τό σημείο πού τά νερά

ἔχουν βάθος 200 m ή μέχρι τό σημείο πού τό βάθος τῶν νερῶν ἐπιτρέπει τήν ἐκμετάλλευσή τοῦ βυθοῦ καί τοῦ ὑπεδάφους. Ἐπίσης ὑφαλοκρηπίδα εἶναι ὁ βυθός καί τό ὑπέδαφος τῶν ἀντιστοίχων περιοχῶν τῶν νησιῶν καί μάλιστα ἀνεξάρτητα ἀπό τό μέγεθός τους.

Γεωλογική ἔννοια.

Σύμφωνα μέ τούς γεωλόγους ἡ ὑφαλοκρηπίδα ἀποτελεῖ τή προέκταση τοῦ ἐδάφους κάτω ἀπό τή θάλασσα μέχρι τό σημείο πού αὐτό παίρνει ἀπότομη κλίση πρός τά βάθη τῶν ὥκεανῶν. Τό σημεῖο αὐτό βρίσκεται συνήθως σέ βάθος 200 m.

15.4 Ἐσωτερικά ὕδατα.

Ἐσωτερικά ὕδατα εἶναι, ἐκτός ἀπό τίς λίμνες, λιμνοθάλασσες καί ποταμούς, οἱ κόλποι, τά λιμάνια καί οἱ ὄρμοι. Τό παράκτιο κράτος ἀσκεῖ πάνω στίς ὕδατινες αὔτές ἐκτάσεις πλήρη κυριαρχία δπως καί στήν αιγιαλίτιδα ζώνη, μέ τή διαφορά δτι δέν ισχύει σ' αύτές τό δικαίωμα τῆς ἀβλαβοῦς διελεύσεως.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΚΤΟ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

16.1 Γενικά.

Η ρύπανση τής θάλασσας προκαλεῖται άπο:

α) Χερσαίες πηγές:

Λύματα (πόλεων, ξενοδοχείων), βιομηχανικά άπόβλητα, έκπλυσεις βροχῆς (αιωρούμενοι στήν άτμοςφαιρα ρύποι, φυτοφάρμακα, λιπάσματα κλπ.).

β) Πλοϊα και Δ/Ξ.

Απορρίψεις ύδροςυλλεκτών, ψραμάτος, πετρελαιοειδῶν χημικῶν καταλοίπων κλπ.

Άλλα και άπο ύποθαλάσσιες δραστηριότητες (έξερεύνηση και έκμετάλλευση πρώτων υλῶν τοῦ ύπεδάφους τοῦ βυθοῦ).

Οι συνέπειες τής ρυπάνσεως τής θάλασσας είναι ή καταστροφή ή ή ποιοτική ύποβαθμιση τοῦ έναλιου πλούτου, ο κίνδυνος τής δημόσιας υγείας, καθώς έπισης και ή καταστροφή τοῦ περιβάλλοντος άπο τίς ζημιές στίς κάθε φύσεως παραλιακές έγκαταστάσεις, π.χ. τουριστικές, κολυμβητικές κλπ.

16.2 Νομοθετικά μέτρα γιά τήν πρόληψη ρυπάνσεως τής θάλασσας.

Στή χώρα μας σήμερα ή προστασία τοῦ περιβάλλοντος γενικά άποτελεῖ συνταγματική έπιταγή, άφοϋ τό άρθρο 24 τοῦ Συντάγματος τοῦ 1975 καθιερώνει τήν ύποχρέωση τοῦ Κράτους νά προστατεύει τό φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον.

Ο Νόμος 743/77 «περί προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος και ρύθμιση συναφῶν θεμάτων» άποτελεῖ πρωτοποριακό σέ διεθνή κλίμακα νομοθέτημα και ή έφαρμογή τῶν διατάξεων του έχει ήδη άποδειχθεῖ εύεργετική γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον.

Ο νόμος αύτός καθιερώνει ύποχρεώσεις γιά τήν άποφυγή ρυπάνσεως άπο τά πλοϊα και τίς έγκαταστάσεις ξηράς και προβλέπει τήν κατασκευή εύκολιων ύποδοχῆς (άπο δργανισμούς Λιμένων, Λιμενικά ταμεία) τῶν καταλοίπων τῶν πλοίων, ώστε νά μήν άπορρίπτονται αύτά στή θάλασσα, τήν ίδρυση περιφερειακῶν σταθμῶν καταπολεμήσεως τής ρυπάνσεως και τήν κατάρτιση πίνακα ούσιων οι οποῖες άπαγορεύεται νά άπορρίπτονται στή θάλασσα. Έπίσης προσδιορίζει τά μέσα και ύλικά πού πρέπει νά διαθέτουν οι θαλάσσιες λουτρικές έγκαταστάσεις γιά τήν άντιμετώπιση περιστατικῶν ρυπάνσεως τής θάλασσας, περιορισμένης έκτάσεως, και έπιβάλλει αύστηρές κυρώσεις κατά τῶν ύπευθύνων τής ρυπάνσεως.

Στόν τομέα τής προστασίας τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος ή χώρα μας άναπτύσσει παράλληλα διεθνή συνεργασία. Παρακολουθεῖ τίς έργασίες τῶν σχετικῶν Διεθνῶν δργανισμῶν καὶ ἔχει κυρώσει ἢ πρωθεῖ γιά κύρωση δλες τίς σχετικές διεθνεῖς συμβάσεις ἀπό τήν ἐφαρμογή τῶν δποίων ἀναμένεται μεγαλύτερη προστασία καὶ βελτίωση τοῦ περιβάλλοντος γενικότερα:

“Ηδη ἔχουν κυρωθεῖ οἱ παρακάτω Δ.Σ.

- ‘Η Δ.Σ Λονδίνου 1954 «περί προλήψεως τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης διά πετρελαίου» ἡ δοία ἀναθεωρήθηκε κατ’ ἐπανάληψη καὶ κυρώθηκε ἀπό τήν ‘Ελλάδα μέ τά N.D. 4529/66, N.D 328/74, N.D 378/74 καὶ τό N. 297/76.
- β) ‘Η Δ.Σ «περί προστασίας τῆς Μεσογείου θαλάσσης ἐκ τῆς ρυπάνσεως», κυρώθηκε μέ τό N. 855/78 μαζὶ μέ τά πρωτόκολλά της.
- γ) ‘Η Δ.Σ 1972 «περί προλήψεως ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ἐκ τῆς ἀπορρίψεως καταλοίπων καὶ ἄλλων ύλῶν ἀπό πλοϊα καὶ ἀεροσκάφη» N. 1147/81 (ΦΕΚ 110 Α/23-4-81).

Γιά τή Δ.Σ MARPOL 1973/78 ἔχει ἀρχίσει ἡ διαδικασία κυρώσεώς της.

16.3 Υποχρεώσεις - Προληπτικά μέτρα - Κυρώσεις.

Οι ύποχρεώσεις καὶ τά προληπτικά μέτρα πού ἀπορρέουν ἀπό τήν ἐσωτερική νομοθεσία τῶν Κρατῶν καὶ τίς παραπάνω Διεθνεῖς Συμβάσεις εἶναι τά ἔξης:

- ‘Απαγορεύεται ἡ ἀπόρριψη πετρελαίου ἡ καταλοίπων πετρελαίου στή θάλασσα. Τά σχετικά γιά τήν ἀπόρριψη πετρελαιοειδῶν μιγμάτων ἀπό τά πλοϊα καὶ τά Δ/Ξ καθορίζονται μέ τήν τροποποίηση 1969 τῆς Δ.Σ. 1954/62 πού κυρώθηκε ἀπό τή χώρα μας μέ τό N. 297/76.
- β) ‘Απαγορεύεται ἡ ἀπόρριψη καταλοίπων στή θάλασσα μετά τόν καθαρισμό τῶν κυτῶν τῶν δεξαμενοπλοίων.
- γ) Κάθε πλοϊο εἶναι ύποχρεωμένο νά τηρεῖ ειδικό «βιβλίο πετρελαίου» (Oil Record Book) γιά τήν ἔγγραφή σ’ αύτό κάθε ἔργασίας πού ἔχει σχέση μέ καθαρισμό τῶν δεξαμενῶν, διάθεση καταλοίπων, ἐρματισμό καὶ ἀπόρριψη πετρελαιοειδῶν ἢ ἐρματος.

Ἐπίσης λαμβάνονται δρισμένα ἀστυνομικά μέτρα, προληπτικά ἡ κατασταλτικά, ὅπως ἀναγνωριστικές περιπολίες, ἐνημέρωση πληρωμάτων, διαφώτιση κοινοῦ, ἐπισήμανση, ἐγκλωβισμός καὶ διάλυση πετρελαιοκηλίδων κλπ.

Κυρώσεις.

Οι παραβάτες τής νομοθεσίας γιά τήν ρύπανση τῆς θάλασσας τιμωροῦνται ποινικά, διοικητικά καὶ πειθαρχικά.

a) Ποινικές κυρώσεις.

- “Οσοι προκαλοῦν σοβαρή ρύπανση **ἐκ προθέσεως** τιμωροῦνται μέ φυλάκιση τριῶν (3) μηνῶν. Ἀν ἀπό τήν πράξη τους μπορεῖ νά προκύψει κίνδυνος ζημιᾶς ἢ βλάβης σέ πρόσωπα ἢ πράγματα τιμωροῦνται μέ φυλάκιση τουλάχιστον ἑνός (1) ἔτους.
- “Οσοι κρίνονται ύπαπτοι **ἐξ ἀμελείας** γιά τίς παραπάνω πράξεις τιμωροῦνται μέ φυλάκιση.

Αύτοί μποροῦν νά ἀπαλλαγοῦν ἀπό κάθε ποινή, ἀν μέ τή θέλησή τους ἔξου-

δετερώσουν τή ρύπανση καί άποτρέψουν κάθε βλάβη ή ζημιά πού μπορεῖ νά προκύψει ή ἀν μέ τή γρήγορη άναγγελία πρός τίς Ἀρχές συντελέσουν στήν ἔξουδετέρωση τῆς ρυπάνσεως καί πληρώσουν συγχρόνως καί τίς συναφεῖς δαπάνες.

β) Διοικητικές κυρώσεις.

- Οι ύπαίτιοι ρυπάνσεως τῆς θάλασσας ή τῶν ἀκτῶν, τιμωροῦνται μέ απόφαση τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς μέ πρόστιμο μέχρι 800000 δρχ. Μέ τό παραπάνω πρόστιμο τιμωροῦνται καί οἱ παραβάτες τῆς νομοθεσίας πού ἐπιβάλλει τή λήψη μέτρων ή τήν τήρηση ἀλλων διαδικασιῶν γιά τή πρόληψη, περιορισμό ή καταστολή τῆς ρυπάνσεως καί ἀν ἀκόμη δέν προκλήθηκε ὀπωσδήποτε ρύπανση.
- Σέ περιπτώσεις ἑξακολουθήσεως τῆς ρυπάνσεως ἐπιβάλλεται ἀπό τήν παραπάνω Ἀρχή πρόστιμο μέχρι 300 000 δρχ. γιά κάθε ήμέρα ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας πού δρίσθηκε γιά τήν ἀποκατάσταση.
- "Αν ἡ ρύπανση εἶναι ίδιαίτερα σοβαρή, τό πρόστιμο μπορεῖ νά φθάσει μέχρι 50 000 000 δρχ. καί ἐπιβάλλεται μέ απόφαση τοῦ 'Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

α) Πειθαρχικές κυρώσεις.

"Αν οἱ ύπαίτιοι τῆς ρυπάνσεως εἶναι "Ελληνες ναυτικοί, αύτοί ὑπόκεινται καί σέ πειθαρχική δίωξη σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ ΚΔΝΔ.

Οι παραπάνω κυρώσεις, ἀν συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις, ἐπιβάλλονται ἀθροιστικά.

"Αν ξένο πλοϊο προκαλέσει ρύπανση κατά παράβαση τῆς Δ.Σ. ἔξω ἀπό τά χωρικά ὕδατα, ή παράβαση ἀνακοινώνεται (μέ ρηματική διακοίνωση) στό κράτος τή σημαία τοῦ ὅποιου φέρει τό ύπαίτιο πλοϊο.

Σύμφωνα μέ τή σχετική διεθνή σύμβαση τό κράτος εἶναι ὑποχρεωμένο νά ἐπιβάλλει κυρώσεις καί νά τίς ἀνακοινώσει στή χώρα πού ἔκανε τήν καταγγελία καί τόν IMCO.

Πρόστιμο δέν ἐπιβάλλεται στήν περίπτωση πού ἡ ρύπανση τῆς θάλασσας προκλήθηκε τυχαϊα ή λόγω ἀνωτέρας βίσις καί ἐφόσον καταβλήθηκε κάθε προσπάθεια γιά τήν παρεμπόδιση ή τή μείωσή της.

Σύμφωνα μέ τό νόμο ὑπόχρεοι γιά τήν καταβολή τοῦ προστίμου εἶναι ἀλληλέγγυα οἱ πλοιοκτήτης, οἱ πλοίοιρχος καί οἱ πράκτορας τοῦ πλοίου πού προκάλεσε τή ρύπανση. Μέχρι τή καταβολή τοῦ προστίμου ή τῆς καταθέσεως ίσόποσης ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς ἀπαγορεύεται οἱ ἀπόπλους τοῦ πλοίου.

Κατά τῶν ἀποφάσεων τῆς ἐπιβολῆς προστίμου τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν ἐπιτρέπεται προσφυγή μέσα σέ δέκα πέντε ήμέρες, στό Διοικητικό Πρωτοδικείο μονομελοῦς συνθέσεως γιά ποσό προστίμου μέχρι 200 000 δρχ. καί τριμελοῦς συνθέσεως γιά μεγαλύτερο ποσό προστίμου (ἄρθρο 14 παράγρ. 10 Ν. 743/77). Κατά τῶν ἀποφάσεων ἐπιβολῆς προστίμου ἀπό τόν 'Υπουργό Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπιτρέπεται προσφυγή στό 'Υπουργικό Συμβούλιο.



ПАРАРТНМА





ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟΝ ΓΕΦΥΡΑΣ

Ταξίδιον (1) ..

.. Ἡμερομηνία (2)



**ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟΝ ΜΗΧΑΝΗΣ ΔΗΖΕΛΟΠΛΟΙΟΥ
ENGINE LOG BOOK OF MV**

ΑΡΙΘ. ΤΑΞΕΙΔΙΟΥ
N° OF VOYAGE

ΑΠΟ
FROM

ΔΙΑ
ΤΟ

**ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΜΕΣΗΜΒΡΙΑΣ ΤΗΣ
DATE NOON OF**

19
19

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS

ΣΥΝΗΜΙΤΑΣ ΤΑΙΔΥ CONDITION UNDER WAY					ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΞΙΑΣΜΕΝΩΝ EN ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ WATER AND OIL TANK SUNDRIES		
ΙΓΒΙΔΑ DROUGHT	ΙΠ FWG	ΙΤΜ APY	ΙΑΖ MEAN		ΑΡ. ΑΞΙΑΣΜΕΝΟΥ EN ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ TANK IN USE	ΣΤΑΘΜΗ LEVEL	
ΟΙΚΗ ΤΑΙΔΥ HOURS UNDER SEA							
ΜΗΜΑΤΑ ΤΡΑΠΕΖΑΤΗΣ MEALS TRAY							
ΔΙΣΤΑΙΣ ΥΠΟ ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ DISTANCE BY COMMUNION							
ΜΑΧΑΝΑ ΜΗΧΑΝΑΣ MANUAL MACHINES							
ΔΙΣ ΑΝΤΣΗ ΒΙ ΕΜΙΝΕΙ DIS ANCHOR BY ENGINE							
ΟΔΗΓΗΣΗΣ STEERING							
ΑΥΓΑΜΗ ΑΕΡΟΣ WIND FORCE							
ΦΟΡΜΑ ΔΕ ΤΙΠΟΣ ΑΛΛΗΛΙΚΑ... ΑΡ. ΑΣ ^η ABLE TO THE ROW							
ΚΑΤΑΥΓΑΣΗ ΒΑΛΑΝΕΩΝ SEA CONDITION							
* Αντιστρέψιμη & άνετης σπάζ. μήδη σημαντική							
ΒΑΛΑΝΕΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΛΦΙΔΑ ΟΙΛΟΥ BALANCE PROS SYLPHIDA OIL							
ΒΟΣΚΟΤΟΥ ΒΑΛΤΟΣ BOSCOTU VALTS							
ΕΙΔΙΚΕΣ ΒΑΛΤΟΣ ESPECIALLY VALTS							

ΟΠΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥΠΠΙΑΖ ΑΗΟ ΤΡΑΚΥΤΑΙΑΖ ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΦΗΜΕΡΕΙΔΕΣ		RUNNING HOURS SINCE LAST GENERAL SURVEY	
EPIFANIS MERITON MAIN ENGINES		HAKETPOMIΧΑΝΑΝ GENERATORS	BURN. AUX. BOILERS
1		1	KALAFATI EXHAUST GAS ΟΙΚΟΠΕΔΟ FOUL BURNING
2		2	
3		3	
4		4	

EOMPHOR TH 19 EN TH 19
 SEEN AT 19 IN AT 19
 B APXB O AOS MECHANIKOI
 THE AUTHORITY THE CHIEF ENGINEER



ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ Κ.Ι.Ν.Δ. (ΑΡΘΡΟΝ 53 & 54)

1. ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

'Εν σήμερον τήν οι κάτωθις:

a) Ό Πλοιαρχος ή Νόμιμος ἀντιπρόσωπος του Πλοιάρχου ή του Ίδιοκτήτου

ἀντιπρόσωπος ἐν Έλλασι

Α)Π, Μ)S

Σημαίας Νηολογίου Δ.Δ.Σ.

"Έτος κατασκευής Κ.Ο.Χ. Κ.Κ.Χ.

Τόννων γ ΒΩ Ειδους Πλοίου Τύπου Πλοίου

Φέροντας μηχανάς (άτμοο, στροβίλους, έσωτ, καύσεως) ίπποδυνάμεως

Πλοίοκτήτου

"Εδρας Όδός 'Αριθ.

6) Και ἀφ' ἑτέρου ό Ναυτικός

Κάτοικος άδδος άριθ.

Γεννηθεὶς ἐν τό έτος Μ.Ε.Θ.

συνεφώνησαν τήν ἐπί του ὀντιτέρω σκάφους ναυτολόγησιν του δευτέρου συμβαλλομένου ύπό τούς κάτωθι δρους:

Ειδικότης ναυτολογήσεως.

Μισθός καὶ δροι ἐργασίας.

Διάρκεια Συμβάσεως

2. ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

a)

6)

γ)

ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ 'Εν Πειραιεῖ τῇ 197.....

O 'Ο Ναυτολογούμενος Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ

Παρατηρησεις:

"Η παρούσα σύμβασις χρησιμογείται καὶ ὑπογράφεται παρὰ τῶν συμβαλλομένων καὶ τῆς σχετικῆς

"Αρχῆς.

(Βεβαιοῦται ἡ μηνιαία γραμμάτων ἐκ μέρους των ναυτολογουμένου).

Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ

*Έν^{τη} μηνός έτους τήμερα
ΕΠΙΤΡΟΠΗ 1)
 2)

ΠΑΡΑΣΧΕΘΕΙΣΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ

Κατά τὸ πρόγευμα:

Κατά τὸ γεῦμα:

Κατά τὸ δεῖπνον:

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΙΣ ΤΑ ΚΑΤΩΘΙ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

1) Παρέστητε κατά τὴν ζύγισιν τῶν τροφίμων καὶ κατά τὴν παράδοσιν αὐτῶν εἰς τὸν μάγειρον;
 Ἐὰν δχι διὰ ποιὸν λόγον;

*Απάντησις:

2) Τὰ παραδοθέντα εἰς τὸν μάγειρον τρόφιμα ἥσαν καλὰ εἰς ποιότητα, ἐπαρκῆ εἰς ποσότητα καὶ σύμφωνα πρὸς τὸ ἐπίσημον ἔδεσματολόγιον;

*Απάντησις:

3) Ἐχετε τίποτε νὰ παρατηρήσετε;

*Απάντησις:

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Πρᾶξις τοῦ Πλοιάρχου καὶ ληφθέντα παρ' αὐτοῦ μέτρα ἐπὶ τῶν τυχὸν παρατηρήσεων τῆς Ἐπιτροπῆς Τροφίμων.

Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

*Έν^{τη}

Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ή ΠΡΟΖΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ



ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟΝ ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΑΡΙΘΜΟΣ

ΕΞΕΔΩΣΗ ΕΝ ΤΗ

19

ΧΑΡΤΟΣΗΜΟΝ

104

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΟΝΟΜΑ	ΕΙΔΟΣ	Διεθνές Διεργατικής Ομάδα	Ν. η σλογίου	Αριθ.	Χωρητικότης σε κιλάρια	πορτο:	Πτρούσιν, Μυκ.
			Λιμάνι	Όνομή	Κεφαλάρι	I. W.	Έβασης
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟΝ ΙΑΙΟΚΗΤΟΥ							
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ							
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΓΝΩΣΤΙΡΟΥ ΝΑΥΤΟΛΟΓΟΥ							
Άρθρος	Τόπος έδραστος	Χρονολογία	Ορισμός	Τόπος	Έδραστος	Τόπος	Χρονολογία ένδειξης

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟΝ ΙΑΙΟΚΗΤΟΥ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Άρθρος	Τόπος έδραστος	Χρονολογία	Άρθρος	Τόπος	Έδραστος	Τόπος	Χρονολογία ένδειξης
Ε Ζ Ω Φ Λ Η Τ Ι Κ Ο Υ Τ Ρ Ι Π Μ Ο Τ Υ Η Υ							
Τόπος κεφαλής	Άριθ. τριπλ. κατ. Ημεροής	Π. σύν					
N. A. T.							
Δημοτού.							

Άρθρος	Τόπος έδραστος	Χρονολογία	Άρθρος	Τόπος	Έδραστος	Τόπος	Χρονολογία ένδειξης
Ε Ζ Ω Φ Λ Η Τ Ι Κ Ο Υ Τ Ρ Ι Π Μ Ο Τ Υ Η Υ							
Τόπος κεφαλής	Άριθ. τριπλ. κατ. Ημεροής	Π. σύν					
N. A. T.							
Δημοτού.							

Η ΑΙΓΑΙΝΙΚΗ Η ΠΡΟΣΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ

Ο ΠΑΝΑΓΙΩΝΟΣ

Γ. Σ. (προφέρω)

(Υπογραφή)



ΣΧΕΤΙΚΑΙ ΟΔΗΓΙΑΙ

1. *Απροστάτει ή μεταδίνη* ή “*επικαρπής*” είναι αυτό το τελείων πιο κεντρικό νευρόταξιο στον οποίο πάντα πάντα έχει την αρχή της στην περιοχή της ανατολικής θηραστικής διαδρομής.
 2. *Απροστάτει στην Ανατολική ή Ανατολική ή Ανατολική* είναι η επιφύλαξη των πλευρών του πλάσματος και των πλευρών της θηραστικής διαδρομής.
 3. *Απροστάτει ή υποτάξιο* ή *ανατολικός* είναι αυτό το νευρόταξιο που παραπέμπεται στην περιοχή της ανατολικής θηραστικής διαδρομής.
 4. *Απροστάτει ή υποτάξιο* ή *ανατολικός* είναι αυτό το νευρόταξιο που παραπέμπεται στην περιοχή της ανατολικής θηραστικής διαδρομής.
 5. *Απροστάτει ή μεταδίνη* ή *επικαρπής* είναι αυτό το νευρόταξιο που παραπέμπεται στην περιοχή της ανατολικής θηραστικής διαδρομής.
 6. *Απροστάτει ή μεταδίνη* ή *επικαρπής* είναι αυτό το νευρόταξιο που παραπέμπεται στην περιοχή της ανατολικής θηραστικής διαδρομής.
 7. *Απροστάτει πάνω στην Ανατολική* ή *πάνω στην Ανατολική* είναι η επιφύλαξη της ανατολικής θηραστικής διαδρομής.
 8. *Απροστάτει πάνω στην Ανατολική* ή *πάνω στην Ανατολική* είναι η επιφύλαξη της ανατολικής θηραστικής διαδρομής.

ΙΔΑΙΤΕΡΟΙ ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΓΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΩΝ ΕΦΑΣΙΑΣ

(Πάσια έγγραφη βεβαιώνται διότι τίς δημογεράφεις κατ σφραγίδος της 'ΑΡΧΗΣ

Φύλλον διήκονον εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ.

Εἰδότεσσος Λιμένος

Ἐτους

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

ΝΑΥΤΟΛΟΓΟΥΜΕΝΟΥ				ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑΣ						
Μαράριον ‘Αρχίων και Νοντ. Περιφ.	Διπλωματικός Προγραμματικός Αριθμός ΕΠΟ-ΕΙΔΟΣ & ΤΑΞΙΣ	'Ονοματεπώνυμον	Τόπος καταγωγῆς και έτος γεννήσεως	Ιδιότης ναυτολό- γος	Τόπος	Χρονολογία			'Οροι	'Υπογραφή και σφραγίς τῆς 'Αρχής
						Ημέρα	Μήνα	ετών		
ΝΑΥΤ. ΠΕΡΙΟ.	ΕΙΔΟΣ & ΤΑΞΙΣ		Δήμος ή Κοινότης * *Έτος γεννήσεως							
ΝΑΥΤ. ΠΕΡΙΟ.	ΕΙΔΟΣ & ΤΑΞΙΣ		Δήμος ή Κοινότης * *Έτος γεννήσεως							
ΝΑΥΤ. ΠΕΡΙΟ.	ΕΙΔΟΣ & ΤΑΞΙΣ		Δήμος ή Κοινότης * *Έτος γεννήσεως							
ΝΑΥΤ. ΠΕΡΙΟ.	ΕΙΔΟΣ & ΤΑΞΙΣ		Δήμος ή Κοινότης * *Έτος γεννήσεως							
ΝΑΥΤ. ΠΕΡΙΟ.	ΕΙΔΟΣ & ΤΑΞΙΣ		Δήμος ή Κοινότης * *Έτος γεννήσεως							
ΝΑΥΤ. ΠΕΡΙΟ.	ΕΙΔΟΣ & ΤΑΞΙΣ		Δήμος ή Κοινότης * *Έτος γεννήσεως							
ΝΑΥΤ. ΠΕΡΙΟ.	ΕΙΔΟΣ & ΤΑΞΙΣ		Δήμος ή Κοινότης * *Έτος γεννήσεως							
ΝΑΥΤ. ΠΕΡΙΟ.	ΕΙΔΟΣ & ΤΑΞΙΣ		Δήμος ή Κοινότης * *Έτος γεννήσεως							
ΝΑΥΤ. ΠΕΡΙΟ.	ΕΙΔΟΣ & ΤΑΞΙΣ		Δήμος ή Κοινότης * *Έτος γεννήσεως							

Καταχωρίζετε τάς οικείας πράξεις λεπτομερῶς καὶ εύαναγνώστως. Αποφεύγετε τάς διαγραφές, παρεγγραφές καὶ ἀποσθέσεις.

Φύλον συγκού εἰς τὰ ὑπὸ στοι.

Εβδόμος Αυτόνομη

Atoms

Ναυτολόγιον

АПРАХІЕВІ

ΧΠΩΑΡΕΙΣΜΩΣ ΕΙΣΟΔΩΝ

Ένεργειτε τήν Ναυτολογίεν ή μέτόλυσιν έτι καρουσία του Πλοιάρχου και τού Ναυτολογουμένου ή 'Ακολλομένου

EIC METABOL



ΟΠΙΑΝΗ ΖΙΝΓΕΖΙΖ ΙΩΝ ΗΛΙΑΣ

παρότι οι περισσότεροι από τους παραπάνω θεωρούν την σημασία της γενετικής στην ανάπτυξη των ζώων.

ΠΛΟΙΟΥ Κατανάλωσις γαιονθράκων κατά 24ορον τόννοι

PARAPHRASES (*)

19 Η ΑΙΓΑΙΟΝΙΚΗ ΑΡΧΗ

מִלְבָד אֶת אֲשֶׁר עָשָׂה בְּנֵי יִשְׂרָאֵל

ΠΟΙΟΝΟΓΙΟ



ΒΙΒΛΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (ΜΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΑΙΟΥ)
OIL RECORD BOOK FOR SHIPS OTHER THAN TANKERS

a. Έρματισμός ή καθαρισμός των δεξαμενών καυσίμων : Ballasting or cleaning of Bunker Fuel tanks.

1. Χαρακτηριστικά άναγνωρίσεως έρματισμεσδών δεξαμενών : Identify of tank (s) Ballasted	
2. Έάν καθαριστηκαν άρδον τοποθετήθηκε τελευταία πετρέλαιο, όλως ή χρωμή ποιός δύ τόπος του πετρελαίου που μεταφέρθηκε τελευταία : Whether Cleaned since they last Contained oil, and, if not, type of previously carried.	
3. Ήμερομηνία και στήγμα του πλοίου κατά την έναρξη του καθαρισμού : Date and position of ship at start of cleaning :	
4. Ήμερομηνία και στήγμα του πλοίου κατά την έναρξη του έρματισμού : Date and position of ship at start of ballasting :	

β. Ακόρνη δκαθάρου έρματος ή δάστος καθαρισμού δεξαμενών άναφερομένων δνωτέρω (α)
Discharge of dirty ballast or cleaning water from tanks referred to under (a) :

5. Χαρακτηριστικά άναγνωρίσεως των δεξαμενών : Identify of tank (s) :	
6. Ήμερομηνία και στήγμα του πλοίου κατά την έναρξη της δκαρρίγεως : Date and position of ship at start of discharge :	
7. Ήμερομηνία και στήγμα του πλοίου κατά το τέλος της δκαρρίγεως : Date and position of ship at finish of discharge :	
8. Ταχύτης ή ταχύτητες του πλοίου κατά την διάρκεια της δκαρρίγεως : Ship's speed(s) during discharge :	
9. Μέθοδος δκαρρίγεως (νά δηλωθή ή έναν χρησιμοποιήθηκε διαχωριστήρας). Method of discharge (state whether separator used).	
10. Άπορμφεσης ποσότης : Quantity discharged :	

γ. Διάθεση καταλοίπων — Disposal of residues.

11. Ποσότητα καταλοίπων που κρατήθηκε πάνω στό πλοίο : Quantity of residue retained on board :	
12. Μέθοδοι διαθέσεως καταλοίπων : Methods of disposal of residue :	

α. Σε εύκολιες ίποδοχής — Reception facilities.

β. Δι' άναμενος με τό έν συνεχεία παραληφθέν καύσιμο—Mixed with next bunkering.

γ. Μεταφορά σε άλλη δεξαμενή ή δεξαμενές.—Transferred to another (other) tank(s).

13. Ήμερομηνία και λιμήν διαθέσεως καταλοίπων : Date and port of disposal of residue :	
---	--

8. Απόρριψη τού πετρελαιώδους υδατού τό όποιο έχει συστρέψει στους υδροσυλλέκτες τού μηχανοστασίου στό λιμάνι.
Discharge over board of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port.

14. Λιμήν. Port.	
15. Διάρκεια παραμονής. Duration of stay.	
16. Διατεθεισα ποσότης. Quantity disposed.	
17. Ημερομηνία και τόκος διαθέσεως. Date and place of disposal.	
18. Μέθοδος διαθέσεως (νά δηλωθή έάν χρησιμοποιήθηκε διαχωριστήρας). Method of disposal (state whether separator was used).	

- ε. Συνήθης άπορριψη στήν θάλασσα πετρελαιώδους μέγματος υδροσυλλεκτών άπό τούς χώρους μηχανοστασίου.
Routine discharge at sea of oily bilge water from machinery spaces.

19. Συχνότητα άπορριψεως και μέθοδος διαθέσεως (νά αναγραφή έάν χρησιμοποιήθηκε ή δηλ. διαχωριστήρας). Frequency of discharges and method of disposal (state whether or not a separator was used).	
---	--

- σ. Τυχελες ή άλλες δεξιαιρετικής φύσεως άπορριψεως πετρελαίου.
Accidental or other exceptional discharges of oil.

20. Ημερομηνία και ώρα συμβάντος. Date and time of occurrence.	
21. Τόκος ή στήλια τού πλοίου κατά τήν στιγμή τού συμβάντος. Place or position of ship at time of occurrence.	
22. Κατά προσέγγιση ποσότητα και τύπος πετρελαίου. Approximate quantity and type of oil.	
23. Συνθήκες άπορριψεως ή διαφυγής και γενικές παρατηρήσεις. Circumstances of discharge or escape and general remarks.	

'Υπογραφή 'Αξ/κοδ ή 'Αξ/κάν διπλοφορτισμένων μέ τήν σχετική έργασία και ήμερομηνία.
Signature of officer or officers in charge of operation concerned.

"Αν οι άντλιες έκκινον και καταθλίβουν πρός τόν διαχωριστήρα συνεχῶς είναι άρκετό νά καταχωρίζαι καθημερινά ή ένδειξη (Άυτόματη άπορριψη άπό τούς υδροσυλλέκτες μέ τόν διαχωριστήρα).
Where the pumps start automatically and discharges through a separator all times it will be sufficient to enter each day (Automatic discharge From Bilges through separator).

(α) ΦΟΡΤΩΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

LOADING OF OIL CARGO

1. Ημερομηνία και τόπος φορτώσεως. Date and place of Loading.	
2. Τύποι πετρελαίου που φορτώθηκαν. Types of oil Loaded.	
3. Χαρακτηριστικά άναγνωρίσεως δεξαμενών που φορτώθηκαν. Identity of tank(s) Loaded.	

(β) ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΕΤΡ. ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΤΑΞΕΙΔΙΟΥ TRANSFER OF OIL CARGO DURING VOYAGE

4. Ημερομηνία μεταφορᾶς Date of transfer.	
5. Χαρακτηριστικά δεξαμενής Identity of tank(s)	(i) Από From (ii) Εις To
6. Οι πιο πάνω 5 (i) δεξαμενές άδειάστηκαν; Was (were) tank(s) in 5 (i) emptied?	

(γ) ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ DISCHARGE OF OIL CARGO

7. Ημερομηνία και τόπος έκφορτώσεως. Date and place of discharge.	
8. Χαρακτηριστικά δεξαμενών που ξεφορτώθηκαν. Identity of tank(s) discharged.	
9. Οι δεξαμενές άδειάστηκαν; Was (were) tank(s) emptied?	

(δ) ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ BALLASTING OF CARGO TANKS

10. Χαρακτηριστικά δεξαμενών που έρματιστηκαν Identity of tank(s) ballasted.	
11. Ημερομηνία και στήγα του πλοίου κατά την έναρξη του έρματισμού. Date and position of ship at start of ballasting.	

(ε) ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ CLEANING OF CARGO TANKS

12. Χαρακτηριστικά δεξαμενών που καθαρίστηκαν. Identity of tank(s) cleaned.	
13. Ημερομηνία και διάρκεια καθαρισμού. Date and duration of cleaning.	
14. Μέθοδοι καθαρισμού. Methods of cleaning.	

(στ) ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΑΚΑΘΑΡΤΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ DISCHARGE OF DIRTY BALLAST

15. Χαρακτηριστικά δεξαμενών. Identity of tank(s).	
16. Ημερομηνία και στήγα πλοίου κατά την έναρξη άκορπυσης στην θάλασσα. Date and position of ship at start of discharge to sea.	
17. Ημερομηνία και στήγα πλοίου κατά τό τέλος άπορριψης στην θάλασσα. Date and position of ship at finish of discharge to sea.	
18. Ταχύτητα πλοίου κατά την διάρκεια της άπορριψης. Ship's speed(s) during discharge.	
19. Ποσότητα που ρίχτηκε στην θάλασσα. Quantity discharged to sea.	
20. Ποσότητα άκαθαρτον νερού που μεταφέρθηκε στις δεξαμενές. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) identity slop tank(s).	
21. Ημερομηνία και λιμάνι παριδόσεως στις ενοκολίες υποδοχής καταλόιπον (ένν υπάρχουν διαθέσιμες). Date and port of discharge into shore reception facilities (if applicable).	

(ι) ΑΙΓΑΙΩΝ ΝΕΡΟΥ ΑΠΟ ΤΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ

DISCHARGE OF WATER FROM SLOP TANKS

22. Χαρακτηριστικά των δεξαμενών καταλοίπων Identity of slop tank(s).	
23. Χρόνος κατακείθετως από την τελευταία είσοδο καταλοίπων ή Time of settling from last entry of residues, or	
24. Χρόνος κατακείθετως από την τελευταία άπορριψη. Time of settling from last discharge.	
25. Ήμερομηνία, χρόνος και στήμα πλοίου κατά την έναρξη άπορριψης. Date time and position of ship at start of discharge.	
26. Βιθομέτρηση των συνολικού περιεχομένου κατά την έναρξη άπορριψης. Sounding of total contents at start of discharge.	
27. Βιθομέτρηση της διαχωριστικής έπιφανειάς κατά την έναρξη άπορριψης. Sounding of interface at start of discharge.	
28. Άπορριψης χίδην ποσότητα και ρυθμός άπορριψης. Bulk quantity discharged and rate of discharge.	
29. Τελικός άπορριψης ποσότητα και ρυθμός άπορριψης. Final quantity discharged and rate of discharge.	
30. Ήμερομηνία, χρόνος και στήμα των πλοίου κατά τό τέλος της άπορριψης. Date, time and position of ship at end of discharge.	
31. Ταχύτητας ή ταχύτητες των πλοίου κατά την διάρκεια της άπορριψης. Ship's speed(s) during discharge.	
32. Βιθομέτρηση της διαχωριστικής έπιφανειάς πετρελαίου - ύδατος, κατά τό τέλος της άπορριψης. Sounding of interface at end of discharge.	

(η) ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ DISPOSAL OF RESIDUES

33. Χαρακτηριστικά δεξαμενών. Identity of tank(s).	
34. Διατάξεις ποσότητας από κάθε δεξαμενή. Quantity disposed from each tank.	
35. Μέθοδος διαθέσεως καταλοίπων. Method of disposal of residues.	
(a) Σε είνολες υποδοχής Reception facilities. (b) Ανύμενης με τό φορτίο Mixed with cargo (c) Μεταφορά σε άλλες δεξαμενές (χαρακτηριστικά αυτών) Transferred to another (other) tank(s) (identity tank(s)) (d) Άλλες μέθοδοι Other method	
36. Ήμερομηνία και λιμάνι διαθέσεως καταλοίπων. Date and port of disposal of residues	

(θ) ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΠΤΕΡΕΛΑΙΟΔΟΥΣ ΜΙΓΜΑΤΟΣ ΤΟ ΟΠΟΙΟ Ε-
ΣΠΡΕΥΘΕΙ ΣΤΟΥΣ ΧΟΡΟΥΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ (ΠΕΡΙ-
ΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΑΝΤΛΙΟΣΤΑΣΙΩΝ) ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

DISCHARGE OVERBOARD OF BILGE WATER CONTAINING
OIL WHICH HAS ACCUMULATED IN MACHINERY SPACES
(INCLUDING PUMP ROOMS) WHILST IN PORT

37. Λιμάνι. Port.	
38. Διάρκεια καραμονής. Duration of stay.	
39. Διατάξεις ποσότητα. Quantity disposed.	
40. Ήμερομηνία και τόπος διαθέσεως. Date and place of disposal.	
41. Μέθοδος διαθέσεως (Νά γραφή ἀν χρησιμοποιήθηκε διαχω- ριστήριος). Method of disposal (state whether a separator was used).	

(ι) ΤΥΧΑΙΕΣ ή ΆΛΛΕΣ ΕΣΑΙΡΕΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΠΟΤΟΣΙΕΣ ΑΠΟΡΡΙΦΕΣ ΠΤΕΡΕΛΑΙΟΥ

ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGES OF OIL

42. Ημερομηνία και χρόνος συβάντος. Date and time of occurrence.	
43. Τόπος ή στήμα πλοίου κατά την ώρα του συβάντος. Place or position of ship at time of occurrence	
44. Ποσότητα κατά προσέγγιση και τύπος πετρελαίου. Approximate quantity and type of oil.	
45. Περιστάσις άπορριψης ή διαφυγής και γενικές παρατηρήσεις. Circumstances of discharge or escape and general remarks.	

ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΑΙΓΑΙΩΝ ΕΠΙΦΟΡΤΙΣΜΕΝΩΝ
ΜΕ ΤΗΝ ΣΧΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

SIGNATURE OF OFFICER OR OFFICERS
IN CHARGE OF OPERATION CONCERNED

ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
SIGNATURE OF MASTER

BILL OF SALE (Body Corporate)

X.S. 79 A

Prescribed by the
Commissioners of
Customs & Excise
with the consent
of the Secretary
of State for Trade
and Industry

- (a) Insert title in FULL of the Body Corporate. (b) Insert name and address in full and description of transferee or transferees. (c) Insert "his", "her", or "their".
(d) If there are any subsequent Mortgagors or holders in due course of title, add "save as appears by the Registry of the said Ship".
(e) Description of Witnesses: Directors, Secretary, etc. as the case may be.

NOTE. A purchaser of a registered British Vessel does not obtain a complete title until the Bill of Sale has been recorded at the Port of Registry of the ship; and neglect of this precaution may entail serious consequences.

卷之三

3.600665 D143906-11760 3/73 PRP 443B

ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ Α)Π
ΤΑΞΙΔΙΟΝ 'Από..... μέχρι

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ



ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΔΗΛΩΣΙΣ

Ό δηλωτής με την παρακάτω δηλώση διαδηλώνει ότι τα κάτωθι ένταξημένα είδη:

..... Ιλοισμός τοῦ ὑπό^{της} σημαίαν ἀπλοίου

..... δηλῶν ὑπευθύνης:

I, the undersigned

Master of the

flag

vessel declare with full responsibility that the following bonded goods:

- 1) Αριθμοτηγαναὶ Adding machines
- 2) Γραφομηχαναὶ Typewriters
- 3) Γραμμόφωνα (πικ-ἄπ) Gramophone and pickup
- 4) Διόπτραι Binoculars
- 5) Μαγνητόφωνα Tape recorders
- 6) Μουσικά δργανα Musical instruments
- 7) Ραδιόφωνα Radios
- 8) Τηλεοράσεις Televisions
- 9) Φωτογραφικαὶ μηχαναὶ Cameras
- 10) Κινηματογραφ. μηχαναὶ λήψεως Cine Cameras
- 11) Κινηματογραφ. μηχαναὶ προβολῆς Projectors
- 12)

Αφέθησαν ὑπὸ τοῦ ἐνεργήσαντος τὴν ἐπίσκεψιν κατάπλου τελωνειακοῦ δργάνου ἀσφάγιστα ἐν τῷ πλοίῳ μου καὶ ὑπὸ τῇ προσωπικῇ μου εὐθύνῃ, θέλοντοι δὲ παραμεῖνε ἐπ' αὐτοῦ κατὰ τὴν παραμονὴν του ἐνταῦθα καὶ ἐν σύδεμίᾳ περιπτώσει ἀποβιβουσθῶσι ἄνευ ἀδείας τῆς ἀρμοδίας Τελωνειακῆς Ἀρχῆς.

Ἐπίσης δηλῶ τὸ δινωτέων εἰδῆ οὐχιεοῦμαι νά ἐπιδεικνύεις εἰς τὰ ἐνεργοῦντα τὴν ἐπίσκεψιν Τελωνειακά δργανα.

Ἐν Πειραιεῖ τῇ

Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

were not sealed by the Custom officer who visited my vessel on arrival and I take full responsibility that all goods as above mentioned will remain on board my ship and for no reason will be taken out the vessel without the special permit of the Customs.

I, also declare that I take the responsibility to show above goods at any demand of the customs.

Piraeus the

THE MASTER

SHIP'S STORES DECLARATION ΔΗΛΩΤΙΚΟΝ ΕΦΟΔΙΩΝ ΠΛΟΙΟΥ

Name of shipping line, agent etc - Όνομασια διεμπολείς εταιρίας, πρόκτορος κλπ.		Arrival "Αφίξης	Departure "Αναχώρησης	Page No. "Αρ. Σελ.
T - OI - 17				
1. Name of ship - "Όνομα πλοίου		Master - Πλοιάρχος		
4. Nationality of ship - Έθνικότης πλοίου		2. Port of arrival / departure - Λιμνη αφίξεως / άναχωρήσεως		
6. Number of persons on board - Άριθ. προσώπων ἐπί τοῦ πλοίου		3. Date of arrival / departure - Ημερομηνία αφίξεως / αναχωρήσεως		
7. Period of stay - Χρόνος παραμονής.		5. Port arrived from Port of destination - Λιμνη προελεύσεως / προορισμού		
8. Place of storage - Μέρος αποθήκευσεως		6. NAME OF ARTICLE - ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΕΙΔΩΝ		
		10 QUANTITY ΠΟΣΟΤΗΣ		
Σιγαρέττα (Ιλιόντα) Cigarettes (Vessel's)				
Σιγαρέττα (Πληρώματος) Cigarettes (Crew's)				
Πούρα Cigars				
Καπνός Tobacco				
Σιγαρόχαρτον Cigarette Paper				
Πυρετά Matches				
Παιχνίδια Playing Cards				
Πολόγυραφο Duplication Machines				
Φωτοτυπικά Μηχαναι Phototyping Machines				
ΠΟΤΑ - ΤΡΟΦΙΜΑ SPIRITS - FOODSTUFFS				
Οινοπνευματόδον ποτά διάφορα Various spirits and liquors				
Ονοι διάφοροι Various wines				
Σαμπάνιες Champagnes				
Χεβρέρι - Μπριξ Cassis (Black & Red)				
Μπαχαρικά Spices				
Βανίλια Vanilla				
ΚΑΥΣΙΜΑ BUNKERS				
Πετρέλαιον έξωτ. καύσεως (Μαζόδητ) Fuel Oil				
Πετρέλαιον έξωτ. καύσεως Diesel Oil				
ΦΑΡΜΑΚΕΙΟΝ - ΝΑΡΚΩΤΙΚΑ MEDICAL CHEST - NARCOTICS				
Μορφίνη Morphine				
Κοδεΐνη Codeine				
Κοκαΐνη Cocaine				
ΕΙΔΗ ΑΣΩΔΑΙΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S SECURITY WEAPONS				
Όπλα Rifles				
Περιστροφα Revolvers				
Φυστίγια Cartridges				
12. Date and signature by master, authorized agent or officer. Ημερομηνία και υπογραφή πλοιάρχου. Εξουσιοδοτημένος πρόκτορος ή δέσμοιματικός.				
MASTER - ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ				

Stationery DIM. MANTARAKIS 5 Bouboulinae Piraeus

Όχι, σε λα η άλλη στιγμή, μεταβαίνει σε άλλη γενικότερη ή περιορισμένη θέση να αναφέρεται σε άλλη γενικότερη ή περιορισμένη θέση



**CREW'S EFFECTS DECLARATION
ΔΗΛΩΤΙΚΟΝ ΕΙΔΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ**

Name of shipping line, agent etc. - Όνομασία άτμετλοτικής έταιρίας, πράκτορος κλπ

Amt. S.E.L.
Page No

8. Date and signature by master, authorized agent or officer.
Ημερομηνία και όποιαφή πλαισίου, ξένωνιδοτημένης
πράκτορος ή δικαιωματικού.

e.g. wines, spirits, cigarettes, tobacco, etc.
Οίνοι, οίνοπναυματώδη κοτά, σιγαρέττα, καπνός κλπ.

MASTER - AGENT
ПАРИАХХОЗ-ПЕАКТОР



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΥΓΕΙΕΙΝΗΣ

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΥΓΕΙΕΙΝΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΕΙΝΗΣMINISTRY OF HYGIENE
GENERAL DIRECTION OF HYGIENE
PUBLIC HEALTH DIRECTIONΔΙΕΘΝΗΣ ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ 1944
INTERNATIONAL SANITARY CONVENTION 1944ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΗΛΩΣΙΣ ΥΓΕΙΑΣ
MARITIME DECLARATION OF HEALTH

(ΔΙΕΘΝΗΣ ΤΥΠΟΣ) — (INTERNATIONAL FORM)

(Για πλοία που πλέουν από την περιοχή των πριν από την προσγείωση έχει λιμένων έκτος της Επικράτειας).
(To be rendered by the masters of ships arriving from ports outside the Territory).

Άριθμος πλοίου	Ημερομηνία	
Name of vessel	Date	
Πληραρχίδης πλοίου	Κατεύθυνσης πρήστης	
Name of vessel	To	
*Εθνότητας	*Όνομα πλοιάρχου	
Nationality	Master's name	
Καθετής χωρητικότητας		
Net registered tonnage		
Μηχανικία ή Έξισης Μηχανών	Ησιοδοτητικόν	Ημερομηνία
Deratization or Deratization Exemption	Certificate	Date
*Αριθ. επιβατών	*Έξισης εἰς	
No. of passengers	Issued at	
	Kαράτσια	
	Cabin	'Αριθμός πληρώματος
	Kαράτσια	No. of crew
	Deck	

Πίνακας προστηρίσεων έπειτα της ημέρας του ταξεδίου μετά την ήμερομηνίαν άναχωρήσεων
List of ports of call from commencement of voyage with dates of departure

*Ερωτηματολόγιον *Υγείας
Health Questions*Απαντήσεις
SÍ ή ΝΟ
Answer YES or NO

- 1 Παρετηρήθη ἐπὶ τοῦ πλοίου κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξεδίου* κρούσμα ἢ ὑποπτον τοιούτον πανώλου, χολέρας, κιτρίνου πυρετοῦ, ἔξανθματικού τύφου ή εὐλογίας; Δώσατε πληροφορίας ἐν τῷ συνημμένῳ πίνακι.
Has there been on board during the voyage* any case or suspected case of plague, cholera, yellow fever, typhus or smallpox? Give particulars in the Schedule.
- 2 Παρουσίαθη πανώλης (ἢ ὑποπτον κρούσματος πανώλου) μεταξύ τῶν μαῦρων ἐπὶ τοῦ πλοίου κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξεδίου ἢ ἀνημούσῃ δούνανθης θνητομάρτινης μετεξύ αὐτῶν;
Has plague occurred or been suspected among the rats or mice on board during the voyage* or has there been an unusual mortality among them?
- 3 Απέθανεν ἄτομον τι ἐπὶ τοῦ πλοίου κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξεδίου* ἐξ ἄλλης αἰτίας πλήν δυστυχήματος; Δώσατε πληροφορίας ἐν τῷ συνημμένῳ πίνακι.
Has any person died on board during the voyage* otherwise than as a result of accident? Give particulars in Schedule.
- 4 Τύπαρει ἐπὶ τοῦ πλοίου ἡ ἐσημειώθη κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξεδίου* κρούσμα νόσου τῆν ὑποτεύσθετο ἢ εἶναι φύστικα μαλακοπακτικῆς; Δώσατε πληροφορίας ἐν τῷ συνημμένῳ πίνακι.
Is there on board or has there been during the voyage* any case of illness which you suspect to be of an infectious nature? Give particulars in Schedule.
- 5 Τυπάρουσι νῦν ἀσθενεῖς ἐπὶ τοῦ πλοίου; Δώσατε πληροφορίας ἐν τῷ συνημμένῳ πίνακι.
Is there any sick person on board now? Give particulars in Schedule.

Σημείωση.—Ἐν ἀπονείτηστοι ὁ πλοιάρχος δύον να θεωρῇ τὰ κάτιον συμπτήματα ὡς λόγον ὑπονοίας ὑπάρχων μολυσματικῆς νόσου. Πιερότες συνυδέσμονες ὅριον κοντάτοι ἡ ἀπώλεια ἕπι πολλάς ἡμέρας ἢ συνοδεύμενος ὑπὸ ἀδενίσιον διαγνώσματος ἢ δέσκον δεμματικῶν κηλίων ή ἔξανθμάτων μετά ἢ ἀνεύ πυρετοῦ, ὅπου διέρρει με συντηρώματα χαρακτηριστικῆς ἀδενίσης, λεπτός συνοδεύμενος ὑπὸ πυρετοῦ.

Note.—In the absence of a surgeon, the Master should regard the following symptoms as grounds for suspecting the existence of infectious disease fever accompanied by prostration or persisting for several days or attended with glandular swelling, or any acute skin rash or eruption with or without fever, severe diarrhoea with symptoms of collapse; jaundice accompanied by fever.

- 6 Γινεταισί πάντοτε πλήνων περίστετων ἐπὶ τοῦ πλοίου, δυσανθέν νέονοςήση ἀνάπτυξιν μαλάνωσες ἢ εἰς τὴν ἔξι-πλοιον μολυσματικῆς νόσου;
Are you aware of any other condition on board which may lead to infection or the spread of infectious disease?
- Διὰ τῆς παρούσης μου, δηλώνοις ἵτι αἱ πληροφορίαι καὶ ἀπαντήσεις εἰς τὰ ἔρωτήματα τὰ δύσδενα εἰς παροῦσαν ναυτιλιακήν δῆλωσιν ὑγείας (πυρετολαμβανομένου τοῦ πίνακος) εἶναι ἀληθεῖς καὶ ὅρθα καθ' ὅσν γνωρίζω καὶ πιστέων.
- I hereby declare that the particulars and answers to the questions given in this Declaration of Health (including the Schedule) are true and correct to the best of my knowledge and belief.

*Πληραρχή^ν
Signed
Πλοιάρχος — Master

Προσυπογραφή
Countersigned
Ιατρὸς πλοίου — Ship's Surgeon

* Εάν περισσότερων τῶν 6 ἡμερῶν έσουσι παρέλθει ἀφ' ὅσου ήρχισεν τὸ ταξεδίον ἀρχεῖ νά δοθεῖ πληροφορία διὰ τὰς τελευταῖς 6 ἡμέραις.
* If more than 6 weeks have elapsed since the voyage began it will suffice to give particulars for the last 6 weeks.



ΣΥΝΗΜΜΕΝΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΚΗΝ ΔΗΛΩΣΙΝ ΠΙΝΑΣ
SCHEDULE TO DECLARATION

ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑΙ ΕΙΣ ΕΚΑΣΤΟΥ ΚΡΟΥΣΜΑΤΟΣ ΝΟΣΟΥ ή ΒΑΝΑΤΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ ΕΙΣ ΤΟΥ ΠΛΙΟΥ
PARTICULARS OF EVERY CASE OF ILLNESS OR DEATH OCCURRING ON BOARD

*Όνομα Name	Θέση ή θάλασσα ξει τοθ πλοίου Class or Rating	Ηλικία Age	Γένος Sex	*Έθνικότης Nationality	*Αυτήν Έπιβασης Port of embarkation	*Ημερομηνία Έπιβασης Date	Φύση νόσου Nature of illness	*Ημερομηνία έξιδηλησης νόσου Date of its onset	*Αποτέλεσμα νόσου Results of illness*	Δοθείσα συνέχα Disposal of Case**

* Αναφέρετε έαν δ άσθενής άντερωσεν, έαν είναι άκομη άσθενής ή έαν διέλθανε.

** Αναφέρετε έαν δ άσθενής κυριαρχεῖ άκομη έπι τοθ πλοίου, έαν διεβιβάσθη (άνυφέρετε δνομα λιμένος) ή έαν το σώμα του έρριψθη εις την θάλασσαν.

* State whether recovered ; still ill or died.

** State whether still on board, landed at (give name of port), buried at sea.

Σελ. 5 των 14 αριθ.	ΦΑΙ. ΜΕΓΑΛΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΕΙΑ	
ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΤΡΟΥ	
ΦΥΛΛΑΔΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ	
ΕΠΩΝΥΜΟΝ	
ΟΝΟΜΑ	
ΠΑΤΡΟΣ	
Ο Ν Ο Μ Α	ΣΥΖΥΓΟΥ
ΜΗΤΡΟΣ	
ΔΗΜΟΣ ή ΚΟΙΝΟΤΑΣ	
ΝΟΜΟΣ	
ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΤΡΟΥ	
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΓΕΝΝΗΣΕΩΣ	
Κεκτημένος το νόμιμα προσόντα, όπου φέρεται σήμερον ως ΝΑΥΤΙΚΟΣ	
Έν.	10
O	198



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ ΕΝΝΟΙΑ, ΠΗΓΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΙΡΕΣΗ ΔΙΚΑΙΟΥ

1.1 Έννοια δικαίου	1
1.2 Πηγές δικαίου	1
1.3 Διαίρεση δικαίου	3
1.3.1 Δημόσιο δίκαιο	3
1.3.2 Ιδιωτικό δίκαιο	4
1.3.3 Διαίρεση τοῦ Ναυτικοῦ δικαίου	4

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΦΥΣΙΚΑ – ΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ – ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

2.1 Έννοια προσώπου	5
2.2 Φυσικά πρόσωπα	5
2.2.1 Ύπαρξη καὶ τέλος τοῦ φυσικοῦ προσώπου	5
2.2.2 Καταστάσεις καὶ ιδιότητες τοῦ φυσικοῦ προσώπου	5
2.3 Νομικά πρόσωπα	6
2.4 Στοιχεῖα γιά τις έταιρίες	6
2.4.1 Γενικά γιά τό δημοποιικό δίκαιο	6
2.4.2 Γενικά γιά τις έταιρίες	7
2.4.3 Σύσταση – Λειτουργία – Λύση προσωπικῶν έταιριῶν	7
2.4.4 Έννοια διμόρρυθμης, έτερόρυθμης έταιρίας, ΑΕ καὶ ΕΠΕ	7

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ – ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ – ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ – ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

3.1 Διοίκηση Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ	10
---------------------------------------	----

3.1.1 'Αρμοδιότητες ΥΕΝ	10
3.1.2 'Υπηρεσίες τού 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας	11
3.2 Λιμενικό σῶμα	12
3.3 Λιμενικές ἀρχές – 'Αστυνομία Λιμένων καί Παραλίων	13
3.3.1 Λιμενικές 'Αρχές ἐσωτερικού	13
3.3.2 Λιμενικές ἀρχές ἐξωτερικού	13
3.4 Νηογνώμονες	13
3.4.1 Γενικά	13
3.4.2 'Ελληνικός Νηογνώμονας	14
3.4.3 'Εξουσιοδοτημένοι Νηογνώμονες	14
3.5 Διεθνεῖς σύμβασεις	15
3.5.1 Διεθνής σύμβαση ἀσφάλειας ἀνθρώπινης ζωῆς στή θάλασσα	15
3.5.2 Διεθνής σύμβαση γραμμῆς φορτώσεως	16
3.5.3 Διεθνής Σύμβαση Ραδιοτηλεπικοινωνιῶν	17
3.5.4 Διεθνής Κώδικας Σημάτων	17

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΠΛΟΙΑ – ΠΛΩΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΟΙΟΥ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

4.1 Νομική έννοια πλοίου	19
4.1.1 'Έννοια πλοίου κατά τόν ΚΙΝΔ	19
4.1.2 'Έννοια πλοίου κατά τόν ΚΔΝΔ	20
4.1.3 Πλωτά ναυπηγήματα – Βοηθητικά Ναυπηγήματα	20
4.2 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα πλοίων	20
4.2.1 Καταμέτρηση	22
4.2.2 Νηολόγηση	23
4.3 'Εθνικότητα πλοίου	24
4.3.1 'Οροι ἀποκτήσεως τῆς Ἑλληνικῆς έθνικότητας	25
4.3.2 Συνέπειες ἀπώλειας έθνικότητας	26
4.3.3 Συνέπειες ἀπώλειας έθνικότητας	26
4.4 Ναυτιλιακά έγγραφα πλοίου	26

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ – ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

5.1 Σύνθεση προσωπικού πλοίων	32
5.1.1 'Έννοια συνθέσεως προσωπικού πλοίων	32
5.1.2 'Οργανική – Κανονική σύνθεση πληρώματος	32
5.1.3 'Ελληπής σύνθεση (ὑποχρέωση πλοιάρχου – Λιμενικῆς 'Αρχῆς)	33
5.1.4 Εἰδική σύνθεση πληρώματος	35
5.2 Σύμβαση ναυτολογήσεως	35
5.2.1 Γενικά γιά τή ναυτική ἔργασία	35
5.2.2 'Έννοια συμβάσεως ναυτολογήσεως	37
5.2.3 Κατάρτιση συμβάσεως ναυτολογήσεως	37
5.2.4 Στοιχεῖα τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως	37
5.2.5 Διάρκεια τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως	38
5.2.6 Λύση τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως	38
5.2.7 'Υποχρεώσεις τού ναυτικού ἀπό τή σύμβαση ναυτολογήσεως	41

5.2.8 Δικαιώματα τού ναυτικού διόπτη σύμβασης ναυτολογήσεως	42
5.3 Συλλογικές συμβάσεις ναυτικής δραστηριότητας	49
5.3.1 Έννοια	49
5.3.2 Κατάρτιση – Διάρκεια συλλογικών συμβάσεων ναυτικής δραστηριότητας	49
5.3.3 Θέματα που ρυθμίζουν οι συλλογικές συμβάσεις	50
5.4 Κοινωνική προστασία των ναυτικών	51

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

6.1 Έννοια και περιεχόμενο	54
6.2 Διαίρεση και ιεραρχία τού προσωπικού των πλοίων	55
6.3 Καθήκοντα προσωπικού πλοίων	56
6.3.1 Καθήκοντα πλοιαρχού	56
6.3.2 Καθήκοντα προσωπικού καταστρώματος	57
6.3.3 Καθήκοντα προσωπικού μηχανής	58
6.3.4 Καθήκοντα προσωπικού Γενικών Ύπηρεσιών	60
6.4 Όργανωση δραστηριότητας «έν πλώ» και «έν δρυμώ»	61
6.4.1 Ό δξιωματικός φυλακής γέφυρας	62
6.4.2 Ό δξιωματικός φυλακής μηχανής	62
6.4.3 Ύπηρεσία «έν δρυμώ»	62

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΟΓΡΑΦΗ – ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ – ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΑ

7.1 Ναυτικοί – Έργατες θάλασσας	63
7.2 Ναυτική Απογραφή	63
7.3 Απογραφή έργατων θάλασσας	64
7.4 Ή Ναυτική Εκπαίδευση	64
7.5 Αποδεικτικά ναυτικής ίκανότητας	64

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ ΚΤΗΣΗ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

8.1 Γενικά	67
8.2 Κτήση κυριότητας τού πλοίου κατά τό δημόσιο δίκαιο	67
8.3 Κτήση κυριότητας πλοίου κατά τό ιδιωτικό δίκαιο	68

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ ΝΑΥΤΙΚΗ ΥΠΟΘΗΚΗ

9.1 Γενικά	70
9.2 Ναυτική υποθήκη	70
9.2.1 Δικαιώματα ένυπόθηκου δανειστή	71
9.2.2 Διαφορές άπληξ και προτιμώμενης υποθήκης	71

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΗ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΣΕ ΠΛΟΙΟ

10.1 Γενικά	73
10.2 Συντηρητική κατάσχεση	73
10.3 Αναγκαστική κατάσχεση	74

10.4 Πλειστηριασμός πλοίου	74
----------------------------------	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΟΝΟΜΙΑ

11.1 Γενικά	76
11.2 Έννοια και έκταση ναυτικῶν προνομίων	76
11.3 Τάξεις ναυτικῶν προνομίων	77
11.4 Απόσβεση ναυτικῶν προνομίων	77

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΩΔΕΚΑΤΟ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

12.1 Έννοια συμπλοιοκτησίας	79
12.2 Σύσταση συμπλοιοκτησίας	79
12.3 Λειτουργία συμπλοιοκτησίας	79
12.4 Διαχειριστής συμπλοιοκτησίας	80
12.5 Δικαιώματα και υποχρεώσεις συμπλοιοκτητῶν	80
12.6 Λύση τῆς συμπλοιοκτησίας	81

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΡΙΤΟ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΔΙΚΗΜΑΤΑ

13.1 Γενικά για τά διδικήματα	82
13.2 Έννοια ειδικῶν Ναυτικῶν Έγκλημάτων	83
13.3 Ειδικά ναυτικά θγκλήματα	84

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΑ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑΤΑ

14.1 Έννοια ναυτικού πειθαρχικού παραπτώματος	87
14.2 Οι πειθαρχικές ποινές	87
14.3 Πειθαρχικά δργανα	89
14.3.1 Αρμοδιότητες πειθαρχικῶν δργάνων	89
14.3.2 Έφαρμογή διατάξεων ΚΔΝΔ	89

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΠΕΜΠΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

15.1 Άνοικτή θάλασσα	91
15.2 Αιγαλίτιδα ζώνη ή χωρική ή παράκτια θάλασσα	91
15.3 Υφαλοκρηπίδα	91
15.4 Εσωτερικά ύδατα	92

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΚΤΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

16.1 Γενικά	93
16.2 Νομοθετικά μέτρα για τήν πρόληψη ρυπάνσεως τῆς θάλασσας	93
16.3 Υποχρεώσις – Προληπτικά μέτρα – Κυρώσεις	94
Παράρτημα	97

COPYRIGHT ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

