



ΑΝΩΤΕΡΕΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΧΟΛΕΣ
ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΚΑΙΟΥ

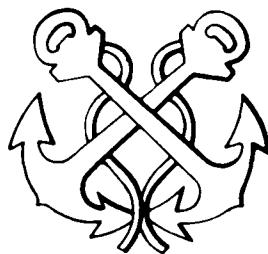
1. ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟΥ
2. ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Παναγιώτη Π. Λυκούδη
ΥΠΟΝΑΥΑΡΧΟΥ Α.Σ. (ε.α.)



ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ



**ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΝ ΚΕΙΜΕΝΟΝ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΟΛΩΝ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**



ΔΡΙΣΤΙΚΗ ΕΥΓΕΝΙΑΟΥ
• 1954 •

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 σκοτόν 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 τράγματι 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 εκπαιδεύσεως, για την οποία προορίζεται κάθε σειρά των βιβλίων.

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

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Μιχαήλ Αγγελόπουλος, ομ. καθηγητής ΕΜΠ, Πρόεδρος.

Αλέξανδρος Σταυρόπουλος, ομ. καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς, Αντιπρόεδρος.

Ιωάννης Τεγόπουλος, ομ. καθηγητής ΕΜΠ.

Ιωάννης Ριζομυλιώτης, Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕ.

Ηλίας Αργυριάδης, Τμηματάρχης της Δ/σεως Οδικής Ασφάλειας και Περιβάλλοντος του ΥΜΕ.

Αιμίλιος Δεπάστας, Τμηματάρχης της Δ/σεως Οργανώσεως και Πληροφορικής του ΥΜΕ.

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

Γραμματέας της Επιτροπής Γεώργιος Ανδρεάκο

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΚΑΙΟΥ

- 1. ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟΥ**
- 2. ΝΑΥΤΙΚΟΥ**

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

**ΑΘΗΝΑ
2002**





ΔΡΙΣΤΙΚΗ ΕΥΓΕΝΙΑΟΥ
1954

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

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

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

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

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

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

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

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

Ο κλάδος του δικαίου που ρυθμίζει τα θέματα της εμπορικής ναυτιλίας, καλείται ναυτικό δίκαιο, του οποίου τμήματα αναπτύσσονται στο παρόν εγχειρίδιο, σύμφωνα με το εγκεκριμένο από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας πρόγραμμα των Ανωτέρων Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού.

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

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

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

Ο συγγραφέας

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΔΙΚΑΙΟΥ

0.1 Έννοια και χαρακτηριστικά του δικαίου.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

0.2 Πηγές του δικαίου.

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

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

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

Άλλες διατάξεις της πολιτείας που προέρχονται από κρατικά όργανα εκτός της βουλής, ενώ δεν έχουν την τυπική μορφή του νόμου, παράγουν στην ουσία τα ίδια αποτελέσματα, αφού εκδίδονται μετά από εξουσιοδότηση κάποιου νόμου και ρυθμίζουν τις σχέσεις των ατόμων και είναι υποχρεωτικές για όλους (ουσιαστικοί νόμοι).

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

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

0.3 Ιεράρχηση των κανόνων δικαίου.

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

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

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

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

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

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

Τα προεδρικά διατάγματα είναι επίσης μέσο θεσπίσεως κανόνων δικαίου, εφόσον παρέχεται σχετική εξουσιοδότηση από το σύνταγμα ή από τυπικό νόμο. Μπορούν να καταργηθούν ή τροποποιηθούν με νεώτερα διατάγματα ή με νόμο. Κατάργηση ή τροποποίηση με νεώτερο διάταγμα, δεν συγχωρείται αν

το διάταγμα έχει εκδοθεί εφ' ἀπαξ κατ' επιταγήν νόμου.

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

Τα προεδρικά διατάγματα εκδίδονται από τον πρόεδρο της δημοκρατίας με πρόταση του αρμόδιου υπουργού και δεν απαιτείται η ψήφισή τους από τη βουλή. Προς εξασφάλιση της συνταγματικότητας και νομιμότητας των προεδρικών διαταγμάτων πρέπει απαραιτήτως να τεθούν υπόψη του συμβουλίου επικρατείας για επεξεργασία και έκδοση σχετικής γνωμοδοτήσεως, χωρίς την οποία δεν υπογράφονται από τον πρόεδρο της δημοκρατίας.

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

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

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

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

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

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

0.4 Ερμηνεία των κανόνων δικαίου.

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

Η ερμηνεία μιας διατάξεως μπορεί να γίνει με νεώτερο ερμηνευτικό νόμο, οπότε έχομε την περίπτωση **αυθεντικής ερμηνείας** του νόμου. Αυτό συμβαίνει σε σπάνιες περιπτώσεις.

Η επιστημονική ερμηνεία των νόμων γίνεται από τα δικαστήρια και την επιστήμη (συγγραφείς) και διακρίνεται στη **γραμματική** και τη **λογική** ερμηνεία.

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

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

0.5 Διαίρεση του δικαίου.

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

Η σπουδαιότερη διαίρεση είναι σε δημόσιο και σε ιδιωτικό δίκαιο.

Δημόσιο δίκαιο είναι το σύνολο των κανόνων δικαίου που ρυθμίζουν την οργάνωση και λειτουργία του κράτους, καθώς επίσης τις σχέσεις της πολιτείας προς τα πρόσωπα και τις σχέσεις των διαφόρων κρατών μεταξύ τους.

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

Το δημόσιο δίκαιο διακρίνεται κυρίως σε:

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

Διοικητικό δίκαιο: περιλαμβάνει κανόνες για τη διοίκηση του κράτους και για τις σχέσεις αυτού με τους πολίτες.

Ποινικό δίκαιο: περιλαμβάνει κανόνες που ορίζουν ποιες είναι οι αξιόποινες πράξεις και με τι ποινές τιμωρούνται οι δράστες αυτών.

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

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

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

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

Το ιδιωτικό δίκαιο διακρίνεται σε:

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

το **ενοχικό δίκαιο**, το **εμπράγματο**, το **οικογενειακό** και το **κληρονομικό δίκαιο**.

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

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

1.1 Γενικά.

Συνταγματικό δίκαιο είναι ο θεμελιώδης κλάδος του δημοσίου δικαίου ο οποίος περιλαμβάνει τους κανόνες που καθορίζουν τη μορφή του πολιτεύματος, τις γενικές αρχές οργανώσεως και ασκήσεως της κρατικής εξουσίας και τα όρια αυτής απέναντι στα διάφορα άτομα.

Η μορφή του πολιτεύματος καθορίζεται από το σύνταγμα. Στο άρθρο 1 του ισχύοντος συντάγματος ορίζεται ότι «Τρ πολίτευμα της Ελλάδος είναι Προεδρευομένη Κοινοβουλευτική Δημοκρατία».

Βάσεις του ελληνικού πολιτεύματος είναι η **λαϊκή κυριαρχία** (όλες οι εξουσίες πηγάζουν από το λαό και υπάρχουν υπέρ αυτού και του έθνους), **το αιρετό του ανώτατου άρχοντα** (προέδρου της δημοκρατίας), **το κοινοβουλευτικό σύστημα** (άσκηση της νομοθετικής λειτουργίας από τη βουλή), **το αντιπροσωπευτικό σύστημα** (ο λαός εκπροσωπείται από τους βουλευτές) και **η δικαιοκρατία** (κράτος δικαίου).

Η οργάνωση και άσκηση της κρατικής εξουσίας ρυθμίζεται από το ισχυον σύνταγμα το οποίο αναγνωρίζει την αρχή της διακρίσεως των λειτουργιών (εξουσιών), δηλαδή της νομοθετικής, της εκτελεστικής και της δικαστικής.

Η νομοθετική λειτουργία ασκείται από τη βουλή και τον πρόεδρο της δημοκρατίας. Η βουλή ψηφίζει τους νόμους και ο πρόεδρος της δημοκρατίας τους εκδίδει και τους δημοσιεύει, κατά τη διαδικασία που προβλέπει το σύνταγμα.

Η εκτελεστική λειτουργία ασκείται από τον πρόεδρο της δημοκρατίας και την κυβέρνηση.

Η δικαστική λειτουργία ασκείται από τα δικαστήρια, των οποίων οι αποφάσεις εκτελούνται «εν ονόματι του ελληνικού λαού».

Τα όρια ασκήσεως της κρατικής εξουσίας απέναντι στα άτομα ορίζονται από το σύνταγμα, το οποίο κατοχυρώνει τα **ατομικά δικαιώματα**, ώστε να μην υπάρχει δυνατότητα παραβιάσεώς τους από τα κρατικά όργανα.

1.2 Πηγές του συνταγματικού δικαίου.

Εκτός από το κείμενο του ισχύοντος συντάγματος, πηγές του συνταγματικού δικαίου είναι επίσης τα **ψηφίσματα**, οι **συντακτικές πράξεις**, οι **νόμοι αυξημένης τυπικής ισχύος**, το **έθιμο**, το **διεθνές δίκαιο**, οι **εκτελεστικοί του συντάγματος νόμοι** και ορισμένες **νομοθετικές πράξεις της διοικήσεως**.

Στην Ελλάδα ισχύει το σύνταγμα του 1975 που ψηφίστηκε από την Ε' Αναθεωρητική Βουλή των Ελλήνων και αναθεωρήθηκε το 1986 ως προς ορισμένες διατάξεις που αφορούν κυρίως τον πρόεδρο της δημοκρατίας (τρόπος εκλογής του, διαδικασία διαλύσεως της βουλής, ανάθεση εντολής σχηματισμού κυβερνήσεως, κατάργηση συμβουλίου δημοκρατίας κλπ).

Τα ψηφίσματα είναι πράξεις των συντακτικών συνελεύσεων ή των αναθεωρητικών βουλών με τις οποίες ρυθμίζονται θέματα συνταγματικού ή νομοθετικού περιεχομένου. Τα ψηφίσματα έχουν αυξημένη τυπική ισχύ και είναι ισοδύναμα με το σύνταγμα.

Οι συντακτικές πράξεις είναι πράξεις των επαναστατικών ή DE FACTO κυβερνήσεων που ρυθμίζουν θέματα συνταγματικού ή νομοθετικού περιεχομένου και έχουν αυξημένη τυπική ισχύ, όπως και το σύνταγμα.

Διαφέρουν από τα ψηφίσματα τα οποία εκδίδονται από νόμιμα όργανα της συντακτικής εξουσίας, ενώ οι συντακτικές πράξεις εκδίδονται από όργανα της εκτελεστικής εξουσίας και μάλιστα από μη νόμιμες κυβερνήσεις, σε περιόδους ανωμάλων πολιτικών καταστάσεων.

Οι νόμοι αυξημένης τυπικής ισχύος, αναγνωρίζονται από το ίδιο το σύνταγμα και έχουν συνταγματική κατοχύρωση. Εκδίδονται συνήθως για την παροχή εγγυήσεων σταθερότητας ως προς ορισμένες, οικονομικής κυρίως φύσεως δραστηριότητες (π.χ. το Ν.Δ. 2687/1953 για την προσέλκυση και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού, το άρθρο 13 του οποίου αφορά τα εμπορικά πλοία που γράφονται στα ελληνικά νηολόγια με όρους ευνοϊκότερους).

Το έθιμο. Αποτελεί πηγή του συνταγματικού δικαίου, αλλά μόνο για τη συμπλήρωση κενών που ο συνταγματικός νομοθέτης δεν έχει προβλέψει. Αποκλείεται συνεπώς η δημιουργία εθίμου καταργητικού των συνταγματικών διατάξεων. Για τη δημιουργία εθίμου απαιτείται μακροχρόνια και ομοιόμορφη άσκηση και πεποίθηση δικαίου.

Το διεθνές δίκαιο. Σύμφωνα με το ισχύον σύνταγμα, οι κανόνες διεθνούς δικαίου και οι διεθνείς συμβάσεις που έχουν κυρωθεί από την Ελλάδα και ισχύουν διεθνώς, υπερισχύουν από κάθε άλλη αντίθετη διάταξη εσωτερικού νόμου. Έχουν δηλαδή αυξημένη τυπική ισχύ.

Εκτελεστικοί του συντάγματος νόμοι. Προβλέπεται ρητώς από το σύνταγμα η έκδοση νόμων που είναι απαραίτητοι για την εφαρμογή ορισμένων διατάξεων αυτού. Η νομοθετική εξουσία είναι υποχρεωμένη να εκδόσει αυτούς τους νόμους γιατί διαφορετικά δεν είναι δυνατή η εφαρμογή των σχετικών διατάξεων του συντάγματος. Τέτοιοι νόμοι είναι ο εκλογικός νόμος, ο νόμος περί υπουργικού συμβουλίου, περί ευθύνης υπουργών, περί διορισμού και προσόντων των δικαστών, περί του ανώτατου ειδικού δικαστηρίου κ.α.).

Νομοθετικές πράξεις της διοικήσεως. Η εκτελεστική εξουσία ασκείται από την κυβέρνηση με προεδρικά διατάγματα που έχουν κατ' αρχήν διοικητικό και

κατ' εξαίρεση νομοθετικό περιεχόμενο. Έτσι τα προεδρικά διατάγματα διακρίνονται σε **διοκητικά και νομοθετικά**.

Με τα νομοθετικά διατάγματα ασκείται νομοθετική εξουσία, κατά παρέκκλιση της συνταγματικής αρχής της διακρίσεως των λειτουργών, σύμφωνα με την οποία η νομοθετική λειτουργία ασκείται από τη βουλή και τον πρόεδρο της δημοκρατίας. Η έκδοση συνεπώς νομοθετικών διαταγμάτων επιτρέπεται μόνο κατόπιν ρητής εξουσιοδοτήσεως του συντάγματος ή τυπικού νόμου (δηλαδή νόμου που ψήφισε η βουλή).

Το σύνταγμα παρέχει την εξουσιοδότηση εκδόσεως διαταγμάτων που είναι αναγκαία για την εκτέλεση των νόμων. Επίσης εκείνων που είναι αναγκαία για αντιμετώπιση εκτάκτων περιπτώσεων, εξαιρετικώς επείγουσας και απρόθεπτης ανάγκης, μετά από πρόταση του υπουργικού συμβουλίου. Τα διατάγματα αυτά υποβάλλονται στη βουλή προς κύρωση μέσα σε ορισμένη προθεσμία, διαφορετικά παύουν να ισχύουν.

Το σύνταγμα επιτρέπει επίσης την έκδοση κανονιστικών διαταγμάτων, κατόπιν ειδικής εξουσιοδοτήσεως «νόμου πλαισίου».



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΤΟ ΣΥΝΤΑΓΜΑ

2.1 Έννοια.

Σύνταγμα είναι ο θεμελιώδης νόμος της πολιτείας που έχει αυξημένη τυπική ισχύ και διακρίνεται σαφώς από τους άλλους κοινούς νόμους.

Το σύνταγμα διαφέρει από τους κοινούς νόμους και σε ότι αφορά στον τρόπο καταργήσεως ή τροποποιήσεως (αναθεωρήσεως) των διατάξεών του. Αυτή επιτρέπεται μόνο με **ειδική διαδικασία**, η οποία καθορίζεται από το ίδιο το σύνταγμα. Για ορισμένες μάλιστα διατάξεις δεν προβλέπεται κατάργηση ή αναθεώρηση. Τέτοιες διατάξεις είναι εκείνες που καθορίζουν τη βάση και τη μορφή του πολιτεύματος και την αναγνώριση και προστασία ορισμένων ατομικών δικαιωμάτων (ισότητα ενώπιον του νόμου, απαραβίαστο της προσωπικής ελευθερίας, ελευθερία της θρησκευτικής συνειδήσεως κλπ.).

Για την τροποίηση των κοινών νόμων απαιτείται η διαδικασία ψηφίσεως από τη βουλή με σχετική πλειοψηφία.

Συνέπεια της τυπικής υπεροχής του συντάγματος απέναντι στους κοινούς νόμους είναι ότι όσοι νόμοι αντίκεινται στο σύνταγμα είναι άκυροι, τα δε δικαστήρια οφείλουν να μη τους εφαρμόζουν. Το ίδιο ισχύει και για τα διατάγματα, αποφάσεις και άλλες πράξεις της εκτελεστικής εξουσίας.

Η εξουσία ψηφίσεως του συντάγματος καλείται **συντακτική εξουσία** και εμφανίζεται κατά την κατάρτιση του πρώτου συντάγματος μιας χώρας ή κατά τη σύνταξη και ψήφιση νέου συντάγματος, σε περίπτωση βίαιης καταλύσεως αυτού που ίσχυε.

Αναθεωρητική εξουσία, είναι η εξουσία τροποποιήσεως ορισμένων, μη θεμελιωδών, διατάξεων του συντάγματος, με τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις που προβλέπει το ίδιο το σύνταγμα.

Βασική διαφορά μεταξύ συντακτικής και αναθεωρητικής εξουσίας είναι ότι η μεν πρώτη είναι νομικά απεριόριστη, η δε δεύτερη προϋποθέτει τη συνέχιση υπάρξεως συντάγματος και ασκείται σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού.

2.2 Ιστορικά.

Το πρώτο ελληνικό σύνταγμα, γνωστό ως **σύνταγμα της Επιδαύρου**, ψηφίσθηκε από την Α' Εθνική Συνέλευση που συνήλθε στην Πιάδα (κοντά στην αρχαία Επίδαυρο) το έτος 1822.

Το δεύτερο σύνταγμα ψηφίσθηκε από τη συνελθούσα στο Άστρος Β' Εθνική Συνέλευση το 1823 και είναι γνωστό ως **σύνταγμα του Άστρους**.

Το τρίτο και τελευταίο σύνταγμα του αγώνα, που ονομάστηκε **Πολιτικό Σύνταγμα της Ελλάδος ή Σύνταγμα της Τροιζήνος**, ψηφίσθηκε από τη Γ' Εθνική Συνέλευση η οποία αρχικά συνήλθε στην Επίδαυρο (6 Απριλίου 1826) και μετέπειτα στην Τροιζήνα (27 Μαρτίου 1827).

Η Δ' Εθνική Συνέλευση που συνήλθε στο Άργος την 22 Ιουλίου 1829 ανέστειλε το Σύνταγμα της Τροιζήνος.

Όλα τα πιο πάνω συντάγματα καθιέρωναν το δημοκρατικό πολίτευμα στην Ελλάδα.

Στις 15 Μαρτίου 1832, η Ε' Εθνική Συνέλευση που συνήλθε στο Ναύπλιο ψήφισε το **Ηγεμονικό Σύνταγμα**.

Στις 18 Μαρτίου 1844 ψηφίσθηκε «υπό της Γ' Σεπτεμβρίου εν Αθήναις Εθνικής Συνελεύσεως» το δεύτερο μετεπαναστατικό σύνταγμα.

Τα πιο πάνω δυο συντάγματα καθιέρωσαν το πολίτευμα της Συνταγματικής Μοναρχίας.

Η «Β' εν Αθήναις Εθνική Συνέλευσις» εψήφισε το Σύνταγμα του 1864 που καθιέρωσε το δημοκρατικό πολίτευμα και αναγνώρισε ως αποκλειστικό φορέα της συντακτικής εξουσίας το λαό.

Την αρχή αυτή περιλαμβάνουν και όλα τα συντάγματα που ίσχυσαν μεταγενέστερα, δηλαδή του 1911, 1925, 1927, 1952 και 1974.

Από τη δικτατορία της 21ης Απριλίου 1967 εκδόθηκαν διάφορες πράξεις συνταγματικού περιεχομένου και την 15 Νοεμβρίου 1968 δημοσιεύθηκε κείμενο συντάγματος που ίσχυσε μέχρι της επαναφοράς της δημοκρατίας στην Ελλάδα (1974).

Την 1η Αυγούστου 1974 εκδόθηκε από την κυβέρνηση εθνικής ενότητας Συντακτική Πράξη με την οποία τέθηκε προσωρινά σε ισχύ το σύνταγμα του 1952 με εξαίρεση τις διατάξεις περί Βασιλείας.

Το σημερινό σύνταγμα που ισχύει από 11ης Ιουνίου 1975, ψηφίσθηκε από την Ε' Αναθεωρητική Βουλή των Ελλήνων και αναθεωρήθηκε το 1986 ως προς ορισμένες διατάξεις του που αφορούν κυρίως στον πρόεδρο της δημοκρατίας.

2.3 Περιεχόμενο του συντάγματος.

Το ισχύον σύνταγμα, στο **Πρώτο Μέρος** του καθορίζει τη **μορφή του πολίτευματος** και τις **σχέσεις Εκκλησίας και Πολιτείας**.

Οι πολίτευμα της Ελλάδας ορίζεται η Προεδρευομένη Κοινοβουλευτική Δημοκρατία. Καθιερώνεται η **αρχή της λαϊκής κυριαρχίας**, κατά την οποία σ λαός είναι το ανώτατο όργανο του κράτους, δηλαδή ο φορέας της κρατικής εξουσίας. Όλες οι εξουσίες πηγάζουν από το λαό και υπάρχουν υπέρ αυτού και του έθνους, ασκούνται δε όπως ορίζει το σύνταγμα.

Ο σεβασμός και η προστασία της αξίας του ανθρώπου αποτελούν την πρωταρχική υποχρέωση της πολιτείας.

Ως επικρατούσα θρησκεία στην Ελλάδα θεωρείται «η της Ανατολικής Ορθοδόξου του Χριστού Εκκλησίας».

Η ορθόδοξη εκκλησία είναι αυτοκέφαλη και διοικείται από την Ιερά Σύνοδο, η

οποία συγκροτείται όπως ορίζει ο Καταστατικός Χάρτης της Εκκλησίας.

Στο **Δεύτερο Μέρος** καθορίζονται τα ατομικά και κοινωνικά δικαιώματα που αναγνωρίζονται και κατοχυρώνονται από το σύνταγμα. Τα δικαιώματα αυτά πρέπει να ασκούνται κατά νόμιμο και μη καταχρηστικό τρόπο. Δεν πρέπει δηλαδή η άσκηση δικαιώματος από ένα άτομο να αποβαίνει σε βάρος του κοινωνικού συνόλου ή των δικαιωμάτων άλλων ατόμων (θλ. παρακάτω κεφ. 7).

Στο **Τρίτο Μέρος** του συντάγματος καθορίζεται η οργάνωση και λειτουργία της πολιτείας και ρυθμίζεται η κατανομή των κρατικών λειτουργιών μεταξύ των διαφόρων οργάνων του κράτους, με βάση την αρχή της διακρίσεως των λειτουργιών.

Η **νομοθετική λειτουργία** ασκείται από τη θουλή που ψηφίζει τους νόμους του κράτους και από τον πρόεδρο της δημοκρατίας που τους εκδίδει και τους δημοσιεύει.

Η **εκτελεστική λειτουργία** ασκείται από τον πρόεδρο της δημοκρατίας και την κυβέρνηση και η **δικαστική λειτουργία** ασκείται από τα δικαστήρια, των οποίων οι αποφάσεις εκτελούνται εν ονόματι του ελληνικού λαού.

Ανώτατο όργανο του κράτους είναι ο λαός ως φορέας της κρατικής εξουσίας. Όλες οι εξουσίες πηγάζουν από το λαό και υπάρχουν υπέρ αυτού και του έθνους.

Κατ' εξοχήν εκφραστής της λαϊκής κυριαρχίας είναι το **εκλογικό σώμα**, το οποίο εκλέγει την εθνική αντιπροσωπεία (τους θουλευτές), αναδεικνύει τις αρχές των οργανισμών τοπικής αυτοδιοικήσεως και καλείται να παίρνει αποφάσεις για την αντιμετώπιση σπουδαίων θεμάτων με την εφαρμογή του θεσμού του **δημοψηφίσματος**.

Το εκλογικό σώμα εκλέγει επίσης τους αντιπροσώπους της χώρας στο Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο.

Ο **πρόεδρος της δημοκρατίας** (ανώτατος άρχοντας) είναι ο ρυθμιστής του πολιτεύματος και μετέχει στην άσκηση της εκτελεστικής και της νομοθετικής λειτουργίας.

Δεν εκλέγεται απευθείας από το λαό, όπως οι θουλευτές, αλλά από τη θουλή, με ειδική διαδικασία την οποία προβλέπει το σύνταγμα.

Για να εκλεγεί κάποιος πρόεδρος της δημοκρατίας πρέπει: α) Να έχει αποκτήσει από 5ετίας τουλάχιστον την ελληνική ιθαγένεια και να έχει πατέρα ελληνικής καταγωγής. β) Να έχει συμπληρώσει το 40ο έτος της ηλικίας του και γ) να έχει τη νόμιμη ικανότητα του εκλέγειν.

Η **εκλογή** του προέδρου γίνεται από τη θουλή με ονομαστική (φανερή) ψηφοφορία, σε ειδική συνεδρίαση. Πρόεδρος εκλέγεται αυτός που συγκεντρώνει την πλειοψηφία των δύο τρίτων του συνολικού αριθμού των θουλευτών (δηλ. 200 θουλευτών). Αν δεν επιτευχθεί η πλειοψηφία των 200 θουλευτών, η ψηφοφορία επαναλαμβάνεται μετά από 5θημερο και απαιτείται η ίδια πλειοψηφία. Αν και πάλι δεν επιτευχθεί, ενεργείται τρίτη ψηφοφορία μετά από 5θημερο και τότε αρκεί πλειοψηφία των τριών πέμπτων, δηλαδή 180 θουλευτών. Αν και στην τρίτη ψηφοφορία δεν επιτευχθεί πλειοψηφία, τότε διαλύεται η θουλή και εκλέγεται νέα, η οποία οφείλει να εκλέξει πρόεδρο, ευθύς μετά τη συγκρότησή της σε σώμα. Προβλέπονται και πάλι τρεις ψηφοφορίες (ανά 5θημερο). Κατά την πρώτη απαιτείται πλειοψηφία των τριών πέμπτων του συνολικού αριθμού

των βουλευτών, κατά τη δεύτερη του ενός δευτέρου και κατά την τρίτη αρκεί σχετική πλειοψηφία μεταξύ των δύο πλειοψηφισάντων.

Η θητεία του προέδρου της δημοκρατίας είναι 5ετής.

Όταν ο πρόεδρος απουσιάζει εκτός Ελλάδας για διάστημα μεγαλύτερο από 10 ημέρες ή αποβιώσει, παραιτηθεί, εκπέσει του αξιώματός του ή κωλύεται να ασκήσει τα καθήκοντά του, αναπληρώνεται προσωρινά από τον πρόεδρο της βουλής.

Αρμοδιότητες του προέδρου της δημοκρατίας είναι οι εξής:

α) Εκδίδει τα προεδρικά διατάγματα τα οποία προσυπογράφονται από τους υπουργούς εφόσον ανάγονται στην αρμοδιότητα της κυβερνήσεως.

β) Εκδίδει και δημοσιεύει τους νόμους εντός ενός μηνός από την ψήφισή τους από τη βουλή. **Έκδοση** είναι η πράξη του προέδρου της δημοκρατίας με την οποία βεβαιώνεται η συνταγματικότητα του νόμου και **δημοσίευση** η διαταγή του προέδρου για την καταχώριση στην εφημερίδα της κυβερνήσεως. Μόνο μετά τη δημοσίευση στην εφημερίδα της κυβερνήσεως, ο νόμος αποκτά τυπική ισχύ, ενώ πριν από αυτή είναι νομικώς ανυπόστατος.

Ο πρόεδρος δικαιούται να αναπέμψει στη βουλή ψηφισθέν νομοσχέδιο, εκθέτοντας και τους λόγους της αναπομπής, οπότε ακολουθείται ειδική διαδικασία για την τελική επιψήφισή του.

γ) Συγκαλεί και διαλύει τη βουλή και κηρύσσει την έναρξη και τη λήξη κάθε βουλευτικής περιόδου κατά τα οριζόμενα από το σύνταγμα.

δ) Διορίζει και παύει την κυβέρνηση. Ο πρόεδρος της δημοκρατίας διορίζει τον πρωθυπουργό και μετά από πρόταση αυτού και τα λοιπά μέλη της κυβερνήσεως. Πρωθυπουργός διορίζεται ο αρχηγός του κόμματος που διαθέτει στη βουλή την απόλυτη πλειοψηφία των εδρών (150 + 1). Εάν κανένα κόμμα δεν διαθέτει την απόλυτη πλειοψηφία, ακολουθείται η διαδικασία που ορίζει το σύνταγμα. Μετά την αναθεώρηση του συντάγματος το 1986 περιορίσθηκαν οι δυνατότητες του προέδρου της δημοκρατίας σε ότι αφορά τόσο την ανάθεση σχηματισμού κυβερνήσεως, όσο και τη διάλυση της βουλής, που γίνεται πλέον μόνο κατόπιν αιτήσεως της κυβερνήσεως.

ε) Διορίζει και παύει τους δημοσίους υπαλλήλους. Κατά την άσκηση της αρμοδιότητας αυτής περιορίζεται από τις ισχύουσες διατάξεις που καθορίζουν τα προσόντα των δημοσίων υπαλλήλων καθώς και τους λόγους και τη διαδικασία παύσεώς τους.

στ) Διορίζει τους δικαστές, με βάση τα προσόντα και τη διαδικασία επιλογής που προβλέπει ο νόμος.

ζ) Είναι ο συμβολικός αρχηγός των ενόπλων δυνάμεων, η διοίκηση των οποίων ασκείται από την κυβέρνηση.

η) Εκπροσωπεί διεθνώς το κράτος, κηρύσσει τον πόλεμο και συνομολογεί διεθνείς συνθήκες. Για όλες αυτές τις αρμοδιότητες απαιτείται προσυπογραφή του αρμόδιου υπουργού, χωρίς την οποία καμιά πράξη του προέδρου δεν ισχύει ούτε εφαρμόζεται.

Ο πρόεδρος της δημοκρατίας **δεν έχει ευθύνη** για πράξεις που ενήργησε κατά την άσκηση των καθηκόντων του, πλην μόνο για εσχάτη προδοσία ή για παράθαση εκ προθέσεως του συντάγματος.

Η βουλή είναι το συλλογικό αντιπροσωπευτικό όργανο δια του οποίου ο λαός

ασκεί τις αρμοδιότητές του.

Εκλέγεται από το εκλογικό σώμα για τέσσερα χρόνια με άμεση, καθολική, μυστική ψηφοφορία.

Το εκλογικό σώμα αποτελείται από όλους τους ενήλικες πολίτες (Έλληνες και Ελληνίδες που συμπλήρωσαν το 18ο έτος της ηλικίας τους), που δεν έχουν στερηθεί τα πολιτικά τους δικαιώματα ή την ελεύθερη διαχείριση της περιουσίας τους (εκτός αυτών που κηρύχθηκαν σε πτώχευση).

Ο αριθμός των βουλευτών έχει ορισθεί σε 300 για όλη την επικράτεια.

Ο αριθμός των βουλευτών κάθε εκλογικής περιφέρειας ορίζεται με προεδρικό διάταγμα, βάσει του πληθυσμού της.

Η εκλογική διαδικασία καθορίζεται από τον εκλογικό νόμο και περιλαμβάνει την προδικασία (προκήρυξη εκλογών), τη διεξαγωγή της ψηφοφορίας και την ανακήρυξη των εκλεγέντων.

Η μέθοδος κατανομής των βουλευτικών εδρών μεταξύ των κομμάτων καλείται **εκλογικό σύστημα**.

Οι βουλευτές χαρακτηρίζονται από το σύνταγμα ως **αντιπρόσωποι του έθνους**.

Το σύνταγμα θεωρεί ορισμένα έργα και πράξεις ως ασυμβίθαστα προς το βουλευτικό αξίωμα (μέλος διοικητικού συμβουλίου κλπ. εμπορικής εταιρείας που απολαμβάνει ειδικά προνόμια ή επιχορηγήσεις του κράτους, ανάληψη προμηθειών, μελετών κλπ. έργων του κράτους κ.α.).

Το σύνταγμα κατοχυρώνει τη **βουλευτική ασυλία** που συνίσταται στο ανεύθυνο του βουλευτή για γνώμη ή ψήφο που δίνει κατά την άσκηση των καθηκόντων του και στην ειδική προστασία του προσώπου του βουλευτή ο οποίος δεν διώκεται, ούτε συλλαμβάνεται κλπ. χωρίς άδεια της βουλής.

Το σύνταγμα προβλέπει την παροχή στους βουλευτές οικονομικής ενισχύσεως για την άσκηση των καθηκόντων τους, που καλείται **βουλευτική αποζημίωση**, της οποίας το ύψος καθορίζεται με απόφαση της ολομέλειας της βουλής. Επίσης παρέχονται στους βουλευτές και ορισμένες **ατέλειες**, όπως συγκοινωνιακή, ταχυδρομική και τηλεφωνική.

Η οργάνωση της βουλής, δηλαδή η συγκρότηση σε σώμα, με την εκλογή προεδρείου και η εν γένει λειτουργία της, ρυθμίζονται από το σύνταγμα και τον **κανονισμό της βουλής**.

Η βουλή ασκεί το νομοθετικό της έργο εν ολομέλεια ή με τα τμήματά της. Συνιστώνται επίσης επιτροπές από βουλευτές (κοινοβουλευτικές, εξεταστικές, ειδικές).

Η βουλή λειτουργεί κατά ορισμένα χρονικά διαστήματα που καλούνται **βουλευτικές σύνοδοι**. Αυτές είναι **τακτικές** και συγκαλούνται μια φορά το χρόνο υποχρεωτικά, **έκτακτες**, που συγκαλούνται από τον πρόεδρο της δημοκρατίας, όταν αυτό κριθεί εύλογο και **ειδικές**, που ορίζονται από το σύνταγμα (εκλογή νέου προέδρου δημοκρατίας).

Η κύρια αποστολή της βουλής είναι η άσκηση του νομοθετικού έργου, δηλαδή η ψήφιση των τυπικών νόμων.

Η διαδικασία ψηφίσεως των νόμων περιλαμβάνει τρία στάδια:

α) Την υποβολή προτάσεως νόμου στη βουλή.

β) Την παραπομπή της προτάσεως στην κοινοβουλευτική επιτροπή για

επεξεργασία.

γ) Τη συζήτηση και ψήφιση της προτάσεως από τη βουλή.

Η βουλή ασκεί εξάλλου διοικητικές αρμοδιότητες με την ψήφιση του δημόσιου προϋπολογισμού, της εκλογής προέδρου της δημοκρατίας κλπ.

Ασκεί επίσης **δικαστικές αρμοδιότητες**, όπως είναι η άσκηση ποινικής διώξεως κατά του προέδρου της δημοκρατίας και η παροχή άδειας για τη δίωξη βουλευτών.

Έχει τέλος αρμοδιότητα **κοινοβουλευτικού ελέγχου**, δηλαδή στην υποθολή ερωτήσεων και επερωτήσεων που αναφέρονται σε πράξεις και παραλήψεις των υπουργών και υφυπουργών. στη σύσταση εξεταστικών επιτροπών και έκφραση εμπιστοσύνης ή δυσπιστίας προς την κυβέρνηση.

Η κυβέρνηση.

Η κυβέρνηση αποτελείται από τον πρωθυπουργό και τους υπουργούς που αποτελούν το υπουργικό συμβούλιο. Οι υφυπουργοί δεν είναι κατά το σύνταγμα μέλη του υπουργικού συμβουλίου, εκτός αν προβλέπεται από το νόμο.

Υπουργεία είναι της Προεδρίας Κυβερνήσεως, των Εξωτερικών, Εθνικής Αμύνης, Εθνικής Οικονομίας, Εσωτερικών, Δικαιοσύνης, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Οικονομικών, Γεωργίας, Πολιτισμού και Επιστημών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εμπορίου, Εργασίας, Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Δημόσιας Τάξεως, Εμπορικής Ναυτιλίας, Βόρειας Ελλάδας και Αιγαίου.

Τον πρωθυπουργό, όταν απουσιάζει ή κωλύεται, αναπληρεί ο αντιπρόεδρος της κυβερνήσεως.

Η κυβέρνηση διορίζεται από τον πρόεδρο της δημοκρατίας με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία που προβλέπει το σύνταγμα. Πρέπει δηλαδή να λάβει την ψήφο εμπιστοσύνης της βουλής.

Η κυβέρνηση απαλλάσσεται από τα καθήκοντά της από τον πρόεδρο της δημοκρατίας, μόνο σε περίπτωση παραιτήσεώς της η άρσεως εμπιστοσύνης της βουλής.

Αρμοδιότητες της κυβερνήσεως, σύμφωνα με το σύνταγμα, είναι οι εξής:

α) Πρόταση και προσυπογραφή των προεδρικών διαταγμάτων.

β) Καθορισμός και κατεύθυνση της γενικής πολιτικής της χώρας.

γ) Διοίκηση των ενόπλων δυνάμεων.

Ο πρωθυπουργός προτείνει το διορισμό και την παύση των υπουργών. προεδρεύει του υπουργικού συμβουλίου και εξασφαλίζει την ενότητα της κυβερνήσεως και κατευθύνει αυτήν προς εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής.

Οι κατ' ιδίαν αρμοδιότητες των υπουργείων καθορίζονται κατόπιν αποφάσεως του υπουργικού συμβουλίου ή με προεδρικό διάταγμα. κατόπιν προτάσεως του πρωθυπουργού.

Οι υπουργοί ευθύνονται για τις δικές τους πράξεις ή παραλείψεις καθώς και για τις πράξεις, παραλείψεις και εν γένει συμπεριφορά του προέδρου της δημοκρατίας (π.χ. για πολιτικές του δηλώσεις, για μηνύματα προς αρχηγούς ξένων κρατών κλπ.).

Οι υπουργοί αναλαμβάνουν την ευθύνη αυτή είτε δια ρητής εγκρίσεως ή δια της ανοχής. Ως ανοχή θεωρείται η μη παραίτηση μετά την ανακοίνωση των δηλώσεων.

Η διοίκηση.

Εκτός από τα κύρια όργανα της εκτελεστικής λειτουργίας, που είναι ο πρόεδρος της δημοκρατίας και η κυβέρνηση, όργανα αυτής είναι και οι δημόσιοι υπάλληλοι (πολιτικοί και στρατιωτικοί), που πλαισιώνουν τις διάφορες δημόσιες υπηρεσίες.

Οι δημόσιοι υπάλληλοι διορίζονται, σύμφωνα με το σύνταγμα, από τον πρόεδρο της δημοκρατίας, εφόσον συγκεντρώνουν ορισμένα προσόντα και υπάρχουν νομοθετημένες θέσεις.

Οι δημόσιοι υπάλληλοι είναι εκτελεστές της θελήσεως του κράτους και υπηρετούν το λαό, οφείλοντας πίστη στο σύνταγμα και αφοσίωση στην πατρίδα και στο δημοκρατικό πολίτευμα. Υπάγονται σε ορισμένους περιορισμούς που ανάγονται στο δικαίωμα του συνεταιρίζεσθαι, στο δικαίωμα της απεργίας και της εκλογιμότητάς τους ως βουλευτών.

Οι πολιτικοί διοικητικοί υπάλληλοι είναι **μόνιμοι**, διατηρούν δηλαδή τη θέση τους, εκτός αν αυτή καταργηθεί. Αποχωρούν μετά τη συμπλήρωση του **ορίου ηλικίας** που καθορίζει ο νόμος.

Αν καταδικασθούν με αμετάκλητη απόφαση σε ποινή πρόσκαιρης καθείρξεως τουλάχιστον, για ορισμένα πλημμελήματα κλπ., λύεται αυτοδικαίως η υπαλληλική σχέση. Απόλυτη γίνεται μετά απόφαση υπηρεσιακού συμβουλίου που υπόκειται σε προσφυγή στο συμβούλιο επικρατείας.

Τα δικαστήρια.

Η δικαστική λειτουργία ασκείται κατ' αρχήν από ειδικά κρατικά όργανα τα οποία καλούνται δικαστήρια. Τα δικαστήρια συγκροτούνται από τακτικούς δικαστές που ασκούν κατ' επάγγελμα το δικαστικό λειτούργημα και είναι ισόβιοι.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, που καθορίζονται από το σύνταγμα, τα δικαστήρια συγκροτούνται από τακτικούς δικαστές, αλλά και ένορκους (μικτά δικαστήρια).

Σε άλλες πάλι περιπτώσεις το σύνταγμα ορίζει την ανάθεση δικαστικής λειτουργίας σε όργανα της νομοθετικής ή της εκτελεστικής λειτουργίας. Τέτοιες περιπτώσεις είναι η άσκηση ποινικής διώξεως κατά του προέδρου της δημοκρατίας και των υπουργών - υφυπουργών, η εκδίκαση πταισμάτων από διοικητικά όργανα και η επιβολή προστίμων από αστυνομικές αρχές για παραβάσεις αστυνομικών διατάξεων.

Το σύνταγμα αναγνωρίζει και κατοχυρώνει τη δικαστική ανεξαρτησία που είναι η αυτοτέλεια και ελευθερία των δικαστών κατά την απονομή της δικαιοσύνης.

Οι δικαστές αποδίδουν τη δικαιοσύνη σύμφωνα με το νόμο και τη συνείδησή τους και δεν υπόκεινται σε διαταγές ή υποδείξεις άλλων κρατικών οργάνων (π.χ. υπουργών, βουλευτών κλπ.).

Οι δικαστές έχουν υπηρεσιακή κατοχύρωση απέναντι στη νομοθετική και την

εκτελεστική λειτουργία (διορισμός, υπηρεσιακές μεταβολές, ισοβιότητα, πειθαρχική εξουσία) και αυτό τους διευκολύνει στην εξασφάλιση αντικειμενικότητας και αμεροληψίας.

Η ανεξαρτησία της δικαστικής λειτουργίας προκύπτει και από τη θεμελιώδη αρχή της διακρίσεως των λειτουργιών.

Στους δικαστές απαγορεύεται από το σύνταγμα η άσκηση οποιουδήποτε άλλου επαγγέλματος ή παροχής έμμισθης υπηρεσίας, πλην ρητών εξαιρέσεων (μέλη Ακαδημίας, καθηγητές ανωτάτων σχολών ή υφηγητές, συμμετοχή σε διοικητικά δικαστήρια και σε συμβούλια πλην των διοικητικών συμβουλίων επιχειρήσεων και εμπορικών εταιρειών) (θλ. παρακάτω κεφ. 8).

Στο **Τέταρτο Μέρος** του συντάγματος παρέχονται κατ' αρχήν οι κατευθύνσεις ως προς την αποστολή του κράτους για τον προγραμματισμό και συντονισμό της οικονομικής δραστηριότητας στη χώρα, την εξασφάλιση της οικονομικής αναπτύξεως όλων των τομέων της εθνικής οικονομίας και τη λήψη των επιβαλλομένων μέτρων για την αξιοποίηση των πηγών του εθνικού πλούτου, την προώθηση της περιφερειακής αναπτύξεως και ιδιαίτερα την προαγωγή της οικονομίας των ορεινών, νησιωτικών και παραμεθορίων περιοχών.

Κατοχυρώνεται επίσης η αυξημένης τυπικής ισχύος νομοθεσία, που αφορά την προστασία των κεφαλαίων εξωτερικού και της εμπορικής ναυτιλίας.

Στο άρθρο 110 καθορίζονται οι προϋποθέσεις και η διαδικασία που απαιτούνται για την αναθεώρηση του συντάγματος.

Επιτρέπεται κατ' αρχήν η αναθεώρηση των διατάξεων του συντάγματος, πλην εκείνων που καθορίζουν τη βάση και τη μορφή του πολιτεύματος και την αναγνώριση και προστασία ορισμένων ατομικών δικαιωμάτων (σεβασμός και προστασία της αξίας του ανθρώπου, ισότητα ενώπιον του νόμου, απαραβίαστο της προσωπικής ελευθερίας, ελευθερία της θρησκευτικής συνειδήσεως κ.α.).

Με απόφαση της βουλής, που λαμβάνεται με αυξημένη πλειοψηφία, διαπιστώνεται η ανάγκη αναθεωρήσεως ορισμένων διατάξεων του συντάγματος που καθορίζονται επακριβώς. Η επόμενη βουλή, κατά την πρώτη σύνοδό της, αποφασίζει για τις αναθεωρητέες διατάξεις. Δεν επιτρέπεται αναθεώρηση του συντάγματος πριν από την πάροδο πενταετίας από την περάτωση της προηγούμενης αναθεωρήσεως.

Στις **μεταβατικές διατάξεις** του συντάγματος ρυθμίζονται θέματα καταργήσεως ή διατηρήσεως ισχύος διαφόρων νόμων, διοικητικών πράξεων κανονιστικού χαρακτήρα, συντακτικών πράξεων, ψηφισμάτων κλπ. που ίσχυαν πριν από την έναρξη του συντάγματος, όπως επίσης και διάφορες διαδικασίες μεταβατικού κυρίως χαρακτήρα.

Στις **ακροτελεύτιες διατάξεις** του συντάγματος παρέχονται οι εξής παρανέσεις προς τον ελληνικό λαό προς υπενθύμιση θεμελιώδων υποχρεώσεων και δικαιωμάτων του (άρθρο 120):

1) Ο σεβασμός προς το σύνταγμα και τους νόμους που συνάδουν σ' αυτό και η αφοσίωση στην πατρίδα και τη δημοκρατία, συνιστούν θεμελιώδη υποχρέωση όλων των Ελλήνων.

2) Ο σφετερισμός με οποιοδήποτε τρόπο της λαϊκής κυριαρχίας και των εξουσιών που απορρέουν από αυτή διώκεται μόλις αποκατασταθεί η έννομη

εξουσία, οπότε και αρχίζει η παραγραφή του εγκλήματος.

3) Η τήρηση του συντάγματος επαφίεται στον πατριωτισμό των Ελλήνων, οι οποίοι δικαιούνται και υποχρεούνται στην με κάθε μέσο αντίσταση κατά οποιουδήποτε επιχειρεί τη θίαση κατάλυση αυτού.

Η ισχύς του συντάγματος, όπως αναφέραμε, άρχισε την ενδεκάτη Ιουνίου 1975.



1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΤΟ ΑΠΑΡΤΙΖΟΥΝ

3.1 Έννοια του κράτους.

Κράτος καλείται λαός μόνιμα εγκατεστημένος σε ορισμένο έδαφος και οργανωμένος σε νομικό πρόσωπο που ασκεί πρωτογενή εξουσία.

Τα στοιχεία συνεπώς που απαρτίζουν ένα κράτος, σύμφωνα με τον παραπάνω ορισμό, είναι **λαός, έδαφος (χώρα) και πρωτογενής εξουσία**, που ασκείται από **νομικό πρόσωπο**.

Λαός είναι το σύνολο των φυσικών προσώπων (δηλ. ανθρώπων) ανεξαρτήτως φύλου, θρησκείας, γλώσσας και εθνικότητας που έχουν την ίδια **ιθαγένεια** και αποτελούν τους πολίτες (**υπηκόους**) ενός κράτους.

Η έννοια του λαού, ως στοιχείου του κράτους, διαφέρει από την έννοια του **έθνους**, αφού ο λαός μπορεί να αποτελείται από άτομα που ανήκουν σε διαφορετικές εθνικότητες. Άτομα πάλι που ανήκουν στην ίδια εθνικότητα μπορεί να αποτελούν τμήματα διαφορετικών λαών, όπως π.χ. η Μουσουλμανική μειονότητα της Δ. Θράκης. Πρόσωπα εξάλλου ελληνικής εθνικότητας έχουν αποκτήσει, ως μετανάστες, την ιθαγένεια άλλων κρατών και αποτελούν τμήμα των λαών αυτών (Η.Π.Α. – Αυστραλία κλπ.).

Πρόσωπα που είναι εγκατεστημένα ή διαμένουν προσωρινά στο έδαφος μιας χώρας και δεν έχουν αποκτήσει την ιθαγένειά της, θεωρούνται **αλλοδαποί** και δεν αποτελούν τμήμα του λαού αυτού του κράτους.

Έδαφος. Είναι ο χώρος στον οποίο το κράτος ασκεί τα κυριαρχικά του δικαιώματα. Στο έδαφος αυτό απαγορεύεται η άσκηση εξουσίας από άλλο κράτος, χωρίς τη ρητή άδεια του κυρίαρχου κράτους.

Τα ακριβή όρια του εδάφους κάθε κράτους καθορίζονται από το **διεθνές δίκαιο** και περιλαμβάνουν ένα τμήμα ξηράς, τα εντός αυτού ύδατα (ποταμούς, λίμνες, διώρυγες, κόλπους, λιμάνια), τα **χωρικά ύδατα** (αιγιαλίτιδα ζώνη) και το αντίστοιχο υπέδαφος και τον υπερκείμενο εναέριο χώρο.

Ως τμήμα του εδάφους θεωρείται και η **υφαλοκρηπίδα**, δηλαδή ο βυθός της θάλασσας και το υπέδαφος των υποθαλασσίων περιοχών που είναι παρακείμενες στις ακτές (και τα νησιά), αλλά βρίσκονται έξω από την αιγιαλίτιδα ζώνη, μέχρι βάθους 200 μέτρων ή και πέραν αυτού, μέχρι του σημείου που το βάθος των υδάτων επιτρέπει την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων των περιοχών αυτών.

Κρατική εξουσία. Είναι η ανώτατη δύναμη «του επιτάσσειν μετ' εξαναγκα-

σμού». Η εξουσία αυτή είναι **πρωτογενής**, ανήκει δηλαδή στο κράτος χωρίς να παραχωρείται από κάποια άλλη δύναμη.

Ουσιώδη στοιχεία της κρατικής εξουσίας είναι η κυριαρχία προς τα έσω και η ανεξαρτησία προς τα έξω.

Κρατική συνεπώς εξουσία είναι η ανώτατη και ανεξάρτητη εξουσία, που καθορίζει ελεύθερα και ανεξάρτητα από κάθε άλλη θέληση τη δράση της μέσα στα εδαφικά της όρια, χωρίς να υπόκειται σε κανένα νομικό περιορισμό που δεν προέρχεται από αυτήν την ίδια.

Νομική προσωπικότητα του κράτους. Το κράτος είναι **νομικό πρόσωπο**, δηλαδή ένωση πολλών φυσικών προσώπων, που έχει δικαιώματα και υποχρεώσεις. Είναι δηλαδή φορέας του δικαίου και της έννομης τάξεως και συγχρόνως υπόκειται στους υποχρεωτικούς κανόνες που αυτό το ίδιο καθορίζει και αποδέχεται, αυτοδεσμευόμενο και αυτοπεριοριζόμενο, κατά την ελεύθερη βούλησή του. Τους κανόνες αυτούς μπορεί το ίδιο το κράτος να μεταβάλλει με τα αρμόδια όργανά του που ασκούν τη νομοθετική εξουσία.

Το νομικό πρόσωπο του κράτους ασκεί την κρατική εξουσία με τα όργανά του, τα οποία είναι φυσικά πρόσωπα, προερχόμενα μόνο από τους υπηκόους του (πολίτες).

3.2 Τα κρατικά όργανα.

Δεν έχουν δικά τους δικαιώματα αλλά μόνο αρμοδιότητες, που τους παρέχει το κράτος και βάσει αυτών έχουν τη δυνατότητα και την υποχρέωση να διεκπεραιώνουν τις κρατικές υποθέσεις. Δεν μπορούν συνεπώς να μεταβάλλουν αυτοθούλως ή να μεταβιβάζουν τις αρμοδιότητές τους σε άλλα όργανα. Ανώτατο όργανο του κράτους, σύμφωνα με το σύνταγμα, είναι ο λαός, από τον οποίο πηγάζουν όλες οι εξουσίες και υπάρχουν υπέρ αυτού και του έθνους, ασκούνται δε κατά τον τρόπο που ορίζει το σύνταγμα.

Τα κρατικά όργανα διακρίνονται:

a) Σε άμεσα και σε έμμεσα.

Τα άμεσα όργανα είναι νομικώς ισότιμα ενώ τα έμμεσα τελούν σε σχέση υπαγωγής προς άλλα ιεραρχικώς ανώτερα όργανα.

Άμεσα όργανα, σύμφωνα με το σύνταγμα, είναι το εκλογικό σώμα, δηλαδή ο λαός σε στενή έννοια (αυτοί που έχουν δικαίωμα ψήφου), ο πρόεδρος της δημοκρατίας, η βουλή και τα δικαστήρια κατά την απονομή της δικαιοσύνης.

Έμμεσα όργανα είναι οι υπουργοί και οι δημόσιοι υπάλληλοι.

b) Σε αυτοτελή και μη αυτοτελή.

Τα αυτοτελή όργανα είναι εκείνα που εκφράζουν εγκύρως τη θέληση του κράτους, χωρίς την ισότιμη σύμπραξη άλλου οργάνου, ενώ μη αυτοτελή είναι εκείνα που δεν μπορούν να εκφράσουν εγκύρως την κρατική βούληση, χωρίς την ισότιμη σύμπραξη άλλου οργάνου.

Αυτοτελή όργανα είναι το εκλογικό σώμα, τα δικαστήρια κατά την απονομή της δικαιοσύνης και η βουλή, κατά την αναθεώρηση του συντάγματος και την ψήφιση του κανονισμού της.

Ο ανώτατος άρχοντας (πρόεδρος της δημοκρατίας) και η βουλή, κατά την άσκηση της νομοθετικής εξουσίας, είναι μη αυτοτελή όργανα γιατί, ο μεν πρόεδρος της δημοκρατίας δεν μπορεί κατ' αρχήν να εκδίδει πράξεις χωρίς την προσυπογραφή των αρμοδίων υπουργών, για τη θέσπιση δε νόμων από τη βουλή, απαιτείται σύμπραξη του προέδρου της δημοκρατίας.

γ) Σε ατομικά και συλλογικά όργανα.

Ατομικά όργανα είναι αυτά που αποτελούνται από ένα μόνο φυσικό πρόσωπο (πρόεδρος της δημοκρατίας, υπουργός), ενώ συλλογικά όργανα είναι αυτά που απαρτίζονται από περισσότερα φυσικά πρόσωπα (βουλή, υπουργικό συμβούλιο, πολυμελή δικαστήρια).

δ) Σε νομοθετικά, εκτελεστικά και δικαστικά όργανα.

Η διαίρεση αυτή βασίζεται στην αρχή της διακρίσεως των λειτουργιών που καθιερώνεται από το σύνταγμα και αποτελεί θεμελιώδη αρχή των δημοκρατικών κρατών.

Νομοθετικά όργανα καλούνται αυτά που ασκούν τη νομοθετική λειτουργία και ψηφίζουν τους νόμους του κράτους.

Εκτελεστικά ή διοικητικά καλούνται τα όργανα που ασκούν την εκτελεστική εξουσία, αυτά δηλαδή που μεριμνούν για την εκτέλεση των νόμων.

Δικαστικά όργανα είναι αυτά που ασκούν τη δικαστική λειτουργία και απονέμουν τη δικαιοσύνη.

Η αρχή της διακρίσεως των λειτουργιών δεν εφαρμόζεται κατά απόλυτο τρόπο στα σύγχρονα δημοκρατικά πολιτεύματα, γιατί σε πολλές περιπτώσεις ισχύει η λεγόμενη **διασταύρωση των λειτουργιών** κατά την οποία ανατίθεται σε όργανα που ασκούν μια κυρίως λειτουργία και η ενέργεια πράξεων που ανάγονται κατά περιεχόμενο σε άλλες λειτουργίες. Έτσι η βουλή, που είναι το κυρίως νομοθετικό όργανο του κράτους, εκδίδει και διοικητικές στην ουσία πράξεις, όπως η άσκηση ποινικής διώξεως κατά του προέδρου της δημοκρατίας και των υπουργών.

Ο πρόεδρος επίσης της δημοκρατίας, που είναι ο αρχηγός της εκτελεστικής λειτουργίας, εκδίδει νομοθετικές πράξεις, όπως είναι τα διατάγματα νομοθετικού περιεχομένου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΟΛΙΤΕΥΜΑ

4.1 Έννοια του πολιτεύματος.

Πολίτευμα είναι το σύστημα με το οποίο είναι οργανωμένη και ασκείται η κρατική εξουσία. Το πολίτευμα κάθε κράτους καθορίζεται από το σύνταγμα αυτού.

Τα πολιτεύματα διακρίνονται σε **Μοναρχίες, Ολιγαρχίες** (αριστοκρατίες) και **Δημοκρατίες** (Αριστοτέλης).

Στη **μοναρχία**, το ανώτατο όργανο του κράτους είναι ένα μόνο φυσικό πρόσωπο (μονάρχης, βασιλιάς, αυτοκράτορας) που αποτελεί το φορέα της κρατικής εξουσίας. Κληρονομική μοναρχία είναι αυτή στην οποία το μοναρχικό αξίωμα είναι ισδιονομούμενο και περιέρχεται μετά το θάνατο ή την παραίτηση του μονάρχη στα μέλη της οικογένειάς του, κατά την τάξη διαδοχής που καθορίζει το σύνταγμα της χώρας. Η κληρονομική μοναρχία είχε καθιερωθεί στη χώρα μας με τα συντάγματα του 1832 και του 1844.

Η μοναρχία διακρίνεται σε **απόλυτη** και σε **περιορισμένη μοναρχία**.

Στην **απόλυτη μοναρχία**, ο μονάρχης, κατά την άσκηση της κρατικής εξουσίας, είναι νομικώς απεριόριστος και αποτελεί το μόνο άμεσο όργανο του κράτους. Στο πολίτευμα αυτό δεν υφίσταται τυπική διάκριση των εξουσιών. Η απόλυτη μοναρχία ίσχυσε στην Ελλάδα κατά την πρώτη περίοδο της θαυματουργίας του Όθωνα (1833-1843).

Στην **περιορισμένη μοναρχία**, ο μονάρχης, κατά την άσκηση της κρατικής εξουσίας, υπόκειται σε νομικούς περιορισμούς που καθιερώνονται από το σύνταγμα. Για την άσκηση της κρατικής εξουσίας από το μονάρχη είναι νομικά απαραίτητη η σύμπραξη και άλλων οργάνων που προβλέπει το σύνταγμα.

Στην κατηγορία της περιορισμένης μοναρχίας υπάγεται και το πολίτευμα της συνταγματικής μοναρχίας που καθιερώθηκε στην Ελλάδα με το σύνταγμα του 1844 και ίσχυσε μέχρι το 1862.

Χαρακτηριστικό γνώρισμα της συνταγματικής μοναρχίας είναι η ύπαρξη συντάγματος που διέπει την άσκηση της κρατικής εξουσίας και περιορίζει το μονάρχη στην άσκηση τόσο της νομοθετικής εξουσίας (σύμπραξη κοινοβουλίου, δηλαδή αντιπροσώπων του λαού), όσο και της εκτελεστικής εξουσίας που λειτουργεί δια των υπουργών, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι απέναντι στο κοινοβούλιο. Οι δικαστές, διορίζονται από το μονάρχη, αλλά είναι τυπικά ανεξάρτητοι και υπόκεινται μόνο στο σύνταγμα και τους νόμους του κράτους.

Στη δημοκρατία, ανώτατο όργανο του κράτους είναι ο λαός και το πολίτευμα στηρίζεται στην καλούμενη **αρχή της λαϊκής κυριαρχίας**, κατά την οποία ο λαός είναι ο φορέας της κρατικής εξουσίας.

Κατά την άσκηση της εξουσίας, στα σύγχρονα δημοκρατικά πολιτεύματα ο λαός αυτοπεριορίζεται δια του συντάγματος και δεν δύναται να καταργεί ορισμένες διατάξεις που αφορούν ιδίως τη βάση και τη μορφή του πολιτεύματος και ορισμένα θεμελιώδη ατομικά δικαιώματα.

4.2 Το ισχύον ελληνικό πολίτευμα.

Με το ισχύον σύνταγμα καθορίζεται ως πολίτευμα της Ελλάδας η προεδρευομένη κοινοβουλευτική δημοκρατία.

Την προεδρευομένη (αθασίλευτη) δημοκρατία εψήφισε ο ελληνικός λαός κατά το δημοψήφισμα της 8ης Δεκεμβρίου 1974.

Το σύνταγμα παρέχει ιδιαίτερη προστασία στο πολίτευμα και απαγορεύει την τροποίηση (αναθεώρηση) των διατάξεων που καθορίζουν τη βάση και τη μορφή αυτού, δηλαδή την αρχή της λαϊκής κυριαρχίας, το αιρετό του ανώτατου άρχοντα, το κοινοβουλευτικό σύστημα, την αρχή διακρίσεως των λειτουργιών καθώς και ορισμένα θεμελιώδη ατομικά δικαιώματα.

Η λαϊκή κυριαρχία είναι το θεμέλιο του πολιτεύματος, κατά ρητή διάταξη του άρθρου 1 του συντάγματος.

Ο λαός αποτελείται καταρχήν από όλους τους ενήλικους πολίτες και εκλέγει τη βουλή με **καθολική ψηφοφορία**.

Ο λαός έχει επίσης την αποκλειστική αρμοδιότητα της αναθεωρήσεως του συντάγματος. Την αρμοδιότητα αυτή κατοχύρωσαν ρητώς όλα τα ελληνικά συντάγματα που ίσχυσαν από το έτος 1864 και μετά και απέκλεισαν οποιαδήποτε ανάμιξη του ανώτατου άρχοντα (βασιλιά-προέδρου της δημοκρατίας) κατά την αναθεώρηση του συντάγματος.

Η αρμοδιότητα της αναθεωρήσεως ασκείται δια της βουλής, η οποία αποφασίζει σχετικά με ειδική διαδικασία και αυξημένη πλειοψηφία.

Ο σφετερισμός της λαϊκής κυριαρχίας αποτελεί έγκλημα έσχατης προδοσίας.

Η προεδρευομένη δημοκρατία διαφέρει από την **προεδρική δημοκρατία** που συναντιέται σε άλλα κράτη (Η.Π.Α. - Γαλλία).

Στην προεδρική δημοκρατία, ο πρόεδρος εκλέγεται απευθείας από το λαό, ενώ στην προεδρευομένη δημοκρατία, από τη βουλή, με ειδική διαδικασία.

Χαρακτηριστικό της προεδρευομένης δημοκρατίας είναι η ενισχυμένη μορφή του κοινοβουλευτικού συστήματος και η επικράτηση της αρχής ότι όλες οι πράξεις του προέδρου πρέπει να προσυπογράφονται από τους αρμόδιους υπουργούς, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων.

Το **κοινοβουλευτικό σύστημα**. Έχει ως κύριο χαρακτηριστικό το δικαίωμα της βουλής να ελέγχει του υπουργούς και την υποχρέωση αυτών να λογοδοτούν ενώπιον αυτής. Σπουδαίο επίσης στοιχείο είναι η **κοινοβουλευτική ευθύνη** των μελών της κυβερνήσεως και των υφυπουργών, η οποία συνίσταται κυρίως στην υποχρέωση να απολαύουν της εμπιστοσύνης της βουλής και να

παραιτούνται όταν αυτή αίρεται με απόφασή της.

Η βουλή μπορεί να αποσύρει την εμπιστοσύνη της από την κυβέρνηση ή από μέλος μόνο αυτής, κατόπιν υποβολής σχετικής προτάσεως δυσπιστίας.

Το ελληνικό πολίτευμα έχει επίσης το στοιχείο του **αντιπροσωπευτικού** συστήματος, κατά το οποίο ο λαός ασκεί όλες τις αρμοδιότητές του δια των εκλεγομένων από αυτόν βουλευτών.

Το σύνταγμα προβλέπει κατ' εξαίρεση τη διεξαγωγή **δημοψηφίσματος**, δια του οποίου ο λαός αποφαίνεται άμεσα επί κρισίμων εθνικών θεμάτων.

Άλλη οργανωτική βάση του ελληνικού πολιτεύματος είναι η **δικαιοκρατία** (κράτος δικαίου), που είναι αντίθετη προς το **αστυνομικό κράτος**.

Στο κράτος δικαίου, η εξουσία ασκείται σύμφωνα με τους κανόνες του δικαίου και όχι με αυθαίρετες ενέργειες της διοικήσεως.

Στο κράτος δικαίου κατοχυρώνονται τα ατομικά δικαιώματα και ισχύουν, η αρχή διακρίσεως των λειτουργιών, η αρχή της νομιμότητας της διοικήσεως και η ύπαρξη ανεξαρτήτων δικαστηρίων για την παροχή έννομης προστασίας σε όλους τους πολίτες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΕΚΛΟΓΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

5.1 Έννοια – Είδη εκλογικών συστημάτων.

Εκλογικό σύστημα καλείται η μέθοδος κατανομής των βουλευτικών εδρών μεταξύ των κομμάτων και των υποψήφιών βουλευτών που μετέχουν στις εκλογές, με βάση τον αριθμό ψήφων που έλαβαν.

Υπάρχουν τριών ειδών εκλογικά συστήματα. Το πλειοψηφικό, το αναλογικό και το μικτό.

a) Το πλειοψηφικό σύστημα.

Είναι εκείνο κατά το οποίο σε κάθε εκλογική περιφέρεια εκλέγεται ο συνδυασμός ή ο υποψήφιος που παίρνει την πλειοψηφία των ψήφων.

Αυτό μπορεί να εφαρμοσθεί, τόσο στη στενή εκλογική περιφέρεια, και μάλιστα σ' αυτή που εκλέγει ένα μόνο βουλευτή, όσο και στην ευρεία που εκλέγει περισσότερους βουλευτές.

Το πλειοψηφικό σύστημα διακρίνεται:

i) Στο σύστημα της **απόλυτης πλειοψηφίας**, κατά το οποίο η έδρα ή οι έδρες κάθε εκλογικής περιφέρειας παραχωρούνται στο συνδυασμό ή τον υποψήφιο που λαμβάνει την απόλυτη πλειοψηφία των εγκύρων ψήφων (τους μισούς συνένα). Αν κανένας συνδυασμός ή υποψήφιος δεν λάβει την απόλυτη πλειοψηφία, διενεργείται μετά από μία εθδομάδα δεύτερη ψηφοφορία, στην οποία μετέχουν ή όλοι ήσοι μετείχαν στην πρώτη ψηφοφορία ή μόνο οι δυο συνδυασμοί ή υποψήφιοι που έλαβαν τις περισσότερες ψήφους. Κατά τη δεύτερη αυτή ψηφοφορία εκλέγεται ο συνδυασμός ή ο υποψήφιος που λαμβάνει τη σχετική πλειοψηφία.

ii) Στο **σύστημα της σχετικής πλειοψηφίας**, κατά το οποίο σε κάθε εκλογική περιφέρεια εκλέγεται ο συνδυασμός ή ο υποψήφιος που συγκεντρώνει τις περισσότερες ψήφους έναντι των άλλων.

Αν π.χ. σε μια εκλογική περιφέρεια που εκλέγει 3 βουλευτές συμμετέχουν τρεις συνδυασμοί και λάβουν 25.000, 20.000 και 10.000 ψήφους αντίστοιχα, κατά το σύστημα της απόλυτης πλειοψηφίας θα γίνει επαναληπτική ψηφοφορία, ενώ κατά το σύστημα της σχετικής πλειοψηφίας και τους τρεις βουλευτές θα εκλέξει ο συνδυασμός που συγκέντρωσε τη σχετική πλειοψηφία έναντι των άλλων, δηλαδή που έλαβε τις 25.000 ψήφους.

Το πλειοψηφικό σύστημα έχει το πλεονέκτημα ότι διευκολύνει τη δημιουργία ομοιογενούς πλειοψηφίας στο κοινοβούλιο και την ανάδειξη σταθερής κυβερνήσεως. Μειονέκτημα όμως αυτού του συστήματος είναι ότι αποκλείει σχεδόν την εκπροσώπηση των μειοψηφιών στο κοινοβούλιο.

8) Το αναλογικό σύστημα.

Είναι το σύστημα εκείνο κατά το οποίο οι έδρες κάθε εκλογικής περιφέρειας κατανέμονται μεταξύ των συνδυασμών ή των υποψήφιων, ανάλογα με τις ψήφους που έλαβε ο καθένας. Μετέχουν δηλαδή στην κατανομή των εδρών όλοι οι συνδυασμοί και οι μεμονωμένοι υποψήφιοι που συγκεντρώνουν τον ελάχιστο αριθμό ψήφων που απαιτείται για την απόκτηση μιας έδρας (εκλογικό μέτρο).

Με το σύστημα αυτό εξασφαλίζεται η συμμετοχή των μειοψηφιών στο κοινοβούλιο.

Το αναλογικό σύστημα διαφοροποιείται, ανάλογα με τον τρόπο υπολογισμού του **εκλογικού μέτρου**, του ελάχιστου δηλαδή αριθμού ψήφων που απαιτούνται για την εκλογή ενός βουλευτή ως εξής:

i) **Κατά το σύστημα του Hare** (Άγγλου νομικού), το εκλογικό μέτρο βρίσκεται αν διαιρεθεί ο συνολικός αριθμός των ψήφων ολόκληρης της χώρας δια του συνολικού αριθμού των βουλευτικών εδρών. Το εκλογικό δηλαδή μέτρο είναι ενιαίο για όλη την επικράτεια. Κάθε κόμμα αποκτά τον αριθμό εδρών που προκύπτει από τη διαιρέση του συνολικού αριθμού ψήφων που πήρε σε όλη τη χώρα δια του αριθμού που συνάγεται ως εκλογικό μέτρο.

Αν π.χ. ένα κόμμα συγκέντρωσε συνολικά σε όλη τη χώρα 405.000 ψήφους και ως εκλογικό μέτρο έχει προκύψει ο αριθμός 10.000 ψήφων, τότε το κόμμα αυτό εκλέγει $400.000 : 10.000 = 40$ βουλευτές καί του περισσεύουν 5.000 ψήφοι.

Οι έδρες που μένουν τελικά αδιάθετες, λόγω των περισσευμάτων που θα υπάρχουν σε κάθε συνδυασμό, παραχωρούνται στους συνδυασμούς που έχουν το μεγαλύτερο αριθμό υπολοίπου ψήφων.

ii) **Κατά το σύστημα του Hagenbach-Bischoff** (Ελβετού μαθηματικού) διαιρείται ο συνολικός αριθμός ψήφων κάθε εκλογικής περιφέρειας δια του αριθμού εδρών αυτής συν 1 και ο αριθμός που προκύπτει (πηλίκον) είναι το εκλογικό μέτρο για κάθε περιφέρεια. Ο αριθμός ψήφων κάθε συνδυασμού διαιρείται με το πιο πάνω εκλογικό μέτρο και το πηλίκον αποτελεί τον αριθμό εδρών που θα λάβει κάθε συνδυασμός.

Για τις έδρες που δεν παραχωρούνται στην **πρώτη κατανομή**, λόγω περισσευμάτων ψήφων, γίνεται **δεύτερη κατανομή**, κατά ευρύτερες (μείζονες) περιφέρειες. Αν και πάλι περισσέψουν έδρες, γίνεται και **τρίτη κατανομή** για ολόκληρη τη χώρα σαν μία εκλογική περιφέρεια. Το σύστημα αυτό εφαρμόσθηκε και στη χώρα μας.

iii) **Κατά το σύστημα D' Hondt** (Βέλγου καθηγητή), οι ψήφοι των συνδυασμών κάθε εκλογικής περιφέρειας διαιρούνται με τους αριθμούς 1, 2, 3 κλπ. μέχρι να εξαντληθεί ο αριθμός των εδρών αυτής. Οι έδρες παραχωρούνται στους συνδυασμούς που έχουν κατά σειρά τα μεγαλύτερα πηλίκα από τις πιο πάνω διαιρέσεις.

Κατανομή των έδρων στους υποψήφιους κάθε συνδυασμού.

Οι έδρες που κερδήθηκαν από κάθε συνδυασμό κατανέμονται στους υποψήφιους αυτών κατά δυο συστήματα:

1) **Το σύστημα των ελευθέρων συνδυασμών** (σταυρού προτιμήσεως). Βάσει αυτού εκλέγονται κατά σειρά οι υποψήφιοι που προτιμήθηκαν από τους εκλογείς και συγκέντρωσαν περισσότερους σταυρούς.

2) Το σύστημα των δεσμευμένων συνδυασμών (κατάλογος). Βάσει του συστήματος αυτού που ισχύει και στη χώρα μας (από το 1982), εκλέγονται οι υποψήφιοι κατά τη σειρά που περιλαμβάνονται στο ψηφοδέλτιο του συνδυασμού και η οποία καθορίζεται από κάθε κόμμα. Έτσι οι εκλογείς δεν έχουν τη δυνατότητα να επηρεάζουν με οποιοδήποτε τρόπο την εκλογή των θουλευτών. Το σύστημα αυτό εφαρμόστηκε στη Ελλάδα και κατά την εκλογή των Ευρωθουλευτών το έτος 1981.

Το αναλογικό σύστημα είναι το δικαιότερο και δημοκρατικότερο σύστημα, γιατί όπως είπαμε, εξασφαλίζει τη δίκαιη εκπροσώπηση στο κοινοθύλιο όλων των πολιτικών τάσεων του λαού. Παρουσιάζει όμως το μεγάλο μειονέκτημα ότι διευκολύνει τη δημιουργία πολλών μικρών κομμάτων και εμποδίζει την πραγματοποίηση ομοιογενούς κοινοθουλευτικής πλειοψηφίας και το σχηματισμό σταθερής κυθερνήσεως.

γ) Τα μικτά συστήματα.

Επειδή η εφαρμογή των αμιγών εκλογικών συστημάτων (πλειοψηφικού και αναλογικού) παρουσίασαν κατά την εφαρμογή τους σοβαρά μειονεκτήματα, επινοήθηκαν διάφορα μικτά συστήματα με τα οποία επιδιώκεται ο περιορισμός αυτών των μειονεκτημάτων. Τέτοια συστήματα είναι:

i) **To σύστημα της ενισχυμένης αναλογικής.** Το σύστημα αυτό απαιτεί για τη συμμετοχή των κομμάτων ή συνδυασμών στη δεύτερη και τρίτη κατανομή τη συγκέντρωση ορισμένου αριθμού ψήφων, στη μείζονα εκλογική περιφέρεια ή σε ολόκληρη την επικράτεια, ή την κατάληψη μιας ή περισσοτέρων εδρών κατά την πρώτη κατανομή. Επιδιώκεται έτσι η καταπολέμηση της δημιουργίας πολλών μικρών κομμάτων σε θάρος της σταθερής διακυθερνήσεως της χώρας.

Το σύστημα αυτό εφαρμόστηκε κατ' επανάληψη στη χώρα μας και ισχύει και σήμερα δυνάμει του εκλογικού κώδικα.

ii) **To βελτιωμένο πλειοψηφικό σύστημα.** Σύμφωνα με αυτό, οι περισσότερες έδρες κάθε εκλογικής περιφέρειας παραχωρούνται στο κόμμα που πλειοψηφίσε μέσα στην περιφέρεια, οι δε λοιπές στο ισχυρότερο κόμμα της μειοψηφίας ή κατανέμονται μεταξύ των κομμάτων της μειοψηφίας, κατ' αναλογία της εκλογικής τους δυνάμεως. Το σύστημα αυτό εφαρμόστηκε στις εκλογές του 1956.

5.2 Το ισχύον εκλογικό σύστημα.

Ο εκλογικός κώδικας καθιερώνει στη χώρα μας το σύστημα της ενισχυμένης αναλογικής που προβλέπει τρεις κατανομές εδρών.

Στην **πρώτη κατανομή**, μετέχουν όλα τα κόμματα, οι συνδυασμοί και οι μεμονωμένοι υποψήφιοι, χωρίς κανένα περιορισμό. Οι έδρες κάθε εκλογικής περιφέρειας κατανέμονται μεταξύ των συνδυασμών και των μεμονωμένων υποψηφίων, ανάλογα με τον αριθμό ψήφων που έλαβαν. Το σύνολο των εγκύρων ψηφοδελτίων κάθε εκλογικής περιφέρειας διαιρείται με τον αριθμό των εδρών που εκλέγει η περιφέρεια συν 1. Το πηλίκον της διαιρέσεως αποτελεί **το εκλογικό μέτρο** για κάθε περιφέρεια. Κάθε συνδυασμός, καταλαμβάνει τόσες έδρες, όσες φορές το εκλογικό μέτρο περιέχεται στην εκλογική του δύναμη, π.χ. συνδυασμός που συγκέντρωσε 40.500 ψήφους, με εκλογικό

μέτρο τις 10.000, καταλαμβάνει 4 έδρες στην πρώτη κατανομή και έχει περίσσευμα 500 ψήφους.

Τις έδρες, σε κάθε συνδυασμό, καταλαμβάνουν οι υποψήφιοι κατά τη σειρά που αναγράφονται στη λίστα του συνδυασμού από το κόμμα. Αυτό ισχύει όπως είπαμε, από το έτος 1982, μετά τη θέσπιση του νόμου 1303 που κατάργησε το σταυρό προτιμήσεως, βάσει του οποίου κατελάμβαναν μέχρι τότε τις έδρες οι υποψήφιοι του συνδυασμού.

Στη δεύτερη κατανομή γίνεται η διάθεση των εδρών που δεν διατέθηκαν κατά την πρώτη κατανομή. Η δεύτερη κατανομή γίνεται σε 9 μείζονες περιφέρειες, στις οποίες διαιρείται ολόκληρη η χώρα, και στις οποίες εντάσσονται 56 ελάσσονες εκλογικές περιφέρειες της χώρας.

Η κατανομή γίνεται από **ανώτατη εφορευτική επιτροπή** που λειτουργεί στο υπουργείο εσωτερικών.

Στη δεύτερη κατανομή μετέχουν μόνο τα αυτοτελή κόμματα και οι συνασπισμοί κομμάτων, εφόσον συγκέντρωσαν, τουλάχιστον 17% τα κόμματα, 25% οι συνασπισμοί δυο κομμάτων και 30% οι συνασπισμοί τριών κομμάτων.

Αν μόνο ένα κόμμα ή συνασπισμός συγκέντρωσε τα πιο πάνω ποσοστά ψήφων, τότε μετέχει στη δεύτερη κατανομή και το επόμενο κόμμα ή συνασπισμός. Προηγείται το κόμμα που έχει περισσότερους ψήφους από το 1/2 ή το 1/3 των ψήφων του συνασπισμού, ανάλογα αν αυτός περιλαμβάνει 2 ή 3 κόμματα.

Αν κανένα κόμμα ή συνασπισμός δεν συγκέντρωσε τα απαιτούμενα ως άνω ποσοστά, στη δεύτερη κατανομή μετέχουν τα δυο κόμματα ή συνασπισμοί που υπολείπονται λιγότερο από το κατώτερο όριο (17% για τα κόμματα και 25% ή 30% για συνασπισμούς 2 ή 3 κομμάτων αντίστοιχα).

Κατά την **πρώτη φάση** της δεύτερης κατανομής, οι έδρες που περισσεύουν από την πρώτη κατανομή σε κάθε μείζονα περιφέρεια, κατανέμονται μεταξύ των κομμάτων ή συνασπισμών που μετέχουν στη δεύτερη κατανομή, ανάλογα με την εκλογική τους δύναμη.

Κατά τη **δεύτερη φάση** οι έδρες που διατίθενται σε κάθε κόμμα ή συνασπισμό, κατανέμονται μεταξύ των συνδυασμών των **ελασσόνων περιφερειών**, με βάση τα μεγαλύτερα αχρησιμοποίητα υπόλοιπα των συνδυασμών κάθε κόμματος ή συνασπισμού.

Στην **τρίτη κατανομή** διατίθενται οι έδρες που περισσεύουν μετά τη δεύτερη κατανομή. Κατά την πρώτη φάση, παραχωρούνται οι έδρες στα κόμματα και τους συνασπισμούς, ενώ κατά τη δεύτερη φάση οι παραχωρηθείσες σε κάθε κόμμα ή συνασπισμό έδρες κατανέμονται μεταξύ των συνδυασμών αυτών σε ολόκληρη την επικράτεια.

Βουλευτές επικρατείας. Σύμφωνα με τον εκλογικό κώδικα, τα κόμματα που εμφανίζουν συνδυασμούς στο ήμισυ τουλάχιστον των εκλογικών περιφερειών, υποβάλλουν πρόταση υποψηφίων βουλευτών επικρατείας, δηλαδή **ψηφοδέλτιο υποψηφίων επικρατείας**. Η πρόταση περιλαμβάνει δώδεκα το πολύ υποψηφίους.

Για τους βουλευτές επικρατείας δεν γίνεται ειδική ψηφοφορία αλλά η ανάδειξη τους γίνεται κατά τη δεύτερη κατανομή, βάσει του αποτελέσματος των εκλογών σε ολόκληρη την επικράτεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΚΟΜΜΑΤΑ

Τα πολιτικά κόμματα αποτελούν το σπουδαιότερο παράγοντα της πολιτικής ζωής στα σύγχρονα δημοκρατικά κράτη. Από το ισχύον σύνταγμα της χώρας μας κατοχυρώνονται ως συνταγματικός θεσμός.

Όλοι οι Έλληνες πολίτες που έχουν το δικαίωμα να εκλέγουν, μπορούν ελεύθερα να ιδρύουν πολιτικά κόμματα και να μετέχουν σ' αυτά, αλλά και οι νέοι που δεν έχουν δικαίωμα ψήφου μπορούν να μετέχουν στα τμήματα νέων των διαφόρων κομμάτων. Η ελευθερία συνεπώς ιδρύσεως πολιτικών κομμάτων και συμμετοχής σ' αυτά, είναι κατοχυρωμένο συνταγματικώς δικαίωμα κάθε Έλληνα πολίτη.

Απαγορεύονται απολύτως στους δικαστικούς λειτουργούς, τους στρατιωτικούς, τα όργανα των σωμάτων ασφαλείας και τους δημόσιους υπαλλήλους, οι εκδηλώσεις οποιασδήποτε μορφής υπέρ πολιτικών κομμάτων. Δεν τους αφαιρείται όμως το δικαίωμα να συμμετέχουν απλώς στα πολιτικά κόμματα.

Απαγορεύεται επίσης η ενεργός δράση υπέρ των κομμάτων στους υπαλλήλους των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου, των δημοσίων επιχειρήσεων και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοικήσεως.

Ο νόμος επιτρέπει την ελεύθερη σύσταση και λειτουργία των πολιτικών κομμάτων με τον όρο ότι, πριν από την έναρξη λειτουργίας τους, θα καταθέσουν δήλωση στον εισαγγελέα του Αρείου Πάγου με την οποία θα θεβαιώνουν ότι οι αρχές του κόμματος είναι αντίθετες προς κάθε ενέργεια που αποσκοπεί στη θίαση κατάληψη της εξουσίας ή την ανατροπή του δημοκρατικού πολιτεύματος.

Η οργάνωση και δράση των πολιτικών κομμάτων οφείλει να υπηρετεί την ελεύθερη λειτουργία του δημοκρατικού πολιτεύματος.

Οι σκοποί των πολιτικών κομμάτων είναι **πολιτικοί**, αφού τα κόμματα συμπράττουν κατά το σχηματισμό της πολιτικής βουλήσεως του λαού.

Το σύνταγμα κατοχυρώνει τη δυνατότητα υπάρξεως πολλών κομμάτων και αυτό είναι χαρακτηριστικό γνώρισμα των δημοκρατικών κρατών (**πολυκομματικά κράτη**). Αντίθετα, σε άλλα κράτη αναγνωρίζεται κατ' αρχήν η ύπαρξη ενός μόνο κόμματος (**μονοκομματικά κράτη**).

Η διάλυση κάθε κόμματος γίνεται μόνο με τη θέλησή του και το σύνταγμα δεν προβλέπει διαδικασία αναγκαστικής διαλύσεως των κομμάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

ΑΤΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ

7.1 Έννοια και διακρίσεις των δικαιωμάτων.

Δικαιώματα κατά τη γενικότερη έννοια είναι η εξουσία που παρέχεται στα ότομα από την έννομη τάξη για την επιδίωξη και ικανοποίηση βιοτικού συμφέροντος.

Το σύνταγμα αναγνωρίζει και κατοχυρώνει ορισμένα δικαιώματα, τα οποία χαρακτηρίζει ως **ατομικά και κοινωνικά δικαιώματα**.

Διακρίνομε τρεις κατηγορίες δικαιωμάτων: τα ατομικά, τα πολιτικά και τα κοινωνικά δικαιώματα.

a) Τα ατομικά δικαιώματα (ατομικές ελευθερίες).

Τα δικαιώματα αυτά περιλήφθηκαν στις διακηρύξεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και στα συντάγματα της γαλλικής επαναστάσεως και εν συνεχείᾳ στα συντάγματα όλων των φιλελευθέρων δημοκρατικών κρατών, από τον περασμένο αιώνα. Μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο έγιναν μεγάλες προσπάθειες για τη διεθνοποίηση των ατομικών δικαιωμάτων, τα οποία έλαβαν ουσιαστικότερη σημασία με τις διεθνείς διακηρύξεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, στα πλαίσια των Ηνωμένων Εθνών, μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Η συνταγματική κατοχύρωση των ατομικών δικαιωμάτων αποσκοπεί στην άμυνα των ατόμων κατά των κρατικών παρεμβάσεων σε ότι αφορά στην ελευθερία δράσεώς τους και γι' αυτό επικράτησε να καλούνται **ατομικές ελευθερίες**.

b) Τα πολιτικά δικαιώματα.

Είναι τα δικαιώματα συμμετοχής των πολιτών στην άσκηση της κρατικής εξουσίας. Διακηρύχθηκαν και αυτά κατά τη γαλλική επανάσταση και περιλήφθηκαν στα συντάγματα των διαφόρων χωρών.

Πολιτικά δικαιώματα είναι τα δικαιώματα συμμετοχής στην πολιτική ζωή της χώρας, το δικαίωμα διορισμού στις δημόσιες υπηρεσίες, το εκλογικό δικαίωμα στις βουλευτικές και δημοτικές εκλογές και το δικαίωμα συμμετοχής στα ορκωτά δικαστήρια.

Η διαφορά από τα ατομικά δικαιώματα συνίσταται στο φορέα που για μεν τα ατομικά δικαιώματα είναι όλοι ανεξαρτήτως οι διαβιούντες στη χώρα, ενώ στα πολιτικά δικαιώματα είναι μόνο οι Έλληνες πολίτες.

γ) Τα κοινωνικά δικαιώματα.

Περιεχόμενο αυτών των δικαιωμάτων είναι η αξίωση των ατόμων έναντι της πολιτείας για ορισμένες παροχές, οικονομικής κυρίως φύσεως.

Τα κοινωνικά δικαιώματα είναι δημιούργημα του σύγχρονου κοινωνικού κράτους και κατοχυρώνονται από το σύνταγμα, μαζί με τα ατομικά και τα πολιτικά δικαιώματα.

Το ισχύον σύνταγμα αναγνωρίζει και προστατεύει τα δικαιώματα για κοινωνική ασφάλιση, δωρεάν παιδεία, εργασία, κατοικία, προστασία της υγείας, του περιβάλλοντος, της μητρότητας, της παιδικής ηλικίας και του γήρατος.

7.2 Προστασία των δικαιωμάτων.

Η προστασία των δικαιωμάτων δεν είναι απεριόριστη, γιατί αν αυτό συνέθαψε δεν θα ήταν δυνατή η ύπαρξη κράτους, ούτε η άσκηση δικαιωμάτων από όλα τα άτομα που συμβιούν στην κοινωνία.

Η διακήρυξη των δικαιωμάτων της γαλλικής επαναστάσεως (1789) όριζε ότι «**η ελευθερία συνιστάται στην εξουσία να κάνει κανείς κάθε τι που δεν βλάπτει τον άλλον**». Έτσι η άσκηση των φυσικών δικαιωμάτων κάθε ανθρώπου, δεν έχει άλλα όρια από εκείνα που εξασφαλίζουν στα λοιπά μέλη της κοινωνίας την απόλαυση των ιδίων δικαιωμάτων.

Το ισχύον σύνταγμα καθιερώνει διάφορους περιορισμούς για ορισμένα δικαιώματα που αναφέρονται στον τρόπο ασκήσεώς τους (π.χ. δικαίωμα συναθροίσεως **ησύχως και αόπλως**, δικαίωμα αναφοράς **εγγράφως** κλπ.).

Σημαντικότερη, λόγω της γενικότητάς της, είναι η απαγόρευση της **καταχρηστικής ασκήσεως** του δικαιώματος. Καταχρηστική είναι η άσκηση του δικαιώματος όταν αυτή γίνεται για σκοπό άλλο από εκείνον για τον οποίον κατοχυρώνεται το δικαίωμα από το σύνταγμα (π.χ. προς το σκοπό βίαιης ανατροπής του δημοκρατικού πολιτεύματος ή της προσβολής των ατομικών δικαιωμάτων άλλων προσώπων).

Ο περιορισμός των ατομικών δικαιωμάτων μπορεί να γίνει και με νομοθετική ρύθμιση, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει σχετική εξουσιοδότηση του συντάγματος και αναλογία προς τον επιδιωκόμενο σκοπό και ότι δεν προπθάλλεται η ουσία του ατομικού δικαιώματος.

Αναλογία προς τον επιδιωκόμενο σκοπό υπάρχει όταν ο περιορισμός του ατομικού δικαιώματος είναι απολύτως αναγκαίος για την επίτευξη του σκοπού αυτού. Οι περιορισμοί που υπερβαίνουν την αναλογία αυτή είναι αυθαίρετοι και απαγορεύονται από το σύνταγμα, όπως και κάθε άλλη αυθαιρεσία των κρατικών οργάνων.

Προσβολή της ουσίας του δικαιώματος υπάρχει όταν καταργείται έμμεσα το ίδιο το δικαίωμα (π.χ. όταν θεσπίζονται γενικοί περιορισμοί ως προς την έκταση και το περιεχόμενο του δικαιώματος της ιδιοκτησίας που την εξαφανίζουν ή την καθιστούν αδρανή, σε σχέση με τον προορισμό της).

7.3 Τα ατομικά δικαιώματα (ατομικές ελευθερίες).

Στο κείμενο του ισχύοντος συντάγματος κυριαρχούν δυο βασικές αρχές, η

λαϊκή κυριαρχία και η αξιοπρέπεια του ανθρώπου.

Στο άρθρο 2 αναφέρεται ότι «ο σεβασμός και η προστασία της αξίας του ανθρώπου αποτελούν την πρωταρχική υποχρέωση της πολιτείας».

Η προσβολή της ανθρώπινης αξιοπρέπειας, κατά οποιοδήποτε τρόπο, απαγορεύεται και τιμωρείται από το νόμο (άρθρο 7).

Η αξιοπρέπεια του ανθρώπου προσβάλλεται από πράξεις που τον υποβιβάζουν στο επίπεδο του πράγματος ή του ζώου. Τέτοιες πράξεις είναι τα βασανιστήρια, οποιαδήποτε σωματική κάκωση, βλάβη της υγείας και άσκηση ψυχολογικής βίας, καθώς και κάθε άλλη πράξη που υποβιβάζει την προσωπικότητα του ανθρώπου.

Η πολιτεία, σύμφωνα με τη συνταγματική επιταγή, οφείλει να προστατεύει την ανθρώπινη αξιοπρέπεια κατά προσβολών που προέρχονται από τα κρατικά όργανα ή από άλλους παράγοντες (ιδιώτες, κοινωνικές ομάδες, ένα κράτη).

Στο δεύτερο μέρος του συντάγματος περιλαμβάνονται τα ατομικά δικαιώματα που αναγνωρίζονται και προστατεύονται από την πολιτεία και είναι τα εξής:

a) Ισότητα ενώπιον του νόμου.

Η αρχή της ισότητας περιλαμβάνεται στις γαλλικές και αμερικανικές διακηρύξεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Την αρχή αυτή, που είναι έμφυτη στο χαρακτήρα των Ελλήνων, κατοχύρωσαν όλα τα ελληνικά συντάγματα που ίσχυσαν μέχρι σήμερα. Το άρθρο 4 του ισχύοντος συντάγματος ορίζει ότι «οι Έλληνες είναι ίσοι ενώπιον του νόμου».

Βάσει της αρχής αυτής, ο νομοθέτης έχει υποχρέωση να μη νομοθετεί κατά διαφορετικό τρόπο, εισάγοντας εξαιρέσεις και κάνοντας διακρίσεις μεταξύ των πολιτών, εκτός αν αυτό επιβάλλεται για λόγους κοινωνικούς ή δημόσιου συμφέροντος που ελέγχονται από τα δικαστήρια.

Η αρχή της ισότητας δεσμεύει επίσης όλα τα όργανα της εκτελεστικής εξουσίας, τα οποία οφείλουν να μη κάνουν αυθαίρετη εφαρμογή των νόμων, όπως επίσης δεσμεύει και τη δικαστική εξουσία, ώστε οι δικαστές οφείλουν ίση μεταχείριση των διαδίκων.

Όταν παραβιασθεί η αρχή της ισότητας από την εκτελεστική εξουσία, η σχετική πράξη προσβάλλεται και ακυρώνεται από το συμβούλιο της επικρατείας. Σε περίπτωση παραβιάσεως από τη δικαστική αρχή, η σχετική δικαστική απόφαση εξαφανίζεται από ανώτερο δικαστήριο.

Προβληματική είναι η αποκατάσταση της αρχής της ισότητας σε περίπτωση παραβιάσεώς της από τη νομοθετική εξουσία. Τα δικαστήρια στην περίπτωση αυτή έχουν την υποχρέωση να μην εφαρμόσουν αντισυνταγματικό νόμο, αλλά για κάθε συγκεκριμένη περίπτωση μόνο, χωρίς να αποκαθίσταται γενικότερα η αρχή που παραβιάσθηκε.

8) Προσωπική ελευθερία και ασφάλεια.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 του συντάγματος, ο καθένας έχει το δικαίωμα να αναπτύσσει ελεύθερα την προσωπικότητά του και να συμμετέχει στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή της χώρας, εφόσον δεν προσβάλλει τα δικαιώματα των άλλων και δεν παραβιάζει το σύνταγμα ή τα χρηστά ήθη.

Όλα τα άτομα που βρίσκονται στην ελληνική επικράτεια απολαμβάνουν απόλυτη προστασία της ζωής, της τιμής και της ελευθερίας τους, αδιακρίτως

εθνικότητας, φυλής ή γλώσσας και θρησκευτικών ή πολιτικών πεποιθησεων.

Η προσωπική ελευθερία είναι απαραβίαστη και κανείς δεν καταδιωκεται, συλλαμβάνεται, φυλακίζεται ή κατά άλλο τρόπο περιορίζεται, παρά μόνο όταν και όπως ορίζει ο νόμος.

Κανείς δεν συλλαμβάνεται ούτε φυλακίζεται χωρίς αιτιολογημένο δικαστικό ένταλμα, το οποίο πρέπει να επιδοθεί κατά τη στιγμή της συλλήψεως ή προφυλακίσεως. Εξαιρούνται τα επ' αυτοφώρω εγκλήματα.

Για τη συνέχιση της προφυλακίσεως, απαιτείται ειδική διαδικασία την οποία προβλέπει το σύνταγμα (προσαγωγή εντός 24ωρου στον ανακριτή, απόλυτη ή έκδοση εντάλματος φυλακίσεως εντός 3ημερου κλπ).

Δεν υπάρχει έγκλημα ούτε επιβάλλεται ποινή, χωρίς νόμο που ισχύει πριν από την τέλεση της πράξεως.

Τα βασανιστήρια, σωματικές κακώσεις, βλάβη της υγείας, άσκηση ψυχολογικής βίας, όπως και κάθε άλλη προσβολή της ανθρώπινης αξιοπρέπειας, απαγορεύονται ρητώς και τιμωρούνται σύμφωνα με το νόμο.

Απαγορεύεται η γενική δήμευση της περιουσίας.

Δεν επιβάλλεται θανατική ποινή για πολιτικά εγκλήματα, εκτός από τα σύνθετα (πολιτικά και κοινά).

Δεν επιτρέπεται η σύσταση δικαστικών επιτροπών ή εκτάκτων δικαστηρίων με οποιοδήποτε όνομα.

Από κανένα δεν αφαιρείται, παρά τη θέλησή του, ο δικαστής που ορίζεται γι' αυτόν από το νόμο.

γ) Άσυλο κατοικίας.

Η κατοικία κάθε ανθρώπου αποτελεί άσυλο απαραβίαστο καθώς και η οικογενειακή και ιδιωτική ζωή του.

Κατ' οίκον έρευνα δεν επιτρέπεται να ενεργείται παρά μόνο όταν και όπως ορίζει ο νόμος, πάντοτε δε με την παρουσία εκπροσώπων της δικαστικής αρχής. Κάθε παραβάτης αυτής της διατάξεως του συντάγματος τιμωρείται και υποχρεώνεται σε πλήρη αποζημίωση του παθόντος, σύμφωνα με το νόμο.

δ) Δικαίωμα εγγράφου αναφοράς στις αρχές.

Κάθε άτομο έχει το δικαίωμα, μόνο του, ή μαζί με άλλους, να αναφερεται εγγράφως προς τις αρχές, τηρώντας τους νόμους του κράτους. Οι αρχές υποχρεούνται να ενεργήσουν ταχέως, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις και να στείλουν στον αναφερόμενο έγγραφη αιτιολογημένη απάντηση.

ε) Δικαίωμα συναθροίσεως.

Οι Έλληνες έχουν δικαίωμα κατά το σύνταγμα να συνέρχονται **ησύχως** και **αόπλως**. Οι συναθροίσεις σε κλειστούς χώρους είναι ελεύθερες, με τον περιορισμό όμως πάντοτε ότι δεν διαταράσσεται η τάξη και ασφάλεια και ότι δεν συμμετέχουν ένοπλα άτομα.

Στις δημόσιες συναθροίσεις σε υπαίθριους χώρους (πλατείες-γήπεδα) δύναται να παρίσταται η αστυνομία για την πρόληψη διαταράξεως της τάξεως.

Η αστυνομική αρχή μπορεί να απαγορεύσει υπαίθρια συνάθροιση, κατόπιν αιτιολογημένης αποφάσεως, αν επίκειται γενικά σοβαρός κίνδυνος για τη

δημόσια ασφάλεια. Επίσης αν σε ορισμένη περιοχή απειλείται σοθαρή διαταραχή της κοινωνικοοικονομικής ζωής, όπως ο νόμος ορίζει.

στ) Δικαίωμα συνεταιρισμού.

Ως Έλληνες έχουν δικαίωμα να συνιστούν ενώσεις και σωματεία, μη κενδοσκοπικού σκοπού, εφαρμόζοντας τις διατάξεις του νόμου. Δεν μπορεί όμως ο νόμος να επιβάλλει για το θέμα αυτό την έκδοση σχετικής άδειας.

Τα σωματεία αυτά μπορούν να διαλυθούν για παραβάσεις του νόμου ή ουσιώδους διατάξεως του καταστατικού τους, αλλά μόνο με δικαστική απόφαση. Περιορισμοί στο δικαίωμα αυτό μπορούν να επιβληθούν με νόμο, για τους δημόσιους υπαλλήλους, τους υπαλλήλους οργανισμών τοπικής αυτοδιοικήσεως ή άλλων νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου ή δημοσίων επιχειρήσεων.

ζ) Ελευθερία της θρησκευτικής συνειδήσεως.

Είναι απαραβίαστη και δεν επιτρέπεται να εξαρτάται η απόλαυση ατομικών ή πολιτικών δικαιωμάτων από τις θρησκευτικές πεποιθήσεις του κάθε ατόμου.

Κάθε γνωστή θρησκεία είναι ελεύθερη και οι διάφορες πράξεις λατρείας τελούνται ελεύθερα και με την προστασία των νόμων. Η άσκηση όμως της λατρείας δεν επιτρέπεται να προσβάλλει τη δημόσια τάξη ή τα χρηστά ή θη.

Ο προστηλυτισμός στις διάφορες θρησκείες και τα δόγματα απαγορεύεται.

Δεν επιτρέπεται σε κανέναν να απαλλαγεί από την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του προς το κράτος ή να αρνηθεί να συμμορφωθεί προς τους νόμους, λόγω των θρησκευτικών του πεποιθήσεων.

η) Ελευθερία εκφράσεως και στοχασμών και ελευθερία του τύπου.

Κάθε άτομο δικαιούται να εκφράζει και να διαδίδει προφορικώς ή εγγράφως ή δια του τύπου τους στοχασμούς του, τηρώντας τους νόμους του κράτους.

Ο τύπος είναι ελεύθερος και απαγορεύεται η λογοκρισία ή κάθε άλλο προληπτικό μέτρο. Απαγορεύεται η κατάσχεση εφημερίδων και άλλων εντύπων πριν από την κυκλοφορία τους. Με παραγγελία του εισαγγελέα και μόνο μετά την κυκλοφορία επιτρέπεται, τηρούμενης ορισμένης διαδικασίας, η κατάσχεση, λόγω προσβολής της Χριστιανικής και κάθε άλλης γνωστής θρησκείας, προσβολής του προσώπου του προέδρου της δημοκρατίας, αποκαλύψεως μυστικών εθνικής ασφάλειας ή καταφανούς προσβολής της δημόσιας αιδούς, κατά τα υπό του νόμου οριζόμενα.

Η ραδιοφωνία και τηλεόραση τελούν υπό τον άμεσο έλεγχο του κράτους που οφείλει να μεταδίδει πληροφορίες, ειδήσεις κλπ. κατά τρόπο αντικειμενικό και με την επιβαλλόμενη υψηλή ποιοτική στάθμη των εκπομπών.

θ) Ελευθερία και προστασία της εκπαίδευσης.

Η παιδεία αποτελεί βασική αποστολή του κράτους και έχει ως σκοπό την ηθική, πνευματική, επαγγελματική και φυσική αγωγή των Ελλήνων, την ανάπτυξη της εθνικής και θρησκευτικής συνειδήσεως και τη διάπλαση αυτών, ως ελευθέρων και υπευθύνων πολιτών.

Η τέχνη και επιστήμη, η έρευνα και η διδασκαλία είναι ελεύθερες, η δε

ανάπτυξη και προαγωγή τους αποτελεί υποχρέωση του κράτους.

Όλοι οι Έλληνες έχουν δικαίωμα **δωρεάν παιδείας** στα κρατικά εκπαιδευτήρια και για όλες τις βαθμίδες εκπαιδεύσεως.

Καθιερώνεται 9ετής τουλάχιστον υποχρεωτική φοίτηση.

Η ανώτατη εκπαίδευση παρέχεται μόνο από αυτοδιοικούμενα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου (ιδρύματα) που τελούν υπό την άμεση εποπτεία του κράτους και ενισχύονται οικονομικά από αυτό.

Η επαγγελματική και κάθε άλλη ειδική εκπαίδευση παρέχεται από το κράτος σε σχολές ανώτερης βαθμίδας, επί χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο της τριετίας.

Ο αθλητισμός τελεί υπό την προστασία και ανώτατη εποπτεία του κράτους.

i) Απαραβίαστο της ιδιοκτησίας.

Το κράτος προστατεύει την ιδιοκτησία, αλλά τα δικαιώματα που προέρχονται από αυτήν δεν μπορούν να ασκούνται σε βάρος του γενικού συμφέροντος.

Κανείς δεν στερείται την ιδιοκτησία του, παρά μόνο για δημόσια οφέλεια που αποδεικνύεται όπως ορίζει ο νόμος και με καταβολή αποζημιώσεως που ανταποκρίνεται στην αξία του απαλλοτριουμένου πράγματος κατά το χρόνο της συζητήσεως ενώπιον του δικαστηρίου. Η αποζημίωση καθορίζεται παντοτε από τα πολιτικά δικαστήρια και δεν υπόκειται σε φορολογία.

Ειδικοί νόμοι ρυθμίζουν ότι αφορά στην ιδιοκτησία και διάθεση των μεταλλείων, ορυχείων, σπηλαίων, αρχαιολογικών χώρων, ιαματικών υδάτων κλπ.

Για τις ανάγκες των ενόπλων δυνάμεων, σε περίπτωση πολέμου ή επιστρετεύσεως ή για την αντιμετώπιση άμεσης κοινωνικής ανάγκης που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τη δημόσια τάξη ή υγεία, το σύνταγμα επιτρέπει την **επίταξη** που ρυθμίζεται με ειδικούς νόμους.

Επιτρέπεται ο **αναδασμός**, η υποχρεωτική δηλαδή αναδιανομή αγροτικών εκτάσεων για επωφελέστερη εκμετάλλευση του εδάφους, καθώς και η λήψη μέτρων για την αποφυγή υπερβολικής κατατμήσεως της μικρής αγροτικής ιδιοκτησίας.

Το σύνταγμα προβλέπει και διάφορες άλλες περιπτώσεις περιορισμού της ιδιοκτησίας προς το σκοπό αξιοποίησεως και αποδοτικότερης εκμεταλλευσεως των εδαφών, προς το γενικότερο συμφέρον της ιδιωτικής και της εθνικής οικονομίας.

ia) Το απόρρητο των επιστολών και της ελεύθερης ανταποκρίσεως και επικοινωνίας.

Το απόρρητο των επιστολών και της κατά οποιοδήποτε τρόπο ελεύθερης ανταποκρίσεως και επικοινωνίας (τηλέφωνο, τηλεγράφημα, τέλεξ κ.α.) είναι απολύτως απαραβίαστο.

Η δικαστική αρχή δεν δεσμεύεται από το απόρρητο αυτό, μόνο όταν υπάρχουν λόγοι εθνικής ασφάλειας ή ανάγκη διακριβώσεως ιδιαιτέρως συθαρών εγκλημάτων. Ειδικός νόμος ορίζει τις εγγυήσεις υπό τις οποίες αποδεσμεύεται η δικαστική αρχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ

ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

8.1 Άσκηση της δικαστικής λειτουργίας.

Η δικαστική λειτουργία ασκείται κατ' αρχήν από ειδικά κρατικά όργανα που καλούνται δικαστήρια. Την αρχή αυτή καθιερώνει το σύνταγμα που ορίζει ότι «η δικαστική εξουσία ασκείται από τα δικαστήρια, οι αποφάσεις δε αυτών εκτελούνται εν ονόματι του ελληνικού λαού».

Το σύνταγμα ορίζει επίσης ότι η δικαιοσύνη απονέμεται από δικαστήρια που συγκροτούνται από τακτικούς δικαστές, οι οποίοι απολαύουν λειτουργική και προσωπική ανεξαρτησία.

Οι τακτικοί δικαστές είναι ισόβιοι δημόσιοι υπάλληλοι που ασκούν κατ' επάγγελμα το δικαστικό λειτούργημα.

Σε ορισμένες περιπτώσεις το σύνταγμα θεσπίζει εξαιρέσεις από την αρχή της συγκροτήσεως των δικαστηρίων από τακτικούς δικαστές. Τέτοιες περιπτώσεις είναι:

α) Τα **μικτά ορκωτά δικαστήρια** (μικτά κακουργιοδικεία), τα οποία συγκροτούνται από τακτικούς δικαστές και ενόρκους και δικάζουν τα κακουργήματα και τα πολιτικά εγκλήματα σε πρώτο και δεύτερο βαθμό.

β) Τα **διαρκή στρατοδικεία, ναυτοδικεία και αεροδικεία**, που μπορούν κατά το σύνταγμα να συγκροτούνται από μέλη του δικαστικού σώματος των ενόπλων δυνάμεων (κατά πλειοψηφία) και από μη τακτικούς δικαστές που ορίζονται από τους αξιωματικούς κάθε κλάδου.

γ) **Τα ειδικά δικαστήρια λειών** που μπορούν να συντίθενται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει από μη τακτικούς δικαστές.

δ) **Το δικαστήριο αγωγών κακοδικίας**, που αποτελείται κατά πλειοψηφία από μη τακτικούς δικαστές (2 καθηγητές νομικών σχολών και 2 δικηγόρους).

Η άσκηση δικαστικής εξουσίας ανατίθεται από το σύνταγμα και σε όργανα της νομοθετικής ή της εκτελεστικής εξουσίας.

Η βουλή έχει δικαστική αρμοδιότητα κατά την άσκηση ποινικής διώξεως κατά του προέδρου της δημοκρατίας, των υπουργών και των υφυπουργών που γίνεται βάσει ορισμένης διαδικασίας που ο νόμος ορίζει.

Η βουλή έχει επίσης την αρμοδιότητα παροχής άδειας για την άσκηση ποινικής διώξεως κατά των βουλευτών, κατά τη διάρκεια της βουλευτικής περιόδου.

Από τα διοικητικά όργανα ασκείται δικαστική λειτουργία κατά την εκδίκαση ορισμένων πταισμάτων, κατόπιν διατάξεως νόμου και κατά την επιβολή προστίμων για αστυνομικές και άλλου είδους παραβάσεις, όπως ορίζουν ειδικοί νόμοι.

8.2 Διάκριση των δικαστηρίων.

Τα δικαστήρια διακρίνονται στις εξής κατηγορίες, σύμφωνα με το σύνταγμα:

a) Πολιτικά, ποινικά και διοικητικά.

Πολιτικά είναι τα δικαστήρια που εκδικάζουν τις διάφορες υποθέσεις ιδιωτικού δικαίου (αστικές διαφορές), κατόπιν εγέρσεως αγωγής κάθε ενδιαφερομένου.

Ποινικά είναι τα δικαστήρια που εκδικάζουν τις ποινικές υποθέσεις, τις παραβάσεις δηλαδή των ποινικών νόμων, είτε κατόπιν μηνύσεως του παθόντος είτε κατόπιν αυτεπάγγελτης διώξεως της εισαγγελικής αρχής.

Διοικητικά είναι τα δικαστήρια που έχουν αρμοδιότητα για την επίλυση των διοικητικών διαφορών μεταξύ κράτους και πολιτών που προκύπτουν από διάφορες διοικητικές πράξεις.

b) Τακτικά και ειδικά.

Τα τακτικά δικαστήρια έχουν γενική δικαιοδοσία, εκδικάζουν δηλαδή κατ' αρχήν όλες τις υποθέσεις της αρμοδιότητάς τους εκτός από εκείνες που έχουν ανατεθεί από το σύνταγμα ή τους νόμους σε ειδικά δικαστήρια.

Τακτικά πολιτικά δικαστήρια είναι τα **Ειρηνοδικεία, Πρωτοδικεία, Εφετεία** και ο **Άρειος Πάγος**.

Τακτικά ποινικά δικαστήρια είναι τα **Πταισματοδικεία, Πλημμελειοδικεία, Εφετεία, Μικτά ορκωτά κακουργιοδικεία** και ο **Άρειος Πάγος**.

Τακτικά διοικητικά δικαστήρια είναι τα **Φορολογικά δικαστήρια**, πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια, το **Συμβούλιο της Επικρατείας** και το **Ελεγκτικό Συνέδριο**.

Ειδικά δικαστήρια είναι το **Ανώτατο Ειδικό Δικαστήριο** (Συνταγματικό δικαστήριο) που εκδικάζει ενοτάσεις κατά του κύρους των εκλογών, αποφαίνεται για το ασυμβίβαστο ή την έκπτωση βουλευτών από το αξιώμά τους για ειδικούς λόγους κλπ.

Το **Υπουργοδικείο** που εκδικάζει τα εγκλήματα των υπουργών και υφυπουργών, κατόπιν αποφάσεως της βουλής.

Το **δικαστήριο αγωγών κακοδικίας** που εκδικάζει αγωγές κατά δικαστικών λειτουργών οι οποίοι, λόγω δόλου ή βαρειάς αμέλειας ή αρνησιδικίας κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, προκάλεσαν ζημιά στον ενάγοντα.

Τα **δικαστήρια ανηλίκων**.

Τα **τακτικά στρατοδικεία, ναυτοδικεία** και **αεροδικεία** που δικάζουν τα εγκλήματα των στρατιωτικών.

8.3 Η δικαστική ανεξαρτησία.

Οι δικαστές, κατά την άσκηση του λειτουργήματός τους είναι ανεξάρτητοι

απέναντι στα άλλα όργανα του κράτους, τους διαδίκους και τους μη κρατικούς παράγοντες (τύπο, εκκλησία, συνδικαλισμό κλπ). Η ανεξαρτησία αυτή προκύπτει από την αρχή της διακρίσεως των λειτουργιών που επιβάλλει την ανάθεση απονομής της δικαιοσύνης σε ίδια όργανα, τα οποία είναι ανεξάρτητα απέναντι στα όργανα των άλλων λειτουργιών (νομοθετικής και εκτελεστικής).

Οι δικαστές, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, υπόκεινται μόνο στο σύνταγμα και τους νόμους και σε καμιά περίπτωση δεν δεσμεύονται από διαταγές ή υποδείξεις της νομοθετικής ή εκτελεστικής λειτουργίας. Η εκτελεστική εξουσία, δια του υπουργείου Δικαιοσύνης, έχει αρμοδιότητα για τη διοίκηση μόνο της δικαιοσύνης και την άσκηση εποπτείας στους δικαστές.

Η δικαστική ανεξαρτησία εξασφαλίζει την ουδετερότητα και αμεροληψία των δικαστών και αποτελεί εγγύηση για τους διαδίκους. Θεωρείται θεμελιώδης αρχή των συγχρόνων δημοκρατικών κρατών δικαίου και φρουρός των ατομικών ελευθεριών.

Η προσωπική ανεξαρτησία των δικαστών κατοχυρώνεται με συνταγματικές εγγυήσεις που είναι:

α) Ο **διορισμός τους** από τον πρόεδρο της δημοκρατίας, σύμφωνα με το νόμο και βάσει ορισμένης διαδικασίας και ειδικών προσόντων.

β) Η **ισοθιότητα**, δηλαδή η διατήρηση στη θέση τους μέχρι συμπληρώσεως ορίου ηλικίας. Οι δικαστές παύονται μόνο στις περιπτώσεις που προβλέπονται από το σύνταγμα, δηλαδή κατόπιν ποινικής καταδίκης ή πολύ σοβαρού πειθαρχικού παραπτώματος ή νόσου ή ανεπάρκειας που βεβαιώνονται με ειδική διαδικασία.

γ) Ενέργεια προαγωγών, τοποθετήσεων, μεταθέσεων, μετατάξεων, μόνο κατόπιν αποφάσεως ανώτατου δικαστικού συμβουλίου.

δ) Η άσκηση πειθαρχικής εξουσίας επί των δικαστών από ειδικά όργανα που παρέχουν πλήρη εχέγγυα αμεροληψίας και ευθυκρισίας.

ε) Τα ασυμβίθαστα προς το δικαστικό λειτούργημα έργα (απαγόρευση άλλης έμμισθης υπηρεσίας ή επαγγέλματος κλπ).

στ) Η προνομιακή μισθολογική μεταχείριση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ

ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΚΛΗΣΙΑ

9.1 Έννοια της εκκλησίας.

Η λέξη εκκλησία στα αρχαία ελληνικά εσήμαινε τη δημόσια συνάθροιση. Μετά την εμφάνιση του Χριστιανισμού, έλαβε άλλη έννοια και σύμφωνα με την ορθόδοξη δογματική διδασκαλία «εκκλησία είναι το ιερό καθίδρυμα που συστήθηκε από τον ενανθρωπήσαντα λόγο του Θεού, για τη σωτηρία και αγιασμό του ανθρώπου και φέρει το θείο κύρος και την αυθεντία του, αποτελείται δε από ανθρώπους με μια πίστη, κοινωνούς των ίδιων μυστηρίων που διακρίνονται, σε λαό και σε διοικούντα κλήρο, που ανάγει, με αδιάκοπη διαδοχή, την αρχή του στους Απόστολους και μέσω αυτών στον Κύριο».

Οι κανόνες που ρυθμίζουν τις έννομες σχέσεις της εκκλησίας ονομάζονται **εκκλησιαστικό δίκαιο**. Παράλληλα υπάρχει και ο όρος **κανονικό δίκαιο** που περιλαμβάνει τους καθαρά εκκλησιαστικής προελεύσεως κανόνες δικαίου, δηλαδή αυτούς που περιέχονται στην Αγία Γραφή, την Ιερά Παράδοση και τους Ιερούς Κανόνες κλπ. Από την πρώτη εμφάνιση της εκκλησίας έχουν θεσπισθεί κανόνες από την ιερά παράδοση και τα όργανα της εκκλησίας (Ιερές Συνόδους κλπ) και στη συνέχεια από την πολιτεία που αποτελούν στο σύνολό τους **το δίκαιο της ανατολικής ορθόδοξης εκκλησίας της Ελλάδας**.

Μέσα στα όρια της ελληνικής επικράτειας ισχύουν τέσσερις διαφορετικές ενότητες κανόνων εκκλησιαστικού δικαίου:

Το δίκαιο της εκκλησίας της Ελλάδας.

Το δίκαιο της εκκλησίας της Κρήτης.

Το δίκαιο του Αγίου Όρους.

Το δίκαιο του Οικουμενικού Πατριαρχείου, στα Δωδεκάνησα.

9.2 Πηγές του δικαίου της εκκλησίας.

Ορισμένες πηγές των κανόνων δικαίου που διέπουν την ανατολική ορθόδοξη εκκλησία της Ελλάδας έχουν, όπως προαναφέρθηκε, πολιτική προέλευση, για το λόγο ότι η εκκλησία ανέπτυξε πάντοτε τη δραστηριότητά της, μέσα στα πλαίσια της πολιτειακής έννομης τάξεως, σε συνδυασμό με τη γενικότερη στάση της εκκλησίας έναντι της κρατικής εξουσίας. Οι πηγές αυτές είναι:

α) Το σύνταγμα της Ελλάδας.

Όλα τα ελληνικά συντάγματα, από το 1822 και μετά, περιέλαβαν διατάξεις για τις σχέσεις κράτους και εκκλησίας και για άλλα θέματα που ανάγονται στην ύλη του δικαίου της εκκλησίας.

Το ισχύον σύνταγμα (άρθρο 3), περιλαμβάνει διατάξεις που διέπουν τις θέσεις εκκλησίας και πολιτείας. Επίσης σε άλλα άρθρα του υπάρχουν διατάξεις για την ελευθερία της θρησκευτικής συνειδήσεως, για την προστασία του κύρους της εκκλησίας και των θρησκευτικών συμβόλων, για το καθεστώς του Αγίου Όρους κλπ.

β) Οι νόμοι.

Από την εποχή που η πολιτεία άλλαξε την εχθρική της στάση απέναντι στην εκκλησία (αρχές του 4ου μ.Χ. αιώνα) άρχισε η ρύθμιση εκκλησιαστικών θεμάτων με αυτοκρατορικούς νόμους που συνεχίσθηκε μέχρι το τέλος της βυζαντινής περιόδου.

Από την απελευθέρωση της Ελλάδας μέχρι σήμερα, τα νομοθετικά όργανα της πολιτείας ασχολήθηκαν συνεχώς με τη ρύθμιση εκκλησιαστικών θεμάτων και η νομοθετική αυτή δραστηριότητα αποτέλεσε το χαρακτηριστικό γνώρισμα του συστήματος που ρυθμίζει στην Ελλάδα τις σχέσεις μεταξύ Πολιτείας και Εκκλησίας, της «**Νόμων κρατούσης Πολιτείας**». Για πρώτη μάλιστα φορά, το Σύνταγμα του 1975 όρισε ρητά ότι η εκκλησία της Ελλάδας διοικείται, σύμφωνα με τις διατάξεις του Καταστατικού Χάρτη, που είναι νόμος του κράτους και ψηφίζεται από την ολομέλεια της θουλής (άρθρο 3 σε συνδ. με άρθρο 72).

Ένα σοβαρό θέμα που ανέκυψε είναι αν η πολιτεία νομοθετεί έγκυρα για ζητήματα εκκλησιαστικά (με την επιφύλαξη πάντοτε της συνταγματικής προστασίας των Ιερών Κανόνων και της Ιεράς Παραδόσεως), χωρίς τη γνώμη της εκκλησίας. Το σύνταγμα δεν επιλύει το ζήτημα αυτό, αλλά υπάρχει διάταξη στον Καταστατικό Χάρτη της Εκκλησίας της Ελλάδας που ισχύει από το 1977 και ορίζει ότι η Ιερά Σύνοδος γνωμοδοτεί για κάθε σχέδιο ή πρόταση εκκλησιαστικού νόμου που εισάγεται στη θουλή για ψήφιση.

γ) Τα έθιμα.

Για τη δημιουργία εκκλησιαστικού εθίμου απαιτούνται οι ίδιες προϋποθέσεις, όπως και στους άλλους κλάδους του δικαίου, δηλαδή μακρά, σταθερή και ομοιόμορφη άσκηση ορισμένης κοινωνικής συμπεριφοράς με την κοινή συνείδηση ότι αυτό αποτελεί συμμόρφωση σε κανόνα δικαίου.

Εκκλησιαστικό έθιμο δεν μπορεί να δημιουργηθεί αν συγκρούεται με την ορθόδοξη δογματική διδασκαλία, τη χριστιανική ηθική και το γενικότερο πνεύμα του δικαίου της εκκλησίας.

Πηγές εκκλησιαστικού δικαίου που δεν έχουν σχέση με την πολιτεία είναι:

- 1) **Η Αγία Γραφή** (παλαιά και καινή διαθήκη).
- 2) **Η Ιερά παράδοση**, δηλαδή η διδασκαλία του Κυρίου που δεν διασώθηκε σε γραπτά κείμενα αλλά μεταδόθηκε από στόμα σε στόμα μέσω των Αποστόλων.
- 3) **Οι Ιεροί Κανόνες**, ήτοι οι νομοθετικού περιεχομένου αποφάσεις των Ιερών Συνόδων (Οικουμενικών και Τοπικών), οι Αποστολικοί Κανόνες και οι Κανόνες των Πατέρων της Εκκλησίας.

Στο άρθρο 3 του συντάγματος μνημονεύονται οι ιεροί αποστολικοί και συνοδικοί κανόνες και οι ιερές παραδόσεις και ως εκ τούτου έχουν συνταγματική ισχύ και δεν είναι δυνατή η δια νόμου τροποποίησή τους, εφόσον αναφέρονται σε θέματα δογματικά.

9.3 Σχέσεις εκκλησίας και πολιτείας.

Το θέμα αυτό ανέκυψε στο Βυζάντιο, μετά την επικράτηση της χριστιανικής θρησκείας και υπήρξαν περίοδοι αδιάκοπου ανταγωνισμού μεταξύ εκκλησίας και πολιτείας για την επικράτηση ή ακόμα και την κυριαρχία της μιας επί της άλλης. Επειδή η σαφής ρύθμιση των σχέσεων αυτών δεν έγινε ούτε με διάταξη του πολιτειακού ούτε του κανονικού δικαίου, η αντιμετώπιση γινόταν σύμφωνα με την εκκλησιαστική πολιτική του κάθε αυτοκράτορα.

Κατά την περίοδο της τουρκοκρατίας, εφαρμόσθηκε η καθιερωμένη μουσουλμανική τακτική της ανοχής και αυτοδιοικήσεως της χριστιανικής θρησκείας.

Από την εποχή της αλώσεως ακόμη, παραχωρήθηκαν ορισμένα προνόμια στην εκκλησία που περιείχαν την ελευθερία της λατρείας, την εσωτερική αυτοδιοίκηση των θρησκευτικών κοινοτήτων και των ιδρυμάτων, την ελευθερία διαχειρίσεως της εκκλησιαστικής περιουσίας, την απαλλαγή από τη φορολογία, τη δικαιοδοσία της εκκλησίας σε πνευματικά ζητήματα και την επίλυση διαφορών οικογενειακού και κληρονομικού δικαίου κλπ.

Τα προνόμια αυτά, στο πέρασμα των αιώνων, ανανεώθηκαν ή και διευρύνθηκαν σε πολλές περιπτώσεις, χωρίς όμως να υπάρχουν επίσημες εγγυήσεις τηρήσεώς τους, με αποτέλεσμα να παραβιάζονται συχνά με διάφορα προσχήματα, ιδιαίτερα σε απομακρυσμένες περιοχές.

Με την έναρξη του απελευθερωτικού αγώνα, οι σχέσεις των μητροπολιτών με το Πατριαρχείο διακόπηκαν και αποκαταστάθηκαν αργότερα επί Καποδίστρια. Τότε η εκκλησιαστική διοίκηση περιήλθε εξ ολοκλήρου στο υπουργείο «Θρησκείας».

Όλα τα συνταγματικά κείμενα, από το 1822 και μετά, περιέλαβαν διατάξεις με τις οποίες καθιερωνόταν η θρησκεία της ανατολικής του Χριστού εκκλησίας, ως επικρατούσα στην Ελλάδα.

Το έτος 1833 δημοσιεύθηκε η διακήρυξη περί ανεξαρτησίας της εκκλησίας της Ελλάδας, που δημιούργησε τις έντονες αντιδράσεις του Οικουμενικού Πατριαρχείου αλλά και πολλών άλλων στο εσωτερικό.

Το 1850, ύστερα από διαπραγματεύσεις μεταξύ κυβερνήσεως και Πατριαρχείου εκδόθηκε ο Συνοδικός Τόμος, με τον οποίο η εκκλησία της Ελλάδας ανακηρύχθηκε **αυτοκέφαλη**.

Με δυο νόμους που ψηφίστηκαν το 1852, περιορίστηκαν σημαντικά οι επεμβάσεις της πολιτείας στα εκκλησιαστικά πράγματα.

Το 1923 δημοσιεύθηκε νέος καταστατικός νόμος που καθιέρωσε την **Ιερά Σύνοδο της Ιεραρχίας**, ως ανώτατο διοικητικό όργανο της εκκλησίας που είχε μεταξύ άλλων και την αρμοδιότητα της απευθείας εκλογής των Επισκόπων και τη μείωση των εξουσιών του εκπροσώπου του κράτους (Επιτρόπου της

Επικρατείας) και συνεπώς τον περιορισμό στις δυνατότητες επεμβάσεως της πολιτείας.

Το 1925, παράλληλα με την Ιερά Σύνοδο της Ιεραρχίας δημιουργήθηκε και δεύτερο όργανο της εκκλησίας, η **Διαρκής Ιερά Σύνοδος**.

Το ισχύον σύνταγμα ορίζει ότι η επικρατούσα θρησκεία στην Ελλάδα είναι «η της ανατολικής ορθοδόξου του Χριστού εκκλησίας» η οποία υπάρχει αναπόσπαστα ενωμένη δογματικώς με την εκκλησία της Κωσταντινουπόλεως. Ορίζει επίσης ότι η ελληνική εκκλησία είναι **αυτοκέφαλος** και διοικείται από την **Ιερά Σύνοδο των εν ενεργείᾳ αρχιερέων** και από τη **Διαρκή Ιερά Σύνοδο** που προέρχεται από την Ιερά Σύνοδο των αρχιερέων και συγκροτείται όπως ορίζει ο Καταστατικός Χάρτης της εκκλησίας (τηρουμένων ορισμένων ιερών κανόνων).

Ο **Καταστατικός Χάρτης της εκκλησίας**, σύμφωνα με το άρθρο 72 του συντάγματος συζητείται και ψηφίζεται στην ολομέλεια της βουλής ως νόμος του κράτους. Έτσι επιβεβαιώνεται ρητά η αρχή της «νόμων κρατούστης πολιτείας».

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

10.1 Έννοια - διαίρεση ναυτικού δικαίου.

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

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

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

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

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

10.2 Ιστορική εξέλιξη του ναυτικού δικαίου.

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

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

Τις πρώτες διατάξεις που ρυθμίζουν σχέσεις ναυτικού δικαίου συναντούμε στον κώδικα του βασιλιά της Βαβυλωνίας Χαμουραμπί (2285 π.Χ.). Στην αρχαία αθηναϊκή δημοκρατία ίσχυσαν πολλοί θεσμοί του νεώτερου ναυτικού δικαίου,

όπως το ναυτικό δάνειο, η αθαρία κλπ. Στους βυζαντινούς χρόνους ίσχυσαν διάφορες συλλογές ναυτικού δικαίου που περιλάμβαναν κυρίως αποφάσεις δικαστηρίων και ναυτικά έθιμα της εποχής εκείνης.

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

Συστηματική κωδικοποίηση του ναυτικού δικαίου άρχισε το δέκατο έβδομο αιώνα μ.Χ. πρώτα στη Γαλλία, με την έκδοση της περίφημης *Ordonnance de la Marine* (1681) του Λουδουοβίκου XIV. Ο νόμος αυτός περιλαμβάνει διατάξεις δημοσίου και ιδιωτικού ναυτικού δικαίου και διαιρείται σε πέντε βιβλία που υποδιαιρούνται σε τίτλους και σε άρθρα. Αργότερα, όταν επί Ναπολέοντα κωδικοποιήθηκε το εμπορικό δίκαιο με το γαλλικό εμπορικό κώδικα (*Code de Commerce*), το ναυτικό δίκαιο αποτέλεσε ιδιαίτερο κεφάλαιο του κώδικα αυτού.

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

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

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

Ο ΚΙΝΔ περιλαμβάνει διατάξεις που αφορούν τα πλοία και τους πλοιοκτήτες, τη συμπλοιοκτησία, τον πλοίαρχο και το πλήρωμα, την ευθύνη του πλοιοκτήτη, τις ναυλώσεις, τη ναυτική πίστη, τα ναυτικά προνόμια, τις κατασχέσεις των πλοίων, τις αθαρίες, και τα περί συγκρούσεως των πλοίων, θαλάσσιας αρωγής και θαλάσσιας ασφάλειας.

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

Ο ΚΔΝΔ περιλαμβάνει διατάξεις που αναφέρονται:

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

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

γ) Σε θέματα λιμενικής αστυνομίας.

δ) Σε ειδικά ναυτιλιακά θέματα, όπως η ακτοπλοΐα, η πλοιήγηση, τα φαρικά τέλη κλπ.

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ

ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΠΛΟΙΟ

11.1 Εμπορικά πλοία και κατηγορίες αυτών.

Εμπορικά πλοία θεωρούνται αυτά που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση μεταφοράς πραγμάτων ή προσώπων στη θάλασσα, για την αλιεία, τη ρυμούλκηση, την επιθαλάσσια αρωγή, την αναψυχή, τις επιστημονικές έρευνες ή για άλλους σκοπούς.

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

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

Τα εμπορικά πλοία μπορούν να διακριθούν σήμερα στις εξής κατηγορίες:

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

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

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

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

A) Τα φορτηγά πλοία.

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

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

a) Τα ελεύθερα φορτηγά πλοία.

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

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

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

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

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

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

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

Τα ελεύθερα φορτηγά πλοία διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

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

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

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

Τα πλοία αυτά διακρίνονται:

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

6) Τα φορτηγά πλοία τακτικών γραμμών (cargo liners).

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

Τα πλοία αυτά αναπτύσσουν μεγάλη ταχύτητα για την επιτυχία της αποστολής τους και έχουν υψηλού κόστους εξοπλισμό. Μεταφέρουν συνήθως και περιορισμένο αριθμό επιβατών.

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

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

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

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

Άλλη κατηγορία πλοίων τακτικών γραμμών είναι τα **φορτηγιδοφόρα πλοία** (lash). Αυτά μεταφέρουν φορτία μέσα σε φορτηγίδες που φορτώνονται ή

εκφορτώνονται στα διάφορα λιμάνια προσεγγίσεως, χωρίς να χρειάζεται πλεύριση του πλοίου σε κρηπίδωμα και έτσι υπάρχει μεγάλη εξοικονόμηση χρόνου. Οι φορτηγίδες ρυμουλκούνται μέχρι το πλοίο, το οποίο τις παραλαμβάνει αφού έκφορτώσει τις κενές που τυχόν φέρει μαζί του. Αυτές είχαν παραληφθεί έμφορτες στο προηγούμενο ταξίδι.

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

γ) Τα φορτηγά πλοία υγρών φορτίων (δεξαμενόπλοια).

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

i) **Τα πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια** (oil tankers). Διαφέρουν από τα άλλα φορτηγά πλοία γιατί μπορούν να μεταφέρουν ελεύθερα υγρά φορτία. Εκτελούν συνήθως το ταξίδι της επιστροφής κενά (υπό έρμα) και φέρουν πάντοτε τις μηχανές και τη γέφυρα προς την πρύμη (το σύστημα αυτό ακολουθούν και άλλες κατηγορίες φορτηγών).

Πριν από το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, τα συνηθισμένα πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια είχαν χωρητικότητα 10.000 έως 15.000 τόννων D.W. Το 1951 έφθασαν τους 20.000 τόννους και από το 1956-1966 η μέση χωρητικότητά τους κυμαινόταν από 40.000 - 50.000 τόννους D.W. Μετά το 1966 συνεχίσθηκε με πρωτοφανή ρυθμό ο γιγαντισμός των δεξαμενοπλοίων που έφθασαν τους 300.000 έως 500.000 τόννους, πλην όμως η ναυπήγηση τόσο μεγάλων δεξαμενοπλοίων έχει σταματήσει τα τελευταία χρόνια.

ii) **Τα υγραιεροφόρα πλοία.** Είναι πλοία εξειδεικευμένου τύπου για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων πετρελαίου και φυσικών αερίων, από τις χώρες παραγωγής στα κέντρα καταναλώσεως.

iii) **Τα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων.** Παρουσιάζουν κοινά χαρακτηριστικά με τα υγραιεροφόρα πλοία, αλλά αποτελούν τελείως εξειδεικευμένο τύπο πλοίων, με πολύπλοκες εγκαταστάσεις. Πολλά από τα μεταφερόμενα χημικά φορτία είναι επικίνδυνα σε υψηλό θαθμό και γι' αυτό υπάρχει ανάγκη ειδικευμένου προσωπικού για την επάνδρωσή τους.

B) Τα επιβατικά (επιβατηγά) πλοία.

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

Τα επιβατικά πλοία διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

a) Τα αμιγή επιβατικά.

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

i) **Στα υπερωκεάνεια,** τα οποία εξυπηρετούν δρομολογιακές γραμμές που συνδέουν υπερπόντιες χώρες. Τα τελευταία χρόνια το είδος αυτών των πλοίων

έχει περιορισθεί σημαντικά, λόγω του οξύτατου συναγωνισμού του αεροπλάνου.

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

iii) **Στα ακτοπλοϊκά επιβατικά**, που εκτελούν τακτικές δρομολογιακές γραμμές μεταξύ λιμανιών της ημεδαπής. Υπάρχουν μικρά και μεγάλα επιβατικά πλοία, ημερόπλοια (μικρών αποστάσεων), υδροπτέρυγα κλπ.

8) Τα μικτά επιβατικά.

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

γ) Τα επιβατικά πλοία κυκλικών περιηγητικών πλόων (κρουαζιερόπλοια).

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

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

δ) Τα επιβατικά οχηματαγωγά.

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

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

Γ) Πλοία ειδικού προορισμού.

Η τάση για εξειδίκευση των θαλασσίων μεταφορών και η ανάγκη ταχείας και

ασφαλούς διενέργειάς τους, επέβαλαν τη σχεδίαση πλοίων ειδικού προορισμού που είναι τα εξής:

α) Πλοία ψυγεία.

Μεταφέρουν νωπά συνήθως προϊόντα μεταξύ μακρινών περιοχών. Διαθέτουν για το σκοπό αυτό ειδικούς ψυκτικούς χώρους και μηχανήματα που λειτουργούν συνεχώς και διατηρούν την απαιτούμενη ψύξη κατά περίπτωση.

Τα κυριότερα είδη που μεταφέρονται με τα πλοία ψυγεία είναι κρέατα, γαλακτοειδή, νωπά φρούτα, μπανάνες, εσπεριδοειδή, αλιευτικά προϊόντα κ.α.

β) Αλιευτικά πλοία και φαλαινοθηρικά.

Είναι και αυτά εξειδικευμένου τύπου πλοία που ανήκουν σε διαφορετικό τομέα οικονομικής δραστηριότητας από το μεταφορικό.

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

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

γ) Πλοία ωκεανογραφικών και επιστημονικών ερευνών – Πλοία μετεωρολογικών παρατηρήσεων.

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

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

δ) Τα πλοία αναψυχής.

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

Δ) Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας.

Τα σκάφη αυτά χρησιμοποιούνται συνήθως στα λιμάνια, στους όρμους, στις

διώρυγες ή κοντά στις ακτές για να διευκολύνουν άλλα πλοία σε διάφορες ανάγκες τους. Τα βοηθητικά πλοία δεν εκτελούν τα ίδια μεταφορές αλλά βοηθητικές μόνο εργασίες. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν:

a) Τα ρυμουλκά.

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

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

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

β) Τα ναυαγοσωστικά.

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

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

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

γ) Οι πλοηγίδες.

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

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

δ) Τα βοηθητικά ναυπηγήματα.

Είναι τα πλωτά κατασκευάσματα που θρίσκονται σε σταθερή παραμονή μέσα σε λιμάνια ή σε όρμους για σκοπούς βοηθητικούς της ναυτιλίας.

Τέτοια ναυπηγήματα είναι τα εξής:

i) **Οι φορτηγίδες.** Σε παλαιότερες εποχές, όταν τα λιμάνια δεν διέθεταν τις

απαιτούμενες ευκολίες για τη φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων στα πλοία η χρησιμότητα των φορτηγίδων ήταν ουσιαστική. Σήμερα η χρησιμότητά τους έχει περιορισθεί στο ελάχιστο και τείνουν να εκλείψουν.

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

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

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

11.2 Η έννοια του πλοίου (νομική και τεχνική).

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

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

Στο άρθρο 1 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) ορίζεται ότι «**πλοίο είναι παν σκάφος χωρητικότητος καθαράς τουλάχιστον δέκα κόρων, προωρισμένον όπως κινήται αυτοδυνάμως εν θαλάσσῃ**».

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

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

b) **Καθαρή χωρητικότητα τουλάχιστον δέκα κόρων**. Ως μονάδα μετρήσεως της χωρητικότητας χρησιμοποιείται ο κόρος (2,83 κυβικά μέτρα). Κατά την έννοια συνεπώς του ΚΙΝΔ, τα μικρά σκάφη (πλοιάρια) και οι βάρκες δεν θεωρούνται πλοία.

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

Οι θυθοκόροι, οι φορτηγίδες, οι πλωτές δεξαμενές, δεν είναι πλοία κατά την

έννοια του ΚΙΝΔ, αφού δεν έχουν τη δυνατότητα να κινούνται αυτοδυνάμως.

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

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

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

11.3 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα του πλοίου.

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

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

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

Κύρια χαρακτηριστικά γνωρίσματα του πλοίου είναι το όνομα, το διεθνές διακριτικό σήμα, ο αριθμός και λιμάνι νηολογήσεως και η χωρητικότητά του. Άλλα σημαντικά γνωρίσματα του πλοίου είναι οι διαστάσεις του (πλάτος, μήκος, ύψος), το είδος της κινητήριας δυνάμεως και η ιπποδύναμη των μηχανών του.

a) Το όνομα του πλοίου.

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

Για την αλλαγή του ονόματος του πλοίου απαιτείται άδεια του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Αν το πλοίο είναι ενυπόθηκο, απαιτείται επιπλέον και έγγραφη συναίνεση των ενυποθήκων δανειστών που παρέχεται πριν από την αλλαγή του ονόματος.

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

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

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

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

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

γ) Η χωρητικότητα του πλοίου.

Μετά την καταμέτρηση του πλοίου από τη λιμενική αρχή νηολογήσεως του πλοίου ή την επιθεώρηση εμπορικών πλοίων (Ε.Ε.Π.) ή από διεθνώς αναγνωρισμένο και ειδικά εξουσιοδοτημένο Νηογνώμονα, προσδιορίζεται η χωρητικότητά του που διακρίνεται σε οιλική και καθαρή.

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

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

Ως μονάδα καταμετρήσεως χρησιμοποιείται ο κόρος, που ισούται με 2,83 κυβικά μέτρα ή 100 αγγλικά κυβικά πόδια.

δ) Το λιμάνι και ο αριθμός νηολογήσεως.

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

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

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

11.4 Καταμέτρηση του πλοίου.

Πριν από την καταχώριση του πλοίου, πλοιαρίου ή βοηθητικού ναυπηγήματος στο αντίστοιχο νηολόγιο ή θιβλίο φορτηγίδων, πρέπει αυτά να καταμετρηθούν, για να εξακριβωθούν οι ακριβείς διαστάσεις και η χωρητικότητά τους. Με βάση τα αποτελέσματα της καταμετρήσεως τα πλοία διακρίνονται από τα πλοιάρια και καθορίζεται η κλάση του νηολογίου στο οποίο θα καταχωρισθεί το πλοίο.

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

Αρμόδιες αρχές για την καταμέτρηση ή την ανακαταμέτρηση των πλοίων, πλοιαρίων και βοηθητικών ναυπηγημάτων και την έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών είναι η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων (Ε.Ε.Π.) ή προκειμένου για μικρά σκάφη, οι λιμενικές αρχές. Ο νόμος επιτρέπει επίσης την εξουσιοδότηση ελληνικών ή ξένων Νηογνωμόνων για τη διενέργεια καταμετρήσεων με δαπάνες του πλοιοκτήτη. Τα εξαγόμενα στοιχεία υποβάλλονται στην ΕΕΠ για την έκδοση του πιστοποιητικού καταμετρήσεως.

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

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

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

Στο πιστοποιητικό καταμετρήσεως καταχωρίζονται οι διαστάσεις του πλοίου (μήκος, πλάτος, ύψος), η χωρητικότητά του (ολική-καθαρά) και τα λοιπά

στοιχεία του, καθώς επίσης και το είδος και η ιπποδύναμη των κινητηρίων μηχανών του. Όταν το πλοίο υποστεί μεγάλης εκτάσεως επισκευές ή μετασκευές οι οποίες μεταβάλλουν τη χωρητικότητά του, ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος, οφείλουν να ζητήσουν την ανακαταμέτρησή του και την έκδοση νέου πιστοποιητικού.

Επίσης, όταν η ΕΕΠ έχει λόγους να αμφιθάλλει για την κανονικότητα της καταμετρήσεως του πλοίου, μπορεί να προθεί αυτεπάγγελτα στην ανακαταμέτρησή του.

11.5 Νηολόγηση του πλοίου.

Όλα τα ελληνικά πλοία και πλοιάρια εγγράφονται σε δημόσια βιβλία τα οποία τηρούνται από τα λιμεναρχεία. Τα βιβλία αυτά ονομάζονται **νηολόγια** και είναι ειδικά μητρώα των πλοίων, δημόσια και προσιτά σε κάθε ενδιαφερόμενο. Είναι δεμένα σε τόμους των τριακοσίων σελίδων, αριθμημένους και μονογραφημένους πριν από τη χρήση τους. Στην έννοια της δημοσιότητας περιλαμβάνεται και η υποχρέωση αυτού που τα τηρεί, δηλαδή του **νηολόγου**, να εκδίει διάφορα πιστοποιητικά, αντίγραφα, περιλήψεις κλπ. από τα βιβλία και τους φακέλους του αρχείου του, σε κάθε ενδιαφερόμενο που υποθάλλει σχετική αίτηση.

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

Νηολόγια τηρούνται στα κεντρικά λιμεναρχεία, τα λιμεναρχεία και σε ορισμένα υπολιμεναρχεία του κράτους από αξιωματικό του λιμενικού σώματος που καλείται **νηολόγος**. Νηολόγια τηρούνται επίσης και σε ορισμένα προξενικά λιμεναρχεία (Λονδίνου, Νέας Υόρκης, Τόκου) για την προσωρινή νηολόγηση των ελληνικών πλοίων, τα οποία κατόπιν μετανηολογούνται στα νηολόγια ελληνικών λιμανιών.

Ο νηολόγος έχει την υποχρέωση να αρνηθεί τη νηολόγηση ή κάθε άλλη εγγραφή στα νηολόγια, όταν υπάρχουν ελλείψεις στα έγγραφα που του υποθάλλονται.

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

Για τη νηολόγηση ενός πλοίου, μετά την οριστική αναγνώρισή του ως ελληνικού, πρέπει να υποβληθούν στο νηολόγο τα εξής δικαιολογητικά:

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

β) Τίτλος ιδιοκτησίας. Για τα πλοία που αγοράζονται στο εξωτερικό συντάσσεται πωλητήριο (bill of sale) που πρέπει να είναι θεωρημένο από ελληνική προξενική αρχή. Αν το πλοίο έχει ναυπηγηθεί στην Ελλάδα προσκομίζεται το αντίγραφο της συμβάσεως ναυπηγήσεως και πρωτόκολλο παραδόσεως και παραλαβής του.

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

δ) Πιστοποιητικό ιθαγένειας των πλοιοκτητών, ώστε να διαπιστώνεται ότι άνω από τα 50 εκατοστά του πλοίου ανήκουν σε Έλληνες.

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

στ) Πρωτόκολλο καταμετρήσεως.

ζ) Έγγραφα εκτελωνισμού του πλοίου.

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

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

Ο πλοιοκτήτης δικαιούται να ζητήσει τη **μετανηολόγηση** του πλοίου στα νηολόγια άλλου ελληνικού λιμανιού. Μετανηολόγηση γίνεται υποχρεωτικά για τα πλοία που νηολογούνται προσωρινά στα προξενικά λιμεναρχεία Λονδίνου, Νέας Υόρκης και Τόκου.

Νηολόγηση ναυπηγούμενου πλοίου.

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

Διαγραφή του πλοίου από τα νηολόγια.

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

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

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

Ναυτικά υποθηκολόγια – Βιβλία κατασχέσεων – Βιβλία εκθέσεων.

Σε ορισμένα λιμεναρχεία και στα προξενικά λιμεναρχεία που τηρούνται νηολόγια, τηρούνται επίσης και τα **ναυτικά υποθηκολόγια**, στα οποία καταχωρίζονται οι υποθήκες που βαρύνουν τα πλοία. Στα λιμεναρχεία της χώρας τηρούνται και τα **βιβλία κατασχέσεων**, στα οποία καταχωρίζονται κατά χρονο-

λογική τάξη οι κατασχέσεις που επιβάλλονται στα πλοία. Τηρούνται επίσης και τα **θιβλία εκθέσεων** στα οποία καταχωρίζονται κατά χρονολογική σειρά εκθέσεις για τις εγγραφές που πρόκειται να γίνουν στα νηολόγια και τα ναυτικά υποθηκολόγια.

11.6 Εθνικότητα του πλοίου.

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

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

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

Για να αναγνωρισθεί ένα πλοίο ως ελληνικό απαιτείται, σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ, να ανήκει σε Έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα κατά ποσοστό μεγαλύτερο από 50% και να εγγραφεί στα ελληνικά νηολόγια. Σύμφωνα όμως με το άρθρο 13 του Νομοθετικού Διατάγματος 2687 του 1953 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» επιτρέπεται η νηολόγηση ελληνικών πλοίων «άνω των 1500 κ.ο.χ. στο όνομα ξένων εταιρειών, οι οποίες όμως καλύπτουν κατά πλειοψηφία ελληνικά συμφέροντα.

Τα τελευταία χρόνια, το σύνολο σχεδόν των ελληνικών φορτηγών πλοίων άνω των 1500 κόρων ολικής χωρητικότητας, αλλά και πολλών επιβατικών, έχουν εγγραφεί στα ελληνικά νηολόγια στο όνομα αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών (συνήθως Λιθερίας και Παναμά). Τα κεφάλαια όμως αυτών ανήκουν σε Έλληνες, κατά ποσοστό άνω των πενήντα εκατοστών.

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

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

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

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

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

Απώλεια της εθνικότητας του πλοίου.

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

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

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

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

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

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

Πλοία που έχουν νηολογηθεί κατά τις διατάξεις του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53, διαγράφονται από τα νηολόγια μετά την υποθολή έγγραφης δηλώσεως του πλοιοκτήτη προς το YEN ή προς την ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή, η οποία πρέπει να συνοδεύεται από ορισμένα δικαιολογητικά εκπληρώσεως των υποχρεώσεων του πλοίου προς το Δημόσιο, το Ν.Α.Τ. κλπ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΩΔΕΚΑΤΟ

ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

12.1 Γενικά.

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

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

Τα βιβλία και έγγραφα αυτά με τα οποία πρέπει να είναι εφοδιασμένο κάθε πλοίο καλούνται **ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου**.

Τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου, ανάλογα με το περιεχόμενό τους και το θέμα που αφορούν κατατάσσονται στις εξής κατηγορίες:

a) **Tα ναυτιλιακά έγγραφα που αφορούν το πλοίο:**

- Το έγγραφο εθνικότητας.
- Το πιστοποιητικό καταμετρήσεως.
- Το πρωτόκολλο επιθεωρήσεως.
- Το πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως.
- Τα ημερολόγια του πλοίου (γέφυρας, μηχανής και ασυρμάτου).
- Το βιβλίο πετρελαίου.
- Το βιβλίο επιθεωρήσεων και γυμνασίων.
- Το βιβλίο υποθηκών και κατασχέσεων.

b) **Tα ναυτιλιακά έγγραφα που αφορούν στο πλήρωμα:**

- Το ναυτολόγιο.
- Το ποινολόγιο.

γ) Τα ναυτιλιακά έγγραφα που αφορούν στο φορτίο:

- Τα φορτωτικά έγγραφα (φορτωτικές, ναυλοσύμφωνα).
- Τα αποδεικτικά εκπληρώσεως των τελωνειακών διατυπώσεων.

12.2 Περιεχόμενο των ναυτιλιακών εγγράφων.

To έγγραφο εθνικότητας (certificate of registry).

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

Το έγγραφο εθνικότητας περιλαμβάνει:

i) Τα κύρια χαρακτηριστικά του πλοίου που είναι:

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

ii) Το όνομα και την κατοικία του πλοιοκτήτη ή την επωνυμία και έδρα της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Αν υπάρχουν περισσότεροι πλοιοκτήτες σημειωνούνται και τα ποσοστά συμμετοχής τους καθενός.

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

To πιστοποιητικό (πρωτόκολλο) καταμετρήσεως (certificate of measurement).

Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται από τη λιμενική αρχή νηολογήσεως του πλοίου ή από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων (Ε.Ε.Π.) που είναι κεντρική υπηρεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και εδρεύει στον Πειραιά.

Στο πιστοποιητικό αυτό αναγράφονται οι διαστάσεις του πλοίου (μήκος, πλάτος, ύψος) και η καθαρή και ολική χωρητικότητα αυτού καθώς και άλλες τεχνικές λεπτομέρειες.

To πιστοποιητικό (πρωτόκολλο) επιθεωρήσεως (certificate of sea worthy).

Εκδίδεται στην Ελλάδα από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων και στο εξωτερικό από ειδικά εξουσιοδοτημένους Νηογνώμονες. Το έγγραφο αυτό είναι χρήσιμο για τον έλεγχο των λιμενικών και άλλων αρμοδίων αρχών, για τους ασφαλιστές πλοίου και φορτίου, τους φορτωτές και ναυλωτές και άλλους ενδιαφερόμενους που θέλουν να γνωρίζουν τις δυνατότητες και τη γενικότερη κατάσταση του πλοίου.

To πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως (load line certificate).

Εκδίδεται, όπως και το πρωτόκολλο επιθεωρήσεως από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων ή από εξουσιοδοτημένο Νηογνώμονα.

Με το πιστοποιητικό αυτό βεβαιώνεται ότι το πλοίο πληροί τους όρους της διεθνούς συμβάσεως «περί γραμμής φορτώσεως» και του ελληνικού κυρωτικού νόμου.

To ημερολόγιο γέφυρας.

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

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

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

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

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

Εγγραφές στο ημερολόγιο.

Στο ημερολόγιο γέφυρας καταχωρίζονται τα εξής περιστατικά:

- Κάθε γέννηση ή θάνατος που συμβαίνει επάνω στο πλοίο. Στη σχετική εγγραφή θα πρέπει να μνημονεύεται ότι τηρήθηκε η νόμιμη διαδικασία για τη διαπίστωση του περιστατικού και τη διαφύλαξη των πραγμάτων του νεκρού, στη δεύτερη περίπτωση.
- Τραυματισμός ή άλλο ατύχημα μέλους πληρώματος ή άλλου ατόμου που επιβαίνει στο πλοίο (π.χ. φορτοεκφορτωτή, εργάτη συνεργείου).
- Κάθε βλάβη μηχανής ή ασυρμάτου ή άλλων εξαρτημάτων του πλοίου ή του φορτίου. Θα πρέπει να μνημονεύεται στη συνέχεια η αποκατάστασή της.
- Κάθε ναυτικό ατύχημα, οποιασδήποτε φύσεως και ανεξάρτητα από τις συνέπειές του, με πλήρη περιγραφή των συνθηκών, κάτω από τις οποίες έλαβε αυτό χώρα.
- Οι διαταγές που λαμβάνονται από το YEN και οι ενέργειες που γίνονται προς εκτέλεσή τους.
- Η πραγματοποίηση των υποχρεώσεων που επιβάλλονται από τους διεθνείς και τους εσωτερικούς κανονισμούς ως προς:

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

- Οι ναυτολογήσεις και απολύσεις των μελών πληρώματος.
- Οι διαπιστωθείσεις παραθάσεις των κανονισμών και τα μέτρα που λαμβάνονται.

Θεώρηση του ημερολογίου.

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

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

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

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

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

Το ημερολόγιο μηχανής (engineer's log book).

Τηρείται από τον πρώτο μηχανικό του πλοίου, υπό την εποπτεία του πλοιάρχου. Στο ημερολόγιο αυτό εγγράφονται γεγονότα που έχουν σχέση με την κατάσταση και λειτουργία των μηχανών και των βοηθητικών μηχανημάτων του πλοίου, τις επισκευές αυτών και την κατανάλωση καυσίμων. Καταχωρίζονται επίσης οι εντολές της γέφυρας για τις κινήσεις της μηχανής (πρόσω, ανάποδα, ημιταχώς, κράτει, έτοιμος κλπ).

Προσκομίζεται, όπως και το ημερολόγιο γέφυρας, στη λιμενική ή προξενική αρχή κατάπλου του πλοίου προς θεώρηση, μαζί με τα λοιπά ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου.

Το ημερολόγιο ασυρμάτου (wireless log).

Τηρείται από το ραδιοτηλεγραφητή του πλοίου που εκτελεί υπηρεσία, υπό την εποπτεία του πλοιάρχου.

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

Το βιβλίο πετρελαίου.

Η τήρησή του επιβάλλεται από τη διεθνή σύμβαση προλήψεως ρυπάνσεως

της θάλασσας (Marpol) που έχει κυρωθεί από την Ελλάδα και ισχύει διεθνώς. Καταχωρίζονται σ' αυτό στοιχεία για την παραλαβή και κατανάλωση καυσίμων του πλοίου, για τον τρόπο διαθέσεως καταλοίπων πετρελαίου στα λιμάνια προσεγγίσεως του πλοίου κλπ.

Το βιβλίο επιθεωρήσεων και γυμνασίων.

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

Το βιβλίο υποθηκών και κατασχέσεων.

Στο βιβλίο αυτό καταχωρίζονται από τις λιμενικές αρχές οι υποθήκες και οι κατασχέσεις που τυχόν θαρύνουν το πλοίο.

Το Ναυτολόγιο.

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

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

Η σημασία του ναυτολογίου είναι πολύ μεγάλη διότι:

α) Είναι απαραίτητο για τη ναυτολόγηση του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος και σύμφωνα με το νόμο «η σύμβαση ναυτολογήσεως συντελείται δια της εγγραφής στο ναυτολόγιο» (άρθρο 53 του ΚΙΝΔ).

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

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

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

Το ναυτολόγιο εκδίδεται από τη λιμενική ή προξενική αρχή.

Η λιμενική ή προξενική αρχή, κατά τη νηολόγηση του πλοίου ή την έναρξη ταξιδίων, εκδίδει το ναυτολόγιο, συμπληρώνοντας στις πρώτες σελίδες του τα στοιχεία του πλοίου και του πλοιοκτήτη και την προβλεπόμενη από το σχετικό προεδρικό διάταγμα ή την εγκριτική πράξη νηολογήσεως σύνθεση πληρώματος, δηλαδή τον αριθμό και τις ειδικότητες των ναυτικών που πρέπει να υπηρετούν στο πλοίο. Κατόπιν καταχωρίζεται στις ειδικές στήλες του ναυτολογίου τα στοιχεία του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος (ονοματεπώνυμο,

καταγωγή, αριθμό μητρώου και διπλώματος). Επίσης τους όρους με τους οποίους ναυτολογείται ο ναυτικός, δηλαδή την ειδικότητα, το βαθμό, το συμφωνηθέντα μισθό κλπ. καθώς και το λιμάνι και την ημερομηνία ναυτολογήσεως.

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

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

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

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

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

Μετά τη λήξη του εξαμήνου, το ναυτόλόγιο πρέπει να εξοφλείται και να εκδίδεται καινούργιο από τη λιμενική ή προξενική αρχή του λιμανιού, όπου βρίσκεται το πλοίο. Το παλαιό ναυτολόγιο αποστέλλεται από την αρχή στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο για οριστική εκκαθάριση. Στη συνέχεια, το ΝΑΤ το διαθιθάζει στην υπηρεσία ναυτικών μητρώων για την καταχώριση της υπηρεσίας των ναυτικών στα τηρούμενα μητρώα.

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

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

To ποινολόγιο.

Τηρείται από τον πλοίαρχο και χρησιμοποιείται για την εγγραφή σ' αυτό των ναυτικών που διαπράττουν πειθαρχικά παραπτώματα για τα οποία ο πλοίαρχος ασκεί πειθαρχική δίωξη, επιβάλλοντας τις προθλεπόμενες ποινές (επίτιληξη-πρόστιμο).

Το ποινολόγιο πρέπει απαραιτήτως να θεωρείται από τη λιμενική αρχή η

οποία επικυρώνει, επαυξάνει ή μειώνει ή ακόμα και ακυρώνει τις ποινές που επέβαλε ο πλοίαρχος.

Τα φορτωτικά έγγραφα του πλοίου.

Φορτωτικά έγγραφα καλούνται οι φορτωτικές και τα ναυλοσύμφωνα που πρέπει να φέρονται επί του πλοίου και είναι απαραίτητα για την άσκηση διοικητικού ελέγχου ως προς το είδος, την προέλευση και τον προορισμό του φορτίου.

Με βάση τα έγγραφα αυτά, ο πλοίαρχος ρυθμίζει τις ενέργειές του, αφού ενημερώνεται σε ότι αφορά τους φορτωτές-παραλήπτες, τους όρους μεταφοράς του φορτίου, το είδος και τις ιδιότητες αυτού κλπ.

Τα αποδεικτικά εκπληρώσεως των τελωνειακών διατυπώσεων.

Απόδειξη περί της εκπληρώσεως των τελωνειακών διατυπώσεων του πλοίου αποτελεί το **δηλωτικό φορτίου**. Αυτό είναι έντυπο στο οποίο ο πλοίαρχος αναγράφει τα στοιχεία του φορτίου, δηλαδή το είδος, την ποσότητα, την προέλευση και τον προορισμό αυτού, όπως ακριβώς αναφέρονται στις φορτωτικές.

Το δηλωτικό φορτίου θεωρείται από την τελωνειακή αρχή η οποία με τον τρόπο αυτό βεβαιώνει ότι έχουν εκπληρωθεί οι απαιτούμενες τελωνειακές διατυπώσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΡΙΤΟ

Η ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

13.1 Η κυριότητα του πλοίου.

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

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

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

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

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

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

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

Η συμβατική μεταβίβαση του πλοίου, είναι ο συνηθέστερος τρόπος αποκτήσεως της κυριότητας του πλοίου. Για τη μεταβίβαση αυτή απαιτείται συμφωνία μεταξύ του κυρίου του πλοίου και του αγοραστή ότι για νόμιμη αιτία .

μεταβιβάζεται η κυριότητα. Η συμφωνία αυτή γίνεται με απλό έγγραφο που πρέπει να καταχωρισθεί στο νηολόγιο.

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

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

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

13.2 Κύριος του πλοίου, πλοιοκτήτης, εφοπλιστής.

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

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

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

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

13.3 Ευθύνη πλοιοκτήτη.

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

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

Ο πλοιοκτήτης μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του για δικαιοπραξίες του πλοιάρχου ή αδικοπραξίες αυτού και των μελών του πληρώματος ή του

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

14.1 Αρμοδιότητες και ευθύνες του πλοιάρχου.

Ο πλοιάρχος, σύμφωνα με την ισχύουσα ναυτική νομοθεσία και τους κανονισμούς, είναι ο κυβερνήτης και διοικητής του πλοίου και έχει εξουσία σε όλους όσους επιβαίνουν σ' αυτό.

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

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

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

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

Στον τομέα της πειθαρχίας και συμπεριφοράς του πληρώματος, ο πλοιάρχος έχει υποχρέωση να εξασφαλίζει την ευταξία στο πλοίο, επιβλέποντας την εμφάνιση, συμπεριφορά και διαγωγή γενικά των μελών του πληρώματος.

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

Στον τομέα της ενδιαιτήσεως του πληρώματος και των επιβατών, ο πλοιάρχος έχει χρέος να μεριμνά ο ίδιος αλλά και με τους αρμόδιους αξιωματικούς του, για την εξασφάλιση των απαιτούμενων όρων υγιεινής και καθαριότητας.

Αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών.

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

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

Για να είναι βέβαιος για την καλή κατάσταση και την κανονική λειτουργία των μέσων ασφάλειας του πλοίου και για να εξασκείται το πλήρωμα στη χρήση των μέσων αυτών, καθώς και στην εκτέλεση των διαταγών, σε περίπτωση κινδύνου, ο πλοίαρχος διατάσσει την εκτέλεση γυμνασίων διαρροής, πυρκαϊάς, καθαιρέσεως λεμβών και εγκαταλείψεως του πλοίου. Τα γυμνάσια πρέπει να γίνονται σύμφωνα με όσα ορίζουν οι κανονισμοί, με βάση τους πίνακες διαιρέσεως και να καταχωρίζεται σχετική έκθεση στο ημερολόγιο του πλοίου.

Σε περίπτωση που το πλοίο αντιμετωπίζει έκτακτη ανάγκη από οποιαδήποτε αιτία, ο πλοίαρχος οφείλει να χρησιμοποιήσει όλα τα δυνατά μέσα για τη διάσωση του πλοίου, των επιβαίνοντων και του φορτίου.

Οφείλει επίσης να δώσει το παράδειγμα της ψυχραιμίας και γενναιότητας, εμψυχώνοντας το πλήρωμα και τους επιβαίνοντες.

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

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

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

Έκθεση πλοιάρχου σε περιπτώσεις εκτάκτων συμβάντων.

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

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

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

14.2 Καθήκοντα του πλοιάρχου ως δημόσιου λειτουργού.

Ο πλοιάρχος, εκτός από τα καθήκοντα που έχει ως κυβερνήτης και διοικητής του πλοίου, έχει επιφορτισθεί από το νόμο και με ορισμένα άλλα καθήκοντα δημόσιου χαρακτήρα, τα οποία σε κανονικές συνθήκες ασκούνται από κρατικούς λειτουργούς.

Αυτό συμβαίνει γιατί το πλοίο ταξιδεύει συνήθως μακριά από τα ελληνικά χωρικά ύδατα και δεν είναι συνεπώς δυνατή η άσκηση των αρμοδιοτήτων αυτών από τους νόμιμους φορείς τους.

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

Τα καθήκοντα αυτά πρέπει ο πλοιάρχος να τα ασκεί με ιδιαίτερη προσοχή και επιμέλεια, γιατί από την καλή εκτέλεσή τους έξαρτώνται πολλές φορές σπουδαία οικονομικά συμφέροντα και άλλες καταστάσεις. Εκτός από τις επαγγελματικές και ηθικές ευθύνες που έχει ο πλοιάρχος ως επαγγελματίας και ως άτομο, έχει επίσης ποινικές, πειθαρχικές και αστικές ευθύνες, αν τυχόν υποπέσει σε σφάλματα ή παραλείψεις ή αν υπερβεί τις δικαιοδοσίες που του παρέχει ο νόμος.

α) Ληξιαρχικά καθήκοντα του πλοιάρχου.

Σε περίπτωση τοκετού που θα συμβεί στο πλοίο, κατά τη διάρκεια του πλου, ο πλοιάρχος οφείλει να συντάξει ληξιαρχική πράξη γεννήσεως, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

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

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

Αν συμβεί θάνατος επάνω στο πλοίο κατά τη διάρκεια του πλου, ο πλοιάρχος οφείλει να συντάξει ληξιαρχική πράξη θανάτου.

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

Για τα περιστατικά θανάτου ή τοκετού, ο πλοιάρχος οφείλει να προβεί σε

εγγραφή και στο ήμερολόγιο του πλοίου και να εκθέσει με λεπτομέρειες τις συνθήκες που έλαβε χώρα το περιστατικό.

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

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

6) Συμβολαιογραφικά καθήκοντα του πλοιάρχου.

i) Σύνταξη διαθήκης.

Για τη σύνταξη διαθήκης επάνω σε εμπορικά πλοία προβλέπει ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και ο Αστικός Κώδικας.

Όταν το πλοίο βρίσκεται, «εν πλω» και κάποιος από τους επιβαίνοντες επιθυμεί να συντάξει διαθήκη, ο πλοίαρχος οφείλει να εκτελέσει χρέη συμβολαιογράφου και να γράψει τη διαθήκη κατά την υπαγόρευση του διαθέτη, προσλαμβάνοντας και δυο μάρτυρες που δεν πρέπει να έχουν συγγένεια με τον ίδιο ή με το διαθέτη.

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

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

Τη διαθήκη ο πλοίαρχος την παραδίδει στο πρώτο λιμάνι κατάπλου του πλοίου, σε συμβολαιογράφο, αν το λιμάνι είναι ελληνικό ή στην ελληνική προξενική αρχή αν το πλοίο έχει καταπλεύσει σε ξένο λιμάνι.

Αν ο πλοίαρχος αρνηθεί τη σύνταξη διαθήκης, υπέχει ποινική, πειθαρχική και ενδεχομένως και αστική ευθύνη.

ii) Απογραφή πραγμάτων.

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

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

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

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

γ) Ανακριτικά, αστυνομικά και πειθαρχικά καθήκοντα του πλοιάρχου.

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

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

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

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

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

Αν ο πλοιάρχος παραλείψει να εκτελέσει τα ανακριτικά του καθήκοντα, έχει ποινική και πειθαρχική ευθύνη, σύμφωνα με τα άρθρα 235 και 249 παρ. 8 του ΚΔΝΔ.

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

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

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

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

Σε περίπτωση διαπράξεως παρανόμων πράξεων, ο πλοιάρχος λαμβάνει **κατασταλτικά μέτρα**, όπως είναι η διενέργεια έρευνας, η κατάσχεση λαθραίων ειδών, η θέση σε περιορισμό του υπαίτιου κλπ.

Σύμφωνα με τον κανονισμό εργασίας, η άσκηση της αστυνομίας στο πλοίο έχει ανατεθεί στον υποπλοιάρχο, ο οποίος όμως είναι υποχρεωμένος να

ενημερώνει τον πλοίαρχο και να ακολουθεί με ακρίβεια τις εντολές και οδηγίες του.

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

Ο πλοίαρχος έχει εξουσία να επιβάλλει ποινές **επιπλήξεως** ή **προστίμου** στα μέλη του πληρώματος, αλλά δεν δικαιούται να ασκήσει πειθαρχική δίωξη για παραπτώματα που τιμωρούνται με αυστηρότερες ποινές, δηλαδή με προσωρινή ή οριστική στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

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

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

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

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

14.3 Σχέσεις του πλοιάρχου με τις αρχές στην Ελλάδα και στην αλλοδαπή.

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

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΠΕΜΠΤΟ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ

15.1 Έννοια-συγκρότηση πληρώματος.

Πλήρωμα καλείται το σύνολο των ναυτικών, πλην του πλοιάρχου, που είναι ναυτολογημένοι και υπηρετούν στο πλοίο ως αξιωματικοί ή κατώτερο πλήρωμα.

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

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

15.2 Οργανική σύνθεση πληρώματος.

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

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

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

15.3 Αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας.

Τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας είναι πιστοποιητικά που χορηγούνται από το YEN στους ναυτικούς, συνήθως κατόπιν εξετάσεων, με τα οποία πιστοποιείται η καταλληλότητα του κατόχου τους για την άσκηση ειδικών καθηκόντων στο εμπορικό ναυτικό.

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

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

a) Για τον κλάδο προσωπικού καταστρώματος.

- Δίπλωμα πλοιάρχου Α' τάξεως.
- Δίπλωμα πλοιάρχου Β' τάξεως.
- Δίπλωμα πλοιάρχου Γ' τάξεως.
- Δίπλωμα πρακτικού πλοιάρχου.
- Πτυχίο ναυκλήρου.
- Πτυχίο κυβερνήτη Α' τάξεως.
- Πτυχίο κυβερνήτη Β' τάξεως.
- Πτυχίο κυβερνήτη Γ' τάξεως.
- Πτυχίο κυβερνήτη ρυμουλκών.
- Άδεια ναύτη.

b) Για τον κλάδο προσωπικού μηχανής.

1) Κατηγορία υπηρεσίας ατμομηχανών.

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

2) Κατηγορία υπηρεσίας μηχανών εσωτερικής καύσεως.

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

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

Ηλεκτρολόγου Ε.Ν.

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

γ) Για το προσωπικό γενικών υπηρεσιών.

1) Κατηγορία υπηρεσίας τηλεπικοινωνίας.

- Δίπλωμα ραδιοτηλεγραφητή Α' τάξεως.
- Δίπλωμα ραδιοτηλεγραφητή Β' τάξεως.

2) Κατηγορία οικονομικής υπηρεσίας.

- Δίπλωμα οικονομικού Α' τάξεως.
- Δίπλωμα οικονομικού Β' τάξεως.

3) Κατηγορία υπηρεσίας τροφοδοσίας.

- Δίπλωμα φροντιστή.
- Άδεια θοηθού φροντιστή.

4) Κατηγορία υπηρεσίας διαμερισμάτων.

- Πτυχίο αρχιθαλαμηπόλου.
- Άδεια θαλαμηπόλου Α' ή Β' τάξεως.

5) Κατηγορία υπηρεσίας μαγειρείου.

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

Με το υπ. αριθμ. 435/1978 Προεδρικό Διάταγμα έχουν συσταθεί τα πιστοποιητικά:

α) Ικανότητας προς εκτέλεση καθηκόντων αξιωματικού φυλακής γέφυρας και

β) Ικανότητας προς εκτέλεση καθηκόντων αξιωματικού φυλακής μηχανής.

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

15.4 Προϋποθέσεις για την απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας.

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

α) Να είναι απογεγραμμένος ναυτικός, να κατέχει δηλαδή ναυτικό φυλλάδιο.
 β) Να έχει συμπληρώσει το εικοστό έτος της ηλικίας του (εκτός από τους αποφοίτους των δημοσίων σχολών εμπορικού ναυτικού ή αναγνωρισμένων σχολών ναυτικής εκπαίδευσεως οι οποίοι μπορούν να αποκτήσουν δίπλωμα ή πτυχίο, μετά τη συμπλήρωση του δεκάτου ενάτου έτους) και να μην έχει συμπληρώσει το εξηκοστό έτος.

- γ) Να είναι στρατολογικώς εντάξει.
- δ) Να μην έχει στερηθεί τα πολιτικά του δικαιώματα.
- ε) Να μην έχει καταδικασθεί για κακούργημα ή σε φυλάκιση μεγαλύτερη των

έξι μηνών «καθ' υποτροπήν» ή μεγαλύτερη των έξι μηνών για λαθρεμπόριο ή λαθρεμπόριο ναρκωτικών ή για παράβαση του νόμου περί προστασίας του εθνικού νομίσματος ή για αδίκημα που αναφέρεται στην επί του πλοίου υπηρεσία και να μην έχει στερηθεί οριστικά το δικαίωμα ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

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

ζ) Να επιτύχει σε εξετάσεις, όπου αυτές απαιτούνται.

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

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

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

15.5 Δικαιώματα που παρέχονται από τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας.

Κάθε αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας παρέχει στον κάτοχό του το δικαίωμα να ναυτολογείται στα πλοία με ανάλογο βαθμό και ειδικότητα και να εκτελεί υπεύθυνη υπηρεσία. Το είδος και η έκταση των δικαιωμάτων που παρέχει κάθε αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας καθορίζονται με σχετικά διατάγματα.

15.6 Καθήκοντα πληρώματος κατά βαθμό και ειδικότητα.

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

a) Ο υποπλοίαρχος.

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

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

Έχει την ευθύνη για την καλή συντήρηση, στεγανότητα, ασφάλεια, καταλληλότητα και ευπρέπεια του σκάφους και του εξαρτισμού του, του χειροκίνητου πηδαλίου, των πυροσβεστικών μέσων του πλοίου και όλων των σωστικών μέσων, δηλαδή των σωσιβίων λέμβων, σχεδιών, συσκευών κλπ. προς άμεση και ασφαλή χρησιμοποίησή τους.

Κατανέμει το προσωπικό καταστρώματος και υπηρεσιών τροφοδοσίας, διαμερισμάτων και μαγειρείου στις διάφορες εργασίες και είναι υπεύθυνος για την εργασία, απόδοση, πειθαρχία και γενικά τη συμπεριφορά του και προσπαθεί να ικανοποιήσει κάθε λογικό παράπονο που υποβάλλεται σ' αυτόν από τους υφισταμένους του.

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

Φροντίζει για την παροχή πρώτων βοηθειών στους αρρώστους ή τραυματίες που επιβαίνουν στο πλοίο.

Έχει την επιμέλεια λειτουργίας της βιβλιοθήκης του πλοίου και οργανώσεως της ψυχαγωγίας πληρώματος μαζί με τον ανθυποπλοίαρχο.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Εγκαταλείπει το πλοίο τελευταίος, πριν από τον πλοίαρχο, εκτός αν λάθει διαφορετική διαταγή.

Στα επιβατικά πλοία προβλέπεται και η θέση **υπάρχου**, που είναι ο άμεσος

στ) Οι Γ' μηχανικοί.

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

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

ζ) Ο ηλεκτρολόγος.

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

Ο ηλεκτρολόγος υπάγεται στις άμεσες διαταγές του Α' μηχανικού.

η) Ο δόκιμος μηχανής.

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

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

θ) Ο αξιωματικός ραδιοτηλεπικοινωνιών (ραδιοτηλεγραφητής).

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

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

Λαμβάνει καθημερινά το δελτίο ειδήσεων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο ανακοινώνει στον πλοιάρχο και το πλήρωμα.

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

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

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

ι) Ο δόκιμος ραδιοτηλεγραφητής.

Ασκείται υπό την επίβλεψη και τις οδηγίες του ραδιοτηλεγραφητή σε κάθε τι που αφορά την υπηρεσία των ραδιοτηλεπικοινωνιών. Μετέχει σε όλες τις εργασίες υπηρεσίας ραδιοτηλεπικοινωνιών και στις φυλακές, ως βοηθός, αλλά απαγορεύεται να του ανατεθεί υπεύθυνη υπηρεσία.

Απασχολείται σε εργασίες καταστρώματος επί τετράρο ή καθημερινά.

ια) Ο ναύκληρος.

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

Τελεί υπό τον άμεσο έλεγχο του υποπλοιάρχου και τον βοηθεί στην άσκηση αστυνομίας στο πλοίο, τη διατήρηση πειθαρχίας του πληρώματος καταστρώματος, εξασφάλιση καθαριότητας, συντήρηση κλπ.

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

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

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

ιβ) Ο αντλιωρός.

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

Χειρίζεται τις αντλίες κατά τη φορτοεκφόρτωση του φορτίου ή έρματος.

ιγ) Οι ναύτες, ναυτόπαιδες.

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

ιδ) Ο αρχιθερμαστής.

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

ιε) Οι λίπαντές, μηχανοδηγοί, χειριστές.

Είναι οι άμεσοι βοηθοί των αξιωματικών μηχανής και εκτελούν τη λίπανση και

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

ιστ) Οι θερμαστές.

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

ιζ) Οι καθαριστές - μαθητευόμενοι μηχανής.

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

ιη) Ο μάγειρος.

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

ιθ) Ο θαλαμηπόλος.

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

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

15.7 Οργάνωση της εργασίας εν πλω.

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

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

Το **προσωπικό μηχανής** κατανέμεται επίσης σε φυλακές μηχανής και γενικές

εργασίες, με τη μέριμνα του Α' μηχανικού.

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

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

Ο αξιωματικός φυλακής γέφυρας.

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

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

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

Ο αξιωματικός φυλακής μηχανής.

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

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

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

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

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

Για τη φύλαξη και ασφάλεια του πλοίου, μετά τη λήξη της ημερήσιας

εργασίας, το ένα τρίτο των αξιωματικών και το ένα τέταρτο του κατώτερου πληρώματος παραμένουν εκ περιτροπής μέσα στο πλοίο, σύμφωνα με τον πίνακα που καταρτίζει ο πλοίαρχος και τον γνωστοποιεί στο πλήρωμα.

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΚΤΟ ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

16.1 Έννοια – Προϋποθέσεις.

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

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

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

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

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

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

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

16.2 Προσόντα απογραφής.

Για να απογραφεί κάποιος ως ναυτικός, πρέπει, σύμφωνα με τον Κώδικα

Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, να έχει τα εξής **γενικά προσόντα**.

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

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

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

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

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

Από τις διατάξεις περί ανώτατου ορίου ηλικίας απογραφής εξαιρούνται:

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

β) Οι πλοιοκτήτες ή οι κατά σαράντα τουλάχιστον εκατοστά συμπλοιοκτήτες πλοίων ή πλοιαρίων με ελληνική σημαία.

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

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

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

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

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

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

16.3 Απογραφή εργατών θαλάσσης.

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

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

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

Απογράφονται προαιρετικά σε ιδιαίτερο μητρώο εργατών θαλάσσης.

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΒΔΟΜΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

17.1 Έννοια – Περιεχόμενο.

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

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

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

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

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

Οι κανονισμοί εργασίας καταρτίζονται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και εγκρίνονται με προεδρικά διατάγματα κατόπιν προτάσεως του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

Οι κανονισμοί αυτοί ρυθμίζουν:

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

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

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

17.2 Ισχύοντες κανονισμοί εργασίας.

Στο εμπορικό ναυτικό ισχύουν δυο κανονισμοί εργασίας:

α) Ο κανονισμός εργασίας φορτηγών πλοίων (ΚΕΦΠ), για πλοία άνω των 800 κόρων ολικής χωρητικότητας που κυρώθηκε με το Β.Δ. 806/1970. Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε φορτηγά πλοία κάθε κατηγορίας, δηλαδή δεξαμενόπλοια, πλοία ξηρού φορτίου, ποντοπόρα, μεσογειακά κλπ.

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

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

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

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

17.3 Ιεραρχία και διαίρεση του πληρώματος.

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

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

α) Προσωπικό καταστρώματος.

- 1) Αξιωματικοί: Υποπλοίαρχος, ανθυποπλοίαρχος.
- 2) Δόκιμος πλοίαρχος.
- 3) Υπαξιωματικοί: Ναύκληρος, Ξυλουργός, αντλιωρός.
- 4) Κατώτερο πλήρωμα: Ναύτες, ναυτόπαιδες.

β) Πρωτικό μηχανής.

- 1) Αξιωματικοί: Μηχανικοί Α', Β', Γ', ψυκτικός μηχανικός, ηλεκτρολόγος.
- 2) Δόκιμος μηχανικός.
- 3) Υπαξιωματικοί: Αρχιθερμαστής, μηχανοδηγοί, λιπαντές.
- 4) Κατώτερο πλήρωμα: Θερμαστές, χειριστές, καθαριστές, μαθητευόμενοι μηχανής.

γ) Προσωπικό γενικών υπηρεσιών.

- 1) Προσωπικό ραδιοτηλεπικοινωνιών: Ραδιοτηλεγραφητές Α' και Β', δόκιμος.
- 2) Προσωπικό τροφοδοσίας: Τροφοδότης.
- 3) Προσωπικό διαμερισμάτων: Θαλαμηπόλος, θοηθός θαλαμηπόλου.
- 4) Προσωπικό μαγειρέος: Μάγειρος, θοηθός μαγείρου.

Στο προσωπικό μηχανής προϊσταται και είναι υπόλογος απέναντι του πλοιάρχου ο Α' μηχανικός.

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

17.4 Οργάνωση της εσωτερικής υπηρεσίας στα πλοία.

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

A) Εργασίες «εν πλω».

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

- i) Σε εργασίες γέφυρας που διεξάγονται κατά φυλακές. Κάθε φυλακή αποτελείται από ένα αξιωματικό, ένα ναύτη-πηδαλιούχο και ένα οπτήρα. Οι φυλακές δεν πρέπει να είναι λιγότερες από τρεις, τετράωρης διάρκειας. Αν όμως η οργανική σύνθεση του πληρώματος δεν επαρκεί, τότε οι φυλακές ορίζονται σε δυο εξάωρες.
- ii) Σε γενικές εργασίες σκάφους. Όσοι διατίθενται σε εργασίες σκάφους εργάζονται υπό την επίβλεψη του ναυκλήρου σε καθαρισμούς, λίπανση των μηχανημάτων, αποσκωρίαση, χρωματισμούς, προετοιμασία των κυτών ή των δεξαμενών για φόρτωση και εκφόρτωση του πλοίου και σε κάθε άλλη εργασία που ανάγεται στις ειδικότητες του προσωπικού καταστρώματος, την οποία ορίζει ο ναύκληρος, σε συνεννόηση με τον υποπλοίαρχο

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

- i) Σε φυλακές μηχανής που αποτελούνται από ένα αξιωματικό και ένα δόκιμο ή υπαξιωματικό μηχανής. Στα ατμοκίνητα πλοία προστίθεται και ένας θερμαστής.

Οι φυλακές είναι 4ωρες. Αν όμως η οργανική σύνθεση πληρώματος δεν επαρκεί, τότε ορίζονται 6ωρες.

- ii) Σε γενικές εργασίες μηχανής. Αυτοί που κατανέμονται στις εργασίες αυτές ασχολούνται με τις οδηγίες του Α' μηχανικού και την εποπτεία του Β' μηχανικού στη συντήρηση, τις επισκευές, επιδιορθώσεις μηχανών και μηχανημάτων, αποσκωρίασης, καθαρισμούς, μεταγγίσεις καυσίμων και άλλες εργασίες που τους αναθέτουν οι αρμόδιοι αξιωματικοί.

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

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

B) Εργασίες «εν όρμω».

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

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

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

Το προσωπικό γενικών υπηρεσιών ασχολείται, στο λιμάνι ή στον όρμο, με διάφορες εργασίες της ειδικότητάς του, υπό την εποπτεία και τον έλεγχο του υποπλοιάρχου (πλην του προσωπικού ασυρμάτου).

Γ) Γενικές διατάξεις.

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

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

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

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

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

α) Η χρησιμοποίηση των αξιωματικών καταστρώματος σε χειρωνακτικές εργασίες.

β) Η χρησιμοποίηση των ραδιοτηλεγραφητών σε εργασίες, εκτός της ειδικότητάς τους.

γ) Η εκτέλεση «εν πλω» εργασιών χρωματισμού και αποσκωριάσεως, με τη χρησιμοποίηση ικριωμάτων (σκαλωσιών).

δ) Ο χρωματισμός και αποσκωρίαση των εξωτερικών πλευρών του πλοίου, όταν αυτό βρίσκεται μέσα σε δεξαμενή ή σε ποταμούς ή διαύλους με ισχυρά ρεύματα.

ε) Κάθε εργασία επάνω σε ιστούς, όταν το αντίστοιχο βαρούλκο βρίσκεται σε λειτουργία.

στ) Η πλύση και ο χρωματισμός των χώρων που βρίσκονται επάνω από λέθητα σε λειτουργία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΟΓΔΟΟ

ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

18.1 Έννοια – Περιεχόμενο.

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

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

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

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

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

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

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

18.2 Θέματα που ρυθμίζονται με τις συλλογικές συμβάσεις.

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

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

β) Τα διάφορα επιδόματα, όπως είναι το επίδομα Κυριακών, το επίδομα δεξαμενοπλοίου κ.α.

γ) Οι ώρες εργασίας επάνω στα πλοία για το προσωπικό καταστρώματος, μηχανής και γενικών υπηρεσιών.

δ) Οι πρόσθετες εργασίες και πρόσθετες αμοιβές που παρέχονται στους ναυτικούς.

ε) Οι ημέρες αργίας και η άδεια που χορηγείται στους ναυτικούς, μετά από ορισμένη υπηρεσία επάνω στο πλοίο.

στ) Ο τρόπος εξοφλήσεως των οφειλομένων στους ναυτικούς αμοιβών.

ζ) Ο τρόπος επιλύσεως των ναυτεργατικών διαφορών, δηλαδή των διαφορών που ανακύπτουν μεταξύ πλοιάρχου (ως εκπροσώπου του εφοπλιστή) και ναυτικών, μελών του πληρώματος, κατά την εκτέλεση των όρων της συλλογικής συμβάσεως και της ναυτεργατικής νομοθεσίας γενικότερα.

Συλλογική σύμβαση, που καλύπτει το μεγαλύτερο όγκο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, είναι αυτή που υπογράφεται για τα πληρώματα που υπηρετούν σε φορτηγά ποντοπόρα πλοία άνω των 4500 τόννων D.W.

Από τις άλλες συλλογικές συμβάσεις που έχουν υπογραφεί και ανανεώνονται κάθε χρόνο οι κυριότερες είναι οι εξής:

- Φορτηγών πλοίων από 801 έως 4500 τόννων D.W.
 - Επιβατικών ακτοπλοϊκών πλοίων.
 - Επιβατικών μεσογειακών και τουριστικών πλοίων.
 - Φορτηγών ακτοπλοϊκών πλοίων (M/S) μέχρι 500 κ.ο.χ.
 - Επιβατικών υπερωκεανείων.
-

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΝΑΤΟ

Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

19.1 Κατάρτιση της συμβάσεως ναυτολογήσεως.

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

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

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

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

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

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

Η σύμβαση ναυτολογήσεως που καταρτίζεται εγγράφως πρέπει να περιέχει:

- Το όνομα του ναυτολογούμενου, τον τόπο και χρόνο γεννήσεώς του, την περιφέρεια και τον αριθμό απογραφής και την ειδικότητά του.
- Το όνομα του πλοίου, τη χωρητικότητά του και το διεθνές σήμα αυτού.
- Το όνομα του πλοιοκτήτη ή του τυχόν διαχειριστή της συμπλοιοκτησίας καθώς και του πλοιάρχου.
- Το μισθό, στον οποίο περιλαμβάνεται και κάθε άλλη τακτική παροχή που λαμβάνει ο ναυτικός.
- Τη διάρκεια της συμβάσεως.

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

19.2 Διάρκεια της συμβάσεως ναυτολογήσεως.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

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

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

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

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

α) Υποχρέωση επιθιβάσεως στο πλοίο.

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

Αν ο ναυτικός αδικαιολόγητα δεν επιθιβασθεί στο πλοίο, τότε ο πλοιάρχος έχει το δικαίωμα να **υπαναχωρήσει**, δηλαδή να δηλώσει στο ναυτικό ότι η σύμβαση έπαισσε να ισχύει.

β) Υποχρέωση για εκτέλεση υπηρεσίας.

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

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

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

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

Ο πλοίαρχος, κατά τη διάρκεια του πλου, μπορεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να αναθέσει προσωρινά στο ναυτικό και πρόσθετη υπηρεσία, εκτός δηλαδή από αυτή που ανέλαβε με τη σύμβαση ναυτολογήσεώς του, εφόσον δεν είναι ασυμβίβαστη με το βαθμό του (π.χ. δεν συγχωρείται να ανατεθούν καθήκοντα ναύτη σε αξιωματικό του πλοίου).

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

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

γ) Απαγόρευση φορτώσεως πραγμάτων στο πλοίο.

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

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

δ) Υποχρέωση καλής διατηρήσεως του πλοίου.

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΠΡΩΤΟ

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

21.1 Γενικά.

Τα δικαιώματα του ναυτικού που παρέχονται από τη σύμβαση ναυτολογήσεως καθορίζονται από τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και από τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας. Τα δικαιώματα αυτα είναι τα εξής:

a) Δικαιώμα μισθού.

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

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

Η ημέρα ναυτολογήσεως και απολύσεως θεωρούνται ως πλήρεις ημέρες εργασίας.

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

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

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

Όταν ο ναυτικός ναυτολογείται, δικαιούται να εισπράξει προκαταβολή, μέχρι το μισθό ενός μηνός. Σύμφωνα με την ισχύουσα συλλογική σύμβαση

ποντοπόρων φορτηγών πλοίων, ο ναυτικός δικαιούται, κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του, προκαταβολή μέχρι το 90% των όσων έχει να λαμβάνει.

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

β) Δικαιώματα τροφής και διαμονής στο πλοίο.

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

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

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

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

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

Απαγορεύεται η ανάθεση της τροφοδοσίας στον πλοιάρχο ή άλλο αξιωματικό του πλοίου «κατ' αποκοπήν».

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

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

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

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

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

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

γ) Προσαύξηση μισθού – Επιδόματα.

Εκτός από το βασικό μισθό οι ναυτικοί δικαιούνται και ορισμένα επιδόματα που είτε χορηγούνται οικειοθελώς από τον πλοιοκτήτη, είτε προβλέπονται από

τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Τα επιδόματα αυτά είναι τα εξής:

1) Το δώρο πλοιοκτήτη (bonus).

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

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

2) Επίδομα Κυριακών.

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

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

3) Επίδομα άδειας.

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

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

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

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

4) Οικογενειακά επιδόματα.

Υπό την εποπτεία του ΥΕΝ λειτουργεί Ειδικός Λογαριασμός Επιδομάτων Ναυτικών (Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.) που προέρχεται από εισφορές εφοπλιστών (2%) και ναυτικών (1%) για την καταθολή οικογενειακού επιδόματος σε ναυτικούς, ανάλογα με την υπηρεσία και τον αριθμό ανηλίκων τέκνων.

5) Επίδομα δεξαμενοπλοίου.

Για τους ναυτικούς που υπηρετούν σε δεξαμενόπλοια και σε πλοία τύπου Ο.Β.Ο καταβάλλεται επίδομα ίσο προς 10% του μισθού της συλλογικής συμβάσεως, εφόσον τα πλοία αυτά χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά υγρών

καυσίμων (στους πλοιάρχους το επίδομα είναι 15%, θάσει της Σ.Σ. τους).

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

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

6) Επίδομα εμπόλεμης ζώνης.

Όταν το πλοίο καταπλέει σε περιοχές που διεξάγονται πολεμικές επιχειρήσεις, καταβάλλεται στο πλήρωμα πρόσθετο έκτακτο επίδομα που συμφωνείται με ειδικές συλλογικές συμβάσεις (Περσοαραβικού κόλπου, Λιθάνου). Το επίδομα αυτό καταβάλλεται για όσες μέρες το πλοίο παραμένει μέσα στην επικίνδυνη περιοχή.

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

7) Επιδόματα κατώτερου πληρώματος και αξιωματικών.

Η συλλογική σύμβαση προβλέπει την καταβολή ειδικού επιδόματος στο κατώτερο πλήρωμα προς ενίσχυση του μισθού. Το ποσό του επιδόματος ορίζεται με κάθε νέα συλλογική σύμβαση. Προβλέπονται επίσης ειδικά επιδόματα, λόγω των ιδιαιτέρων συνθηκών εργασίας, στο ναύκληρο, το μάγειρο, τον ηλεκτρολόγο και το ραδιοτηλεγραφητή.

8) Αμοιβή για τον καθαρισμό των δεξαμενών των δεξαμενοπλοίων.

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

9) Αμοιβή υπερωριών και ιδιαιτέρων (έξτρα) εργασιών.

Είπαμε ότι οι ώρες εργασίας έχουν καθορισθεί με την ισχύουσα συλλογική σύμβαση σε 40 ώρες την εβδομάδα, δηλαδή σε οκτώ ώρες κάθε μέρα, από τη Δευτέρα μέχρι και την Παρασκευή. Το Σάββατο και η Κυριακή θεωρούνται ημέρες αργίας. Οι ώρες εργασίας κατανέμονται από τις 8 το πρωί μέχρι τις 5 το απόγευμα, με μια ώρα διακοπή το μεσημέρι για φαγητό.

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

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

Για την πρόσθετη εργασία, ο ναυτικός δικαιούται πρόσθετη αμοιβή, δηλαδή

υπερωρία, που υπολογίζεται με βάση το μηνιαίο μισθό της συλλογικής συμβάσεως. Με την πρόσθετη τετράρωρη εργασία, δεν επιτρέπεται η ανάθεση άλλης εργασίας στο ναυτικό, εκτός αν παραστεί ανάγκη που αφορά την άσφαλεια του πλοίου, του φορτίου και των επιβαίνοντων.

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

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

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

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

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

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

δ) Προστασία από ασθένεια ή ατύχημα κατά την εργασία.

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

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

Αν η ασθένεια συνεχίζεται και μετά τη συμπλήρωση τετραμήνου, παύει η υποχρέωση του πλοιοκτήτη για την καταβολή νοσηλείων και μισθού και συνεχίζεται η προστασία ασθένειας από τον Οίκο του Ναύτου.

Στα έξοδα νοσηλείας περιλαμβάνονται και οι δαπάνες νοσοκομειακής περιθάλψεως.

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

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

ε) Αποζημίωση λόγω ναυαγίου.

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

στ) Αποζημίωση λόγω λύσεως της συμβάσεως.

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

Οι λόγοι αυτοί είναι:

- Απώλεια του πλοίου.
- Εκποίηση του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό.
- Ανικανότητα προς πλουν.
- Καταγγελία της συμβάσεως από το ναυτικό με υπαιτιότητα του πλοίου.
- Καταγγελία της συμβάσεως από τον πλοϊαρχο, χωρίς όμως να συντρέχει περίπτωση υπαιτιότητας του ναυτικού.

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

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

ζ) Δικαίωμα παλιννοστήσεως.

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

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

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

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

- 1) Σιδηροδρομικώς: Οι αξιωματικοί Α' θέσεως και οι λοιποί Β' θέσεως.
- 2) Αεροπορικώς: Όλοι οι ναυτικοί, άσχετα από το βαθμό τους, τουριστικής θέσεως.
- 3) Ατμοπλοϊκώς: Οι αξιωματικοί Α' θέσεως και οι λοιποί Τουριστικής θέσεως.

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

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

1) Λόγω καταγγελίας της συμβάσεως από τον πλοίαρχο που δικαιολογείται από παράπτωμα του ναυτικού που εξακριβώνεται ανακριτικώς από τη λιμενική ή προξενική αρχή.

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

3) Λόγω λήξεως της συμβάσεως ορισμένου πλου, εκτός αν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά (ΚΙΝΔ 78γ).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ

22.1 Έννοια – Περιπτώσεις.

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

Οι διαφορές αυτές αφορούν συνήθως τις συνθήκες εργασίας, τους μισθούς και τις άλλες αμοιβές του ναυτικού, τη χορήγηση άδειας, την προστασία λόγω ασθένειας ή ατυχήματος, την παλιννόστηση, καθώς και κάθε άλλο θέμα που έχει σχέση με την εργασία επάνω στο πλοίο.

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

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

22.2 Επίλυση των ναυτεργατικών διαφορών.

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

Το συμφωνητικό αυτό προβλέπει τη σύσταση μιας τετραμελούς πρωτοθάθμιας επιτροπής από δυο αντιπροσώπους της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) και δυο αντιπροσώπους της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ) και μιας οκταμελούς δευτεροθάθμιας επιτροπής από τέσσερις εκπροσώπους της ΕΕΕ και τέσσερις εκπροσώπους της ΠΝΟ.

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

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

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

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

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

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

Οι λύσεις που δίνονται από το ΥΕΝ και τις λιμενικές αρχές, κωδικοποιούνται κάθε χρόνο από τη διεύθυνση ναυτικής εργασίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και κοινοποιούνται στις εφοπλιστικές και ναυτεργατικές ενώσεις, όπως επίσης και στις λιμενικές και προξενικές αρχές προς ομοιόμορφη εφαρμογή. Οι λύσεις αυτές αποτελούν σημαντικό βοήθημα για τους πλοιάρχους κατά την εφαρμογή της συλλογικής συμβάσεως και της ναυτεργατικής νομοθεσίας, γενικότερα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΤΡΙΤΟ

NAYTIKA ADIKHMATA KAI POINIKEΣ EYTHYNEΣ

23.1 Έννοια ναυτικού αδικήματος.

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

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

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

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

Κατά το δέκατο ένατο αιώνα άρχισαν να ισχύουν οι πρώτοι κώδικες ναυτικού δικαίου οι οποίοι αντιμετώπιζαν το θέμα της πειθαρχίας κατά ηπιότερο αλλά εξίσου αποφασιστικό τρόπο.

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

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

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

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

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

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

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

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

23.2 Κατηγορίες των ναυτικών αδικημάτων.

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

- Σε αυτά που στρέφονται **κατά της υπηρεσίας του πλοίου** και είναι, η παράνομη απουσία, η εγκατάλειψη θέσεως, η λιποταξία, η μη προσέλευση προς ανάληψη υπηρεσίας και η εγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου.
- Σε εκείνα που στρέφονται **κατά της πειθαρχίας του πλοίου** και είναι η ανυπακοή, εξύβριση, απειλή κατά ανωτέρου, στάση, βιαιοπραγία, επιβουλή κατά του πλοιάρχου, παράνομη εισκόμιση ναρκωτικών.

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

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

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

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

Από τα παραπάνω αδικήματα, ορισμένα είναι δυνατόν να διαπραχθούν μόνο από τον πλοίαρχο, όπως είναι π.χ. η μη αυτοπρόσωπη διεύθυνση του πλοίου ή ο πλους με ελλιπή σύνθεση. Άλλα διαπράττονται μόνο από μέλη του πληρώματος, όπως π.χ. η μη προσέλευση προς ανάληψη υπηρεσίας, η επιβουλή κατά του πλοιάρχου κλπ. Άλλα είναι δυνατόν να διαπραχθούν είτε από τον πλοίαρχο είτε από μέλη του πληρώματος όπως π.χ. η μέθη σε ώρα υπηρεσίας και τέλος ορισμένα αδικήματα διαπράττονται από πρόσωπα ξένα προς το πλήρωμα όπως π.χ. η απείθεια επιβάτη.

23.3 Τα αδικήματα που στρέφονται κατά της υπηρεσίας του πλοίου και κατά της πειθαρχίας.

a) Η παράνομη απουσία.

Το αδίκημα της παράνομης απουσίας υπάρχει όταν μέλος του πληρώματος του πλοίου απουσιάζει αδικαιολόγητα από αυτό, ενώ διεξάγεται η υπηρεσία κατά φυλακές. Ο δράστης τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι τριών μηνών.

Προϋπόθεση για την ύπαρξη του αδικήματος είναι ότι στο πλοίο η υπηρεσία διεξάγεται κατά φυλακές, δεν έχουν δηλαδή ακόμα διαλυθεί αυτές από τον πλοίαρχο. Αν έχουν διαλυθεί οι φυλακές, δεν υπάρχει το αδίκημα της παράνομης απουσίας αλλά άλλο πειθαρχικό απλώς παράπτωμα.

Το αδίκημα της παράνομης απουσίας είναι δυνατόν να διαπραχθεί είτε σε ελληνικό λιμάνι, είτε σε λιμάνι της αλλοδαπής, από οποιοδήποτε μέλος πληρώματος, όχι όμως από τον πλοίαρχο.

β) Η εγκατάλειψη θέσεως.

Το αδίκημα αυτό υπάρχει όταν μέλος πληρώματος απουσιάζει αδικαιολόγητα από το πλοίο κατά το χρόνο που έχει υποχρέωση να εκτελέσει διατεταγμένη υπηρεσία η οποία ανάγεται στη φύλαξη ή την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαίνοντων ή του φορτίου. Ο δράστης τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι μηνών.

Στην περίπτωση εγκαταλείψεως θέσεως, υπάρχει βαρύτερο αδίκημα από ότι στην παράνομη απουσία γιατί ο ναυτικός παραμελεί και εγκαταλείπει συγκεκριμένη υπεύθυνη υπηρεσία και έτσι θέτει σε άμεσο κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου ή των επιβαίνοντων.

Το αδίκημα της εγκαταλείψεως θέσεως είναι επίσης δυνατό να διαπραχθεί σε ελληνικό λιμάνι ή στην αλλοδαπή από μέλος του πληρώματος, αλλά όχι από τον πλοίαρχο.

γ) Η λιποταξία.

Το αδίκημα της λιποταξίας υπάρχει, όταν μέλος του πληρώματος απουσιάζει αδικαιολόγητα στην αλλοδαπή επί δύο συνεχείς ημέρες ή μέχρι τον απόπλου του πλοίου, αν αυτός γίνει νωρίτερα. Κατά του δράστη επιβάλλεται ποινή φυλακίσεως μέχρις ενός έτους.

Χαρακτηριστικό της λιποταξίας είναι ότι αυτή μπορεί να γίνει μόνο στο εξωτερικό. Άλλο στοιχείο του αδικήματος αυτού είναι ότι ο ναυτικός απουσιάζει περισσότερο από δυο συνεχείς ημέρες ή μέχρι τον απόπλου του πλοίου.

Το αδίκημα της λιποταξίας είναι τυπικό, δεν προϋποθέτει δηλαδή απαραίτητα πρόθεση του ναυτικού να λιποτακτήσει, αλλά απλώς απουσία επί δυο συνεχείς ημέρες ή κατά την ώρα του απόπλου του πλοίου, χωρίς την άδεια του πλοιάρχου.

Αν ο ναυτικός αποδείξει ότι η καθυστέρησή του ήταν δικαιολογημένη (π.χ. από βλάβη συγκοινωνιακού μέσου ή ατύχημα κλπ) δεν απαλλάσσεται, αλλά αυτό λαμβάνεται υπόψη ως ελαφρυντικό από το δικαστήριο ή από το πειθαρχικό συμβούλιο στο οποίο παραπέμπεται οπωσδήποτε ο ναυτικός.

Αν ο ναυτικός εμφανισθεί μέσα σε εικοσιτέσσερις ώρες από τον απόπλου του πλοίου στην ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή ή στην επιτόπια αρχή και δηλώσει ότι είναι πρόθυμος να επαναλάβει την εργασία του, τότε ο νόμος του αναγνωρίζει ελαφρυντικό κατά την επιμέτρηση της ποινής.

Λόγω της μεγάλης ανωμαλίας που μπορεί να επιφέρει στο πλοίο η λιποταξία, ο νόμος, εκτός από τις ποινικές, προβλέπει και αυστηρές πειθαρχικές κυρώσεις, που είναι η προσωρινή στέρηση ασκήσεως του επαγγέλματος του ναυτικού για ένα έως πέντε χρόνια.

Για το ναυτικό που λιποτακτεί κατά την πρώτη ναυτολόγησή του, επιβάλλεται οριστική στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος εφόσον αυτός δεν παρουσιασθεί μέσα σε δώδεκα ώρες από τον απόπλου του πλοίου στην ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή, δηλωνοντας ότι είναι πρόθυμος να επαναλάβει την εργασία του επί του πλοίου.

Αν οι λιποτάκτης μεταχειρίσθηκε θία ή απειλές, τιμωρείται με αυστηρότερη ποινή.

δ) Μη προσέλευση για ανάληψη υπηρεσίας.

Ο ναυτικός που ναυτολογήθηκε και δεν προσέρχεται αδικαιολόγητα να αναλάβει υπηρεσία στο πλοίο, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι μηνών ή με χρηματική ποινή. Με την ίδια ποινή τιμωρείται και εκείνος που υπογράφει ατομική σύμβαση και αποστέλλεται στο εξωτερικό, αλλά δεν προσέρχεται αδικαιολόγητα για να ναυτολογήθει και αναλάβει εργασία. Η διάταξη αυτή αποσκοπεί στην προστασία του πλοίου από ανωμαλίες που δημιουργούνται όταν οι ναυτικοί που αποστέλλονται με σημαντικές δαπάνες της εταιρείας στο εξωτερικό αρνούνται αδικαιολόγητα να αναλάβουν υπηρεσία.

ε) Ανυπακοή.

Ανυπακοή είναι η άρνηση εκτελέσεως διαταγής που δίνεται από τον πλοίαρχο ή άλλο αρμόδιο αξιωματικό του πλοίου προς υφιστάμενό του και αφορά στην εκτέλεση υπηρεσίας.

Η ανυπακοή τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών.

Η μη συμμόρφωση του ναυτικού σε διαταγή που έχει σχέση με τη σωτηρία του πλοίου ή ανθρώπου που κινδυνεύει στη θάλασσα, αποτελεί επιθαρυντική περίπτωση για το δράστη.

στ) Εξύθριση ή απειλή ανωτέρου.

Όταν μέλος του πληρώματος εξυθρίζει ή απειλεί ανώτερό του κατά την άσκηση των καθηκόντων του ή εξαιτίας αυτής, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών.

Η εξύθριση είναι δυνατόν να γίνει με λόγια ή με έργα (π.χ. με προσθλητική χειρονομία).

Όταν μέσα στο πλοίο ο ναυτικός, εξαιτίας προσωπικών ή οικογενειακών ή άλλης φύσεως διαφορών, που δεν έχουν σχέση με την υπηρεσία, εξυθρίσει κάποιον ανώτερό του, δεν θεωρείται ότι διαπράττει το αδίκημα της εξυθρίσεως ανωτέρου, αλλά το αδίκημα εξυθρίσεως του κοινού ποινικού νόμου.

Αν αντίθετα ο ναυτικός απειλήσει ανώτερό του για υπηρεσιακό θέμα, έστω και αν βρίσκεται έξω από το πλοίο, διαπράττει το αδίκημα της απειλής (ή εξυθρίσεως) ανωτέρου, του ΚΔΝΔ.

ζ) Στάση.

Η στάση είναι από τα βαρύτερα ειδικά ναυτικά αδικήματα. Προϋποθέτει τη συμμετοχή περισσοτέρων του ενός προσώπων από αυτούς που επιβαίνουν στο πλοίο, δηλαδή μέλη του πληρώματος ή επιβάτες, τα οποία στρέφονται κατά της εξουσίας του πλοιάρχου.

Σκοπός της εξεγέρσεως δεν πρέπει να είναι απαραίτητα η ολοσχερής κατάλυση της εξουσίας του πλοιάρχου. Η παρεμπόδισή του απλώς από την άσκηση ορισμένων μόνο καθηκόντων του αποτελεί στάση, κατά την έννοια του νόμου (π.χ. ο εξαναγκασμός του πλοιάρχου να αλλάξει την πορεία του πλοίου για οποιαδήποτε αιτία).

Αντίθετα, δεν αποτελεί στάση η απλή άρνηση περισσοτέρων μελών του πληρώματος να εκτελέσουν ορισμένες εργασίες, αφού με την πράξη αυτή δεν αποσκοπείται η κατάλυση της εξουσίας του πλοιάρχου αλλά απλώς ο περιορισμός της. Η στάση τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών ετών.

Αν κάποιος από τους συμμετέχοντες στη στάση είναι αξιωματικός του πλοίου, τιμωρείται αυστηρότερα, με ποινή καθείρξεως μέχρι δέκα ετών. Επίσης ποινή καθείρξεως επιβάλλεται και όταν η πράξη τελεσθεί με βιαιοπραγίες ή με τη χρήση όπλων.

η) Επιβουλή κατά του πλοιάρχου.

Το αδίκημα της επιβουλής κατά του πλοιάρχου διαπράττεται όταν δύο ή περισσότεροι από τους επιβαίνοντες στο πλοίο, είτε είναι μέλη του πληρώματος, είτε επιβάτες ή εργάζονται σ' αυτό με άλλη σχέση εργασίας (π.χ. ως μέλη συνεργείου επισκευών) συναποφασίζουν τη διάπραξη αδικήματος κατά της ζωής, της σωματικής ακεραιότητας, της υγείας, της προσωπικής ελευθερίας ή της εξουσίας του πλοιάρχου.

Το αδίκημα αυτό συντελείται από τη στιγμή που λαμβάνεται η κοινή απόφαση τελέσεως των παρανόμων πράξεων και δεν είναι απαραίτητο να εκδηλωθεί κάποια ενέργεια προς το σκοπό αυτό (π.χ. απειλή ή προειδοποίηση του πλοιάρχου).

Το αδίκημα της επιβουλής κατά του πλοιάρχου τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους. Αν όμως κάποιος από αυτούς που συμμετέχουν στο

αδίκημα κατάγγειλε έγκαιρα τη συμφωνία, απαλλάσσεται από την ποινική ευθύνη.

Τα μέλη του πληρώματος που λαμβάνουν γνώση για τη σχεδιαζόμενη επιθευλή κατά του πλοιάρχου, είναι εκ του νόμου υποχρεωμένα να αναφέρουν έγκαιρα στον ίδιο τον πλοιάρχο ή άλλον αξιωματικό, σε αντίθετη δε περίπτωση τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών.

θ) Κατάχρηση εξουσίας.

Το αδίκημα της καταχρήσεως εξουσίας συντελείται όταν ο πλοιάρχος ή αξιωματικός ή υπαξιωματικός του πλοίου υπερβαίνουν τα όρια της εξουσίας που τους παρέχει ο νόμος και διατάσσουν ή επιτρέπουν ή ανέχονται πράξεις κατά προσώπων που επιβαίνουν στο πλοίο, οι οποίες χαρακτηρίζονται ως κατάχρηση εξουσίας.

Περίπτωση καταχρήσεως εξουσίας αποτελεί η χρησιμοποίηση βίας από τα παραπάνω πρόσωπα, ή μέσω άλλων προσώπων, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, εκτός αν η ενέργεια αυτή είναι απόλυτα αναγκαία για την τήρηση της τάξεως στο πλοίο, την ασφάλεια του πλου και την προστασία της ζωής των επιβαινόντων.

Η κατάχρηση εξουσίας τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός έτους και με χρηματική ποινή.

Η τέλεση των πράξεων αυτών κατά ανηλίκων προσώπων κάτω των δεκαοκτώ ετών τιμωρείται αυστηρότερα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

24.1 Έννοια πειθαρχικού παραπτώματος.

Πειθαρχικό παράπτωμα, σύμφωνα με το νόμο, είναι κάθε παράβαση των υπηρεσιακών καθηκόντων του ναυτικού και κάθε άλλη πράξη αυτού που ειδικά καθορίζεται με σχετικές διατάξεις.

Τα υπηρεσιακά καθήκοντα του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος καθορίζονται κυρίως από τους κανονισμούς εργασίας φορτηγών και επιβατικών πλοίων. Πολλές όμως άλλες διατάξεις επιβάλλουν επίσης υποχρεώσεις στους πλοιάρχους και τα μέλη του πληρώματος των πλοίων, όπως είναι οι νόμοι περί ακτοπλοΐας, περί επιθεωρήσεως εμπορικών πλοίων, περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος κ.α.

Βασική διαφορά των πειθαρχικών παραπτωμάτων από τα ποινικά αδικήματα είναι ότι ούτε τα υπηρεσιακά καθήκοντα ούτε τα πειθαρχικά παραπτώματα προσδιορίζονται με πλήρη ακρίβεια από τις διάφορες διατάξεις, όπως συμβαίνει πάντοτε με τα ποινικά αδικήματα.

Ο ΚΙΝΔ ορίζει ότι ο ναυτικός οφείλει να εκτελεί την υπηρεσία του σύμφωνα με το νόμο, τη σύμβαση ναυτολογήσεως, τους κανονισμούς και τις κρατούσες συνήθειες, υπακούοντας σε κάθε περίπτωση στους υπηρεσιακά προϊσταμένους του. Σύμφωνα εξάλλου με τους κανονισμούς εργασίας επί των πλοίων, ο πλοιάρχος δικαιούται να αναθέτει στα μέλη του πληρώματος και άλλα καθήκοντα, εκτός από εκείνα που αναφέρονται σ' αυτούς, τα οποία, κατά την κοινή ναυτική πείρα, ανάγονται στην ειδικότητά τους.

Επιβάλλεται ακόμα στο πλήρωμα η υποχρέωση να εκτελεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, κάθε εργασία που του αναθέτει ο πλοιάρχος, έστω και αν αυτή δεν ανάγεται στην ειδικότητά του.

Άλλη βασική διαφορά μεταξύ των ποινικών παραβάσεων και των πειθαρχικών παραπτωμάτων είναι ότι τα πρώτα δικάζονται και τιμωρούνται από τα ποινικά δικαστήρια που συγκροτούνται από επαγγελματίες (τακτικούς) δικαστές, ενώ τα δεύτερα από διοικητικούς υπαλλήλους (αξιωματικούς) και εκπροσώπους των ναυτεργατικών σωματείων.

24.2 Πειθαρχικά παραπτώματα που ορίζονται από τον ΚΔΝΔ.

Ο ΚΔΝΔ αναφέρει ενδεικτικά τις πράξεις που συνιστούν τα πειθαρχικά παραπτώματα του πλοιάρχου και των μελών πληρώματος στα άρθρα 246 και 247.

1) Πειθαρχικά παραπτώματα του πλοιάρχου συνιστούν:

- α) Η πρόσληψη ναυτικού, στου οποίου το φυλλάδιο δεν έχει καταγραφεί η απόλυτη του από προηγούμενο πλοίο.
 - β) Η πρόσληψη ή απόλυτη μέλους πληρώματος, χωρίς ναυτολόγηση ή ναυτολόγηση ναυτικού που δεν επιβαίνει στο πλοίο.
 - γ) Η παράνομη πρόσληψη στο πλοίο μη απογεγραμμένου ναυτικού ή ναυτικού που έχει στερηθεί το δικαίωμα ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.
 - δ) Η παράνομη πρόσληψη στο πλοίο προσώπου που δεν έχει τα απαιτούμενα για τη θέση που προσλαμβάνεται προσόντα.
 - ε) Η πρόσληψη αλλοδαπών στο πλοίο, πέραν από το επιτρεπόμενο ποσοστό.
 - στ) Η μη έγκαιρη προσκόμιση των ναυτιλιακών εγγράφων στην προξενική ή λιμενική αρχή για θεώρηση.
 - ζ) Η αποβίθαση στην αλλοδαπή εκτός του τόπου προορισμού, επιβάτη ασθενή ή τραυματία, έστω και δικαιολογημένα, αλλά χωρίς την ειδοποίηση της προξενικής ή τοπικής αρχής.
 - η) Η μη πρόσληψη πλοηγού στις περιπτώσεις που η πλοιάργηση είναι υποχρεωτική.
 - θ) Η μη τήρηση του εδεσματολογίου.
 - ι) Η αδικαιολόγητη μη συμμόρφωση με τις ισχύουσες διατάξεις, ως προς την εξόφληση και αντικατάσταση του ναυτολογίου.
 - ια) Η κακόβουλη εγγραφή στο ναυτικό φυλλάδιο του ναυτικού που απολύεται «ελλείψει αρχής» χαρακτηρισμών, εκτός αυτών που προβλέπουν οι σχετικές διατάξεις ως αιτιολογικά απολύσεως (π.χ. λόγω ανικανότητας).
 - ιβ) Η αδικαιολόγητη καθυστέρηση καταθολής οφειλομένων μισθών, εξόδων νοσηλείας και κάθε νόμιμης παροχής σε μέλος πληρώματος, η οποία οφείλεται σε παράλειψη του πλοιάρχου.
 - ιγ) Η συνειδητή ψευδής καταμήνυση μέλους του πληρώματος στις αρμόδιες αρχές.
 - ιδ) Η μη απόδοση του ναυτικού φυλλαδίου ή του αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας σε μέλος του πληρώματος που απολύεται κανονικά από το πλοίο.
 - ιε) Η αδικαιολόγητη, κατ' επανάληψη, επιβολή σε μέλος πληρώματος ποινής προστίμου που ακυρώθηκε κατόπιν από τις λιμενικές αρχές.
 - ιστ) Η αδικαιολόγητη παρεμπόδιση υποβολής παραπόνων εκ μέρους μέλους πληρώματος ή επιβάτη, στις αρμόδιες ελληνικές αρχές.
- 2) Πειθαρχικά παραπτώματα μελών του πληρώματος συνιστούν:**
- α) Η υπαίτια μέθη, εκτός διατεταγμένης υπηρεσίας, που διαταράσσει την επί του πλοίου ευταξία.
 - β) Ο ύπνος κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας.
 - γ) Η κατάχρηση του δικαιώματος υποβολής παραπόνων (π.χ. καταγγελία στις

αρχές για παραβάσεις του εδεσματολογίου, που όμως δεν οφείλονται σε υπαιτιότητα του πλοιάρχου αλλά σε έλλειψη ειδών στο λιμάνι που βρίσκεται το πλοίο και είναι γνωστή στο πλήρωμα).

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

ε) Η εκδήλωση ελλείψεως σεβασμού προς ανωτέρους.

στ) Κάθε παράβαση που αναφέρεται σε κανονισμούς ή σε διαταγή πλοιάρχου σχετικά με το κάπνισμα σε απαγορευμένους χώρους ή το άναμμα των φώτων.

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

η) Κάθε παράβαση των διατάξεων περί τυχερών παιχνιδιών επάνω στο πλοίο.

θ) Κάθε πράξη για την οποία απειλείται από τον ποινικό κώδικα πταισματική ποινή.

24.3 Πειθαρχικές ποινές.

Πειθαρχικές ποινές των ναυτικών κατά τον ΚΔΝΔ είναι η επίπληξη, το πρόστιμο και η προσωρινή ή οριστική στέρηση ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

Ο κώδικας δεν προβλέπει αντιστοιχία ποινών με τα πειθαρχικά παραπτώματα. Αυτό είναι μια σημαντική διαφορά από τα ποινικά αδικήματα τα οποία περιγράφονται ειδικά στους ποινικούς νόμους και απειλούνται με συγκεκριμένες ποινές. Ειδικά όμως για τις πειθαρχικές ποινές της προσωρινής και οριστικής στερήσεως δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος, ο νόμος καθορίζει περιοριστικά τα πειθαρχικά παραπτώματα για τα οποία και μόνο επιβάλλονται αυτές (άρθρα 249 και 250).

a) Η επίπληξη.

Η ποινή αυτή μπορεί να είναι γραπτή ή μόνο προφορική. Και στις δυο όμως περιπτώσεις πρέπει να καταγράφεται στο ποινολόγιο του πλοίου από τον πλοιάρχο. Επίπληξη που δεν καταγράφεται στο ποινολόγιο δεν αποτελεί ποινή αλλά απλή σύσταση.

Στην ουσία δεν υπάρχει διαφορά μεταξύ προφορικής και έγγραφης επιπλήξεως, εφόσον και οι δυο καταγράφονται στο ποινολόγιο.

β) Το πρόστιμο.

Η ποινή του προστίμου μπορεί να φθάνει μέχρι το ένα πέμπτο του μηνιαίου μισθού που αναγράφεται στο ναυτολόγιο, δηλαδή του μισθού που έχει συμφωνηθεί και καταβάλλεται πράγματι στο ναυτικό και όχι του μισθού που προβλέπεται από την ισχύουσα συλλογική σύμβαση.

Το ανώτατο όριο προστίμου αυξάνεται στο διπλάσιο, σε περίπτωση διαπράξεως νέου πειθαρχικού παραπτώματος μέσα σε δυο μήνες από την ημερομηνία επιβολής του πρώτου προστίμου.

Τα επιβαλλόμενα από τον πλοιάρχο πρόστιμα εισπράττονται και αποδίδονται στη λιμενική αρχή η οποία τα αποστέλλει στο ναυτικό απομαχικό ταμείο του οποίου αποτελούν έσοδα, σύμφωνα με το νόμο.

γ) Προσωρινή στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

Η πειθαρχική αυτή ποινή επιβάλλεται για τα πειθαρχικά παραπτώματα που αναφέρονται περιοριστικά στο άρθρο 249 του ΚΔΝΔ.

Στην περίπτωση θ της παρ. Ι του άρθρου αυτού ορίζεται ότι επιβάλλεται προσωρινή στέρηση σε κάθε περίπτωση ενέργειας ή παραλείψεως κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας ή την άσκηση ειδικών καθηκόντων, η οποία **αντιβαίνει στις νομικές ή ηθικές υποχρεώσεις του ναυτικού επαγγέλματος**. Η διατύπωση αυτή είναι ευρύτατη και έτσι δίνεται η ευχέρεια στα πειθαρχικά συμβούλια να επιβάλλουν την ποινή της προσωρινής στερήσεως σε κάθε περίπτωση που ο ναυτικός επιδεικνύει συμπεριφορά απαράδεκτη για το ναυτικό επάγγελμα.

Η διάρκεια της προσωρινής στερήσεως δεν μπορεί να είναι μικρότερη από ένα μήνα, ούτε μεγαλύτερη από πέντε χρόνια.

Ο χρόνος υπολογισμού της ποινής αρχίζει από την ημέρα αφαιρέσεως του ναυτικού φυλλαδίου. Ειδικά για την περίπτωση της λιποταξίας, ο χρόνος υπολογισμού της ποινής αρχίζει από την ημέρα επιστροφής του λιποτάκτη στην Ελλάδα.

Ο ναυτικός, που τιμωρείται με την ποινή της προσωρινής στερήσεως ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος, δεν διαγράφεται από τα ναυτικά μητρώα, αλλά καταγράφεται στους **πίνακες «απαγορεύσεως ναυτολογήσεως»** που κοινοποιούνται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας σε όλες τις λιμενικές και τις παράλιες προξενικές αρχές, με την εντολή να μην επιτρέπεται η ναυτολόγησή του.

Το άρθρο 249 του ΚΔΝΔ αναφέρει τους λόγους για τους οποίους επιβάλλεται η προσωρινή στέρηση στους ναυτικούς που είναι:

1) Κάθε πράξη που προσβάλλει την πατρίδα, τον πρόεδρο της δημοκρατίας, την ελληνική σημαία και τα σύμβολα του κράτους.

2) Η ενέργεια ή παράλειψη σε ότι αφορά στην εκτέλεση της υπηρεσίας ή στην άσκηση των ειδικών καθηκόντων, η οποία αντιβαίνει στις νομικές ή ηθικές υποχρεώσεις του ναυτικού επαγγέλματος.

3) Η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για αξιόποινη πράξη που προβλέπεται από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ).

4) Η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για λαθρεμπόριο σε φυλάκιση μέχρι έξι μηνών.

5) Η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση σε φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών για πλαστογραφία πιστοποιητικού, ψευδορκία, ψευδή καταμήνυση, κλοπή, υπεξαίρεση, απάτη, εμπορία ή χρήση ναρκωτικών.

6) Οι περιπτώσεις του άρθρου 250 του κώδικα που προβλέπουν οριστική στέρηση, εφόσον το πειθαρχικό συμβούλιο αποφασίσει να επιβάλει ελαφρότερη ποινή.

7) Η ναυτολόγηση πειθαρχικώς τιμωρημένων ναυτικών, κατά το χρονικό διάστημα εκτίσεως της πειθαρχικής ποινής τους.

8) Η υπαίτια ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

9) Κάθε άλλη πράξη που προβλέπεται από ειδική διάταξη.

δ) Η οριστική στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

Η ποινή αυτή είναι η βαρύτερη από τις πειθαρχικές ποινές που επιβάλλουν τα

πειθαρχικά συμβούλια και συνεπάγεται τη διαγραφή του τιμωρηθέντος ναυτικού από τα μητρώα των ναυτικών, όταν η απόφαση καταστεί αμετάκλητη.

Μετά τη διαγραφή κατάσχεται το ναυτικό φυλλάδιο και το τυχόν αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας του ναυτικού.

Η ποινή αυτή είναι ισόβια και δεν υπάρχει περίπτωση παραγραφής της.

Ο ΚΔΝΔ αναφέρει περιοριστικά, στο άρθρο 250, τους λόγους για τους οποίους και μόνο επιβάλλεται η οριστική στέρηση και είναι οι εξής:

1) Ναυτικό ατύχημα που κρίθηκε από το ανακριτικό συμβούλιο ναυτικών ατυχημάτων (ΑΣΝΑ) ότι οφείλεται σε δόλο ή σε βαριά αμέλεια, εφόσον εξαιτίας του ατυχήματος επήλθε ολική απώλεια του πλοίου, πραγματική ή τεκμαρτή, θάνατος ή βαριά σωματική βλάβη ανθρώπων.

2) Τιμωρία για δεύτερη φορά με προσωρινή στέρηση τουλάχιστον έξι μηνών και διάπραξη για τρίτη φορά του ίδιου παραπτώματος, μέσα στην πενταετία.

3) Καταδίκη του ναυτικού με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για λαθρεμπόριο ή παράβαση του νόμου περί ναρκωτικών, σε ποινή άνω των έξι μηνών.

4) Αμετάκλητη καταδίκη σε ποινή φυλακίσεως τουλάχιστον ενός έτους, όταν τα αίτια της καταδίκης, το είδος, ο τρόπος και η φύση της πράξεως μαρτυρούν διαστροφή χαρακτήρα.

5) Αμετάκλητη καταδίκη πλοιάρχου λόγω μη αποχωρήσεως τελευταίου κατά την εγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου ή για άκαιρη απομάκρυνση από τον τόπο συγκρούσεως του πλοίου.

6) Κάθε περίπτωση που προβλέπεται από ειδική διάταξη.

24.4 Παραγραφή πειθαρχικών παραπτωμάτων και πειθαρχικών ποινών.

Τα πειθαρχικά παραπτώματα παραγράφονται και παύει η δίωξή τους ως εξής:

1) Αυτά που υπάγονται στη δικαιοδοσία του πλοιάρχου, έξι μήνες μετά την τέλεσή τους.

2) Αυτά που υπάγονται στη δικαιοδοσία των λιμενικών και προξενικών αρχών, ένα χρόνο μετά την τέλεσή τους.

3) Αυτά για τα οποία προβλέπεται προσωρινή ή οριστική στέρηση, τέσσερα χρόνια μετά την τέλεσή τους ή μετά την έκδοση αμετάκλητης αποφάσεως ποινικού δικαστηρίου, συνεπεία της οποίας ασκείται στη συνέχεια η πειθαρχική δίωξη.

Δικαιολογητικός λόγος της παραγραφής είναι, όπως και στο ποινικό δίκαιο, ότι με την πάροδο μακρού χρονικού διαστήματος εκλείπει η σκοπιμότητα επιβολής της πειθαρχικής ποινής και παράλληλα δυσχεραίνεται η προσαγωγή και ασφαλής εκτίμηση των αποδείξεων, οπότε υπάρχει κίνδυνος να ληφθούν λάθος αποφάσεις.

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

Η πειθαρχική ποινή της οριστικής στερήσεως του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος, όπως είπαμε, είναι ισόβια και ουδέποτε παραγράφεται.

Για να αρχίσει να υπολογίζεται ο χρόνος παραγραφής της ποινής θα πρέπει αυτή να έχει μείνει ανεκτέλεστη (π.χ. να μη πληρώθηκε το πρόστιμο ή να μη κρατήθηκε το ναυτικό φυλλάδιο στην περίπτωση επιβολής πειθαρχικής ποινής προσωρινής στερήσεως ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος).

24.5 Όργανα ασκήσεως της πειθαρχικής εξουσίας.

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

Ο πλοίαρχος έχει αρμοδιότητα να επιβάλλει πειθαρχική ποινή επιπλήξεως, ή προστίμου σε κάθε μέλος του πληρώματος που θα υποπέσει σε πειθαρχικό παράπτωμα, εκτός από εκείνα για τα οποία ο νόμος προβλέπει προσωρινή ή οριστική στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

Το παράπτωμα πρέπει να έχει τελεσθεί «εν πλω» ή σε λιμάνι όπου δεν εδρεύει ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή.

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

Το πρωτοβάθμιο πειθαρχικό συμβούλιο είναι πολυμελές όργανο ασκήσεως πειθαρχικής εξουσίας κατά των ναυτικών, το οποίο συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας από τα εξής τακτικά μέλη:

i) Ένα αντιπλοίαρχο του λιμενικού σώματος ως πρόεδρο που ορίζεται από το Υ.Ε.Ν.

ii) Ένα πλωτάρχη μάχιμο του Π.Ν. που ορίζεται από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού.

iii) Ένα δικαστικό σύμβουλο Γ' τάξεως ή θοηθό δικαστικό σύμβουλο Α' του δικαστικού σώματος των Ενόπλων Δυνάμεων που ορίζεται από τον Υπουργό Εθνικής Αμύνης.

iv) Ένα πλοίαρχο Α' τάξεως του εμπορικού ναυτικού που ορίζεται μετά από πρόταση της ενώσεως πλοιάρχων του εμπορικού ναυτικού.

v) Ένα εκπρόσωπο του κλάδου στον οποίο ανήκει ο παραπεμπόμενος ναυτικός που ορίζεται μετά από πρόταση της επαγγελματικής ενώσεως του κλάδου αυτού.

Η θητεία των μελών του πρωτοβάθμιου συμβουλίου είναι εξάμηνη.

Η αρμοδιότητα του πρωτοβάθμιου πειθαρχικού συμβουλίου είναι γενική και εκτείνεται σε ολόκληρο το ελληνικό εμπορικό ναυτικό, χωρίς κανένα περιορισμό, ως προς τον τόπο και χρόνο τελέσεως του πειθαρχικού παραπτώματος.

Στο πρωτοβάθμιο πειθαρχικό συμβούλιο παραπέμπεται και ο ναυτικός για παράπτωμα που έχει διαπράξει χωρίς να είναι ναυτολογημένος σε πλοίο (π.χ. για καταδίκη επί πλαστογραφία, ψευδορκία κλπ).

Στην αρμοδιότητα του πειθαρχικού συμβουλίου υπάγονται μόνο οι απογεγραμμένοι Έλληνες ναυτικοί. Το συμβούλιο έχει επίσης αρμοδιότητα για

πειθαρχικά παραπτώματα που διαπράχθηκαν από Έλληνες απογεγραμμένους ναυτικούς, επάνω σε πλοία με ξένη σημαία, συμβεβλημένα με το ναυτικό απομαχικό ταμείο, εφόσον γι' αυτά προθλέπεται ποινή προσωρινής ή οριστικής στερήσεως του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

Το δευτεροβάθμιο πειθαρχικό συμβούλιο είναι πολυμελές όργανο ασκήσεως πειθαρχικής εξουσίας κατά των ναυτικών, σε δεύτερο βαθμό.

Συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας από τα εξής τακτικά μέλη:

ι) Ένα πλοίαρχο του λιμενικού σώματος, ως πρόεδρο που ορίζεται από το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος.

ii) Ένα μάχιμο αντιπλοίαρχο του Π.Ν. που ορίζεται από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού.

iii) Ένα δικαστικό σύμβουλο Β' τάξεως του δικαστικού σώματος των Ενόπλων Δυνάμεων που ορίζεται από τον Υπουργό Εθνικής Αμύνης.

iv) Ένα πλοίαρχο Α' τάξεως του εμπορικού ναυτικού που ορίζεται μετά από πρόταση της ενώσεως πλοιαρχών του εμπορικού ναυτικού.

v) Ένα εκπρόσωπο του κλάδου στον οποίο ανήκει ο παραπεμπόμενος ναυτικός, ο οποίος ορίζεται μετά από πρόταση του επαγγελματικού σωματείου του κλάδου αυτού.

Το δευτεροβάθμιο πειθαρχικό συμβούλιο ασκεί αποκλειστικά δικαιοδοσία δεύτερου βαθμού, εκδικάζει δηλαδή εφέσεις οι οποίες ασκούνται κατά αποφάσεων του πρωτοβάθμιου πειθαρχικού συμβουλίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

25.1 Ορισμός – Στοιχεία.

Σύμφωνα με το Νομοθετικό Διάταγμα 712/1970 «περί διοικητικού ελέγχου του ναυτικού ατυχήματος», ναυτικό ατύχημα θεωρείται κάθε συμβάν που επιφέρει κάποια από τις παρακάτω καταστάσεις:

- Ολική πραγματική ή τεκμαρτή απώλεια ελληνικού πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος.
- Εγκατάλειψή του στους ασφαλιστές.
- Οριστική ή προσωρινή εγκατάλειψη του πλοίου από το πλήρωμα.
- Απώλεια ή βλάβη του φορτίου κατά ποσοστό πάνω από το ένα τέταρτό του.
- Σοθαρή ή βλάβη από την οποία προήλθε διαρκής ακυθερνησία του πλοίου.
- Απώλεια ζωής ή σοθαρός τραυματισμός μέλους του πληρώματος ή επιβάτη.

Για να θεωρηθεί ότι υπάρχει ναυτικό ατύχημα κατά την έννοια του Ν.Δ: 712/1970 και να υπόκειται σε διοικητικό έλεγχο απαιτείται:

1) Κάποιο περιστατικό (συμβεθηκός) από εκείνα που συμβαίνουν κατά την αντιμετώπιση θαλασσών κινδύνων που να επέφερε την προσάραξη, ακυθερνησία του πλοίου κλπ. Το συμβάν αυτό μπορεί να οφείλεται σε υπαιτιότητα κάποιου προσώπου ή σε τυχαίο γεγονός ή σε ανωτέρα θία.

2) Το περιστατικό να αφορά σε ελληνικό πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα. Εξαιρούνται τα πολεμικά και τα άλλα κρατικά πλοία που δεν χρησιμοποιούνται για ιδιωτική εκμετάλλευση, όπως είναι π.χ. τα περιπολικά του λιμενικού σώματος, τα σκάφη των πλοηγικών σταθμών κλπ.

3) Το περιστατικό να έχει ως συνέπεια ένα ή περισσότερα από τα εξής αποτελέσματα:

a) Ολική πραγματική ή τεκμαρτή απώλεια του πλοίου ή του πλωτού ναυπηγήματος.

Πραγματική απώλεια υπάρχει όταν το πλοίο χάνεται ολοσχερώς, μετά από προσάραξη σε αβαθή ή στις ακτές, σύγκρουση με άλλο πλοίο, πυρκαϊά, έκρηξη κλπ.

Τεκμαρτή απώλεια θεωρείται ότι υπάρχει, όταν το πλοίο δεν έχει τελείωσ καταστραφεί, αλλά τα έξοδα που θα απαιτούσε η ανέλκυσή του, ή επισκευή και

επαναφορά του σε κανονική κατάσταση θα ξεπερνούσαν τα τρία τέταρτα της ασφαλιστικής του αξίας.

Τεκμαρτή ολική απώλεια υπάρχει επίσης όταν η επισκευή δεν είναι δυνατή στον τόπο του ατυχήματος και ούτε μπορεί να γίνει ρυμούλκηση του πλοίου σε επισκευαστική βάση ή να προσκομισθούν σ' αυτό τα μέσα για την επισκευή του.

β) Εγκατάλειψη του πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος στους ασφαλιστές.

Αυτό συμβαίνει όταν ο πλοιοκτήτης δηλώσει στους ασφαλιστές ότι τους εγκαταλείπει το πλοίο για κάποιο συγκεκριμένο λόγο, σύμφωνα με την προβλεπόμενη από το νόμο διαδικασία.

γ) Οριστική ή προσωρινή εγκατάλειψη του πλοίου από το πλήρωμα.

Η εγκατάλειψη πρέπει να είναι δικαιολογημένη και να οφείλεται στο ότι εξαιτίας του ατυχήματος επηρεάστηκε σοβαρά η αξιοπλοΐα του πλοίου.

δ) Απώλεια ή θλάβη του φορτίου κατά ποσοστό πάνω από το ένα τέταρτο του.

Τα περιστατικά απώλειας ή θλάβης του φορτίου οφείλονται συνήθως σε διαβροχή του, σε απόρριψη μέρους αυτού στη θάλασσα για την ανακούφιση του πλοίου λόγω κινδύνου από σφοδρή θαλασσοταραχή (αβαρία), σε διαρροή υγρού φορτίου, σε καταστροφή από πυρκαϊά κλπ. Η απώλεια ή θλάβη του φορτίου πρέπει να αφορά ποσοστό περισσότερο από το ένα τέταρτο του μεταφερόμενου φορτίου.

ε) Σοβαρή θλάβη από την οποία επήλθε διαρκής ακυθερνησία του πλοίου.

Για να θεωρηθεί ότι επήλθε διαρκής ακυθερνησία, πρέπει να χρησιμοποιήθηκαν ρυμουλκά ή να ζητήθηκε θοήθειά τους. Σε συνηθισμένες περιπτώσεις προσωρινής ακυθερνησίας, δεν θεωρείται ότι υπάρχει ναυτικό ατύχημα, κατά την έννοια του νόμου. Τέτοιες περιπτώσεις είναι π.χ. θλάβες της μηχανής ή του πηδαλίου που αποκαταστάθηκαν σε σύντομο σχετικά χρονικό διάστημα, χωρίς να απαιτηθεί η χρησιμοποίηση ρυμουλκών.

στ) Απώλεια ζωής ή σοβαρός τραυματισμός μέλους του πληρώματος ή επιβάτη.

Για να υπάρχει τέτοια περίπτωση πρέπει ο θάνατος ή ο σοβαρός τραυματισμός να προήλθε από γεγονός που έχει σχέση με το πλοίο, π.χ. από σύγκρουσή του με άλλο πλοίο ή από προσάραξή του ή από πυρκαϊά κλπ. Δεν υπάρχει συνεπώς ναυτικό ατύχημα κατά την έννοια του νόμου, όταν συμβεί στο πλοίο θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός ατόμου από εγκληματική ενέργεια ή από αμέλεια του παθόντος (π.χ. από πτώση του στο κύτος λόγω ολισθήσεώς του).

25.2 Διοικητικός έλεγχος των ναυτικών ατυχημάτων.

Σε κάθε περίπτωση που συντρέχουν οι όροι του ναυτικού ατυχήματος που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο, επιβάλλεται η διενέργεια διοικητικού ελέγχου του ατυχήματος, δηλαδή η έρευνα εκ μέρους των αρμοδίων κρατικών υπηρεσιών προς διαπίστωση των αιτίων του ατυχήματος και των τυχόν υπευθύνων. Σκοπός συνεπώς του διοικητικού ελέγχου είναι η εξακρίβωση των συνθηκών, κάτω από τις οποίες συνέβη το ατύχημα, η αιτία που το

προκάλεσε και οι τυχόν συνυπεύθυνοι γι' αυτό.

Η σημασία του διοικητικού ελέγχου του ναυτικού ατυχήματος είναι ιδιαίτερα μεγάλη, γιατί από τα αποτελέσματά του κρίνονται οι οικονομικές συνέπειες και αναζητούνται οι ευθύνες των υπαιτίων.

25.3 Διαδικασία του διοικητικού ελέγχου.

Ο διοικητικός έλεγχος του ναυτικού ατυχήματος περιλαμβάνει τα εξής στάδια:

a) Προανάκριση.

Αρμόδια αρχή για να διενεργήσει προανάκριση σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος είναι η λιμενική αρχή (κεντρικό λιμεναρχείο, λιμεναρχείο, υπολιμεναρχείο, λιμενικός σταθμός ή υπάλληλος λιμανιού) της περιφέρειας όπου συνέθη το ατύχημα ή όπου προσήγγισε το πλοίο ή όπου αποβιθάσθηκε το πλήρωμα αμέσως μετά το ατύχημα.

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, εφόσον κρίνει ότι συντρέχουν λόγοι για περισσότερη διερεύνηση του ατυχήματος, διατάσσει τη διενέργεια ένορκης προανακρίσεως, ορίζοντας συγχρόνως τη λιμενική ή προξενική αρχή που θα την πραγματοποιήσει. Μπορεί όμως να την αναθέσει σε αξιωματικό του λιμενικού σώματος αυτεπαγγέλτως ή μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη.

Η λιμενική ή προξενική αρχή, πρέπει να επιληφθεί αμέσως και να συγκεντρώσει κάθε χρήσιμο στοιχείο και κάθε σχετική πληροφορία για το ατύχημα και να αναφέρει αμέσως στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η αναφορά πρέπει να περιλαμβάνει τα ακριβή στοιχεία του πλοίου, την αιτία του ατυχήματος, την τύχη του πληρώματος και των επιβατών, του σκάφους και του φορτίου και το λιμάνι που θα κατευθυνθεί το πλοίο, εφόσον φυσικά είναι ικανό να συνεχίσει τον πλου. Η αναφορά αυτή υποβάλλεται τηλεγραφικώς ή τηλεφωνικώς, οπωσδήποτε όμως όχι με ταχυδρομικό έγγραφο.

Για την έναρξη προανακρίσεως από την αρχή δεν είναι απαραίτητη η έκδοση διαταγής του Υ.Ε.Ν. αλλά πρέπει αυτή να ενεργείται αυτεπαγγέλτως (εκτός αν εκδοθεί τέτοια διαταγή από το Υ.Ε.Ν., ως άνω).

Για κάθε ναυτικό ατύχημα, ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να καταγράψει στο ημερολόγιο του πλοίου, πλήρη και ακριβή περιγραφή του, μνημονεύοντας τα αίτια και περιστατικά και τα αποτελέσματά του, καθώς και τα ληφθέντα μέτρα για την πρόληψη και περιορισμό των συνεπιών του.

Η εγγραφή αυτή του ημερολογίου αποτελεί την αφετηρία της όλης διαδικασίας της προανακρίσεως.

Η λιμενική ή προξενική αρχή, κατά τη θεώρηση του ημερολογίου, λαμβάνει επίσημα γνώση του ναυτικού ατυχήματος και επιλαμβάνεται σχετικά, διερευνώντας τις συνθήκες υπό τις οποίες έλαβε χώρα το ατύχημα, τις καιρικές συνθήκες, τις ενέργειες και τη συμπεριφορά του πλοιάρχου και του πληρώματος, όπως και κάθε άλλο στοιχείο που είναι δυνατό να χρησιμεύσει για την εξαγωγή θετικών συμπερασμάτων.

Κατά τη διενέργεια της προανακρίσεως μπορεί να επιτραπεί η παράσταση οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον για το πλοίο ή το φορτίο.

Στη δικογραφία που θα συνταχθεί πρέπει να επισυνάπτεται και σχεδιάγραμμα ή χάρτης της περιοχής όπου συνέβη το ατύχημα. Εκεί θα σημειώνεται η θέση του πλοίου και η ώρα του ατυχήματος, η θέση άλλων πλοίων και κάθε άλλο χρήσιμο στοιχείο (π.χ. η πορεία του πλοίου, η διεύθυνση και ένταση του ανέμου και των θαλασσίων ρευμάτων κλπ.).

Σ' αυτήν επισυνάπτονται επίσης αντίγραφα των πιστοποιητικών ασφάλειας του πλοίου και ακριβή αποστάσματα των σχετικών εγγραφών στα ημερολόγια γέφυρας, μηχανής και ασυρμάτου.

Ο φάκελος της προανακρίσεως, στην περίπτωση που διαπιστώνεται διάπραξη αξιοποίηντων πράξεων ή υπάρχει σχετική υπόνοια, υποβάλλεται στον αρμόδιο εισαγγελέα και αντίγραφό της κοινοποιείται στη διεύθυνση ελέγχου ναυσιπλοίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Όταν δεν διαπιστώνεται ή δεν πιθανολογείται διάπραξη ποινικού αδικήματος, η δικογραφία δεν υποβάλλεται στον εισαγγελέα αλλά μόνο στο Υ.Ε.Ν.

Δικογραφία πρέπει να συντάσσεται ακόμα και στις περιπτώσεις που δεν υπάρχουν τα στοιχεία του ναυτικού ατυχήματος, αλλά ενδείξεις ότι έχουν διαπραχθεί ποινικές ή πειθαρχικές παραβάσεις από τον πλοίαρχο ή μέλη του πληρώματος.

8) Διαδικασία ενώπιον του Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων.

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, όταν λάβει το φάκελο του ναυτικού ατυχήματος από τη λιμενική ή προξενική αρχή που έχει ενεργήσει την προανάκριση, ή από το λιμενικό αξιωματικό, στον οποίο έχει ανατεθεί η προανάκριση, τον παραπέμπει στο Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων (Α.Σ.Ν.Α.), εκτός αν, κατά την αιτιολογημένη κρίση του, δεν συντρέχει λόγος παραπομπής (όταν π.χ. κριθεί ότι δεν υπάρχουν τα στοιχεία του ναυτικού ατυχήματος που προβλέπει ο νόμος).

Από το Υ.Ε.Ν. συγκροτούνται ένα ή περισσότερα Α.Σ.Ν.Α. Αυτά είναι πενταμελή και συγκροτούνται κάθε διετία με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και συμμετέχουν:

- α) Ένας αεροπαγίτης ή εφέτης ως Πρόεδρος.
- β) Ένας ανώτερος αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος.
- γ) Ένας ανώτερος τεχνικός αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού.
- δ) Ένας εφοπλιστής ή ειδικός στη ναυτιλιακή θεωρία και πρακτική.
- ε) Ένας πλοιάρχος του εμπορικού ναυτικού, της ποντοπόρου ναυτιλίας με δίπλωμα πλοιάρχου Α' τάξεως και επταετή τουλάχιστον θαλάσσια υπηρεσία πλοιάρχου σε ποντοπόρα φορτηγά πλοία άνω των δέκα χιλιάδων τόννων dead weight.

Ως γραμματέας του ΑΣΝΑ ορίζεται αξιωματικός ειδικών υπηρεσιών του Λ.Σ.

Αν τυχόν το ΑΣΝΑ κρίνει ότι η προανάκριση που ενεργήθηκε είναι ανεπαρκής, ενεργεί το ίδιο τακτική ανάκριση.

Για κάθε υπόθεση ορίζεται από τον πρόεδρο του συμβουλίου ως εισηγητής ένα από τα μέλη του.

Το ΑΣΝΑ μπορεί να εξετάζει ενόρκως μάρτυρες και να αναζητεί διάφορα στοιχεία που ενδιαφέρουν την υπόθεση, ώστε να μορφώσει πλήρη και υπεύθυνη γνώμη.

Όταν το ατύχημα έχει προκαλέσει την ολική απώλεια πλοίου ή την εγκατάλειψή του στους ασφαλιστές ή την εγκατάλειψη του πλοίου από το πλήρωμά του, τότε το πλήρωμα και ο πλοιάρχος απαγορεύεται να ναυτολογηθούν σε πλοίο που εκτελεί πλόες εξωτερικού, μέχρις ότου εξετασθούν ή αποδεσμευθούν από το ΑΣΝΑ.

Σε σοβαρές περιπτώσεις, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, μπορεί να διατάξει την ενέργεια προανακρίσεως από το ΑΣΝΑ απευθείας, οπότε παύει η προανάκριση που είχε τυχόν αρχίσει από την κατά τόπο αρμόδια αρχή.

γ) Έκδοση εκθέσεως ΑΣΝΑ.

Το ΑΣΝΑ εκδίδει έκθεση για τα αίτια, τις συνθήκες, τους τυχόν υπεύθυνους του ναυτικού ατυχήματος και το βαθμό ευθύνης εκάστου.

Η έκθεση εκδίδεται κατά πλειοψηφία. Σε περίπτωση ισοψηφίας υπερισχύει ψήφος του προέδρου. Αντίγραφο της εκθέσεως του ΑΣΝΑ, μαζί με το φάκελ της ανακρίσεως, διαβιθάζεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας στο αρμόδιο εισαγγελέα αν υπάρχει περίπτωση, για την άσκηση ποινικής διώξεως. Αν προκύπτουν στοιχεία πειθαρχικής ευθύνης του πλοιάρχου ή μελών πληρώματος, ο υπουργός παραπέμπει την υπόθεση και στο αρμόδιο πειθαρχικό συμβούλιο εμπορικού ναυτικού για την επιθολή των νομίμων πειθαρχικών κυρώσεων.

Η έκθεση του ΑΣΝΑ δεν δεσμεύει το δικαστή και εκτιμάται από αυτόν ελεύθερα, μαζί με τα άλλα αποδεικτικά στοιχεία της δικογραφίας.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΚΤΟ

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΡΟΛΗΨΕΩΣ ΤΟΥ

26.1 Γενικά.

Είναι γενικά παραδεκτό πως καμιά ανθρώπινη δραστηριότητα δεν είναι τελείως απαλλαγμένη από κάποιο ποσοστό κινδύνου ατυχήματος. Παρόλα αυτά πολλά ατυχήματα που συμβαίνουν, ακόμα και σε απλές εργασίες, οφείλονται σε πλήρη έλλειψη συνέσεως και προνοητικότητας και στη χωρίς λόγο έκθεση σε κίνδυνο των εργαζομένων.

Στο ναυτικό επάγγελμα ιδιαίτερα οι κίνδυνοι, στους οποίους εκτίθενται τα μέλη του πληρώματος, είναι κατά κανόνα συχνότεροι και μεγαλύτεροι από αυτούς που υπάρχουν σε πολλά άλλα επαγγέλματα. Για το λόγο αυτό, η σύνεση και προνοητικότητα πρέπει να είναι τα φυσικά γνωρίσματα του καλού ναυτικού που αποκτά τη συνήθεια, ακόμα και στις πιο κοινές καθημερινές ασχολίες, να εντοπίζει τα επικίνδυνα στοιχεία κάθε περιπτώσεως και να πάρει τα κατάλληλα μέτρα ασφάλειας, σύμφωνα με τους κανόνες της ναυτικής τέχνης.

Κάθε πολιτεία έχει την υποχρέωση να λαμβάνει μέτρα για την πρόληψη ατυχημάτων των εργαζομένων. Γι' αυτό, θεσπίζει ειδικούς κανονισμούς που καθορίζουν τα υποχρεωτικά μέτρα, τόσο για την ασφάλεια των χώρων εργασίας, όσο και για την τήρηση ορισμένης συμπεριφοράς εκ μέρους των εργοδοτών και των ίδιων των εργαζομένων.

Ως προς τους χώρους εργασίας των ναυτικών, δηλαδή τα πλοία, ισχύουν οι διατάξεις διεθνών συμβάσεων και εσωτερικών κανονισμών. Αυτές αποσκοπούν στην εξασφάλιση ικανότητας προς ναυσιπλοΐα και καταληλότητας του σκάφους και του εξοπλισμού του από πλευράς ναυπηγικής, μηχανολογικής, ηλεκτρολογικής, ναυτιλιακής, τηλεπικοινωνιακής, υγειονομικής και εν γένει ασφάλειας πλοίου και επιβανόντων.

Η εφαρμογή των διατάξεων αυτών εξασφαλίζεται με την ενέργεια τακτικών και εκτάκτων επιθεωρήσεων των πλοίων, σε όλα τα λιμάνια του κόσμου, από τα αρμόδια κρατικά όργανα και τον εφόδιασμό τους με τα ανάλογα πιστοποιητικά (πρωτόκολλο επιθεωρήσεως, πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως, ασφάλειας εξαρτισμού, ασφάλειας ραδιοτηλεγραφίας κλπ.).

26.2 Πρόληψη εργατικών ατυχημάτων στα πλοία.

Εκτός από τις ευνοϊκές προϋποθέσεις που εξασφαλίζονται με τον έλεγχο

κατασκευής, συντηρήσεως και λειτουργίας των πλοίων, για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα η διεθνής κοινωνία και οι διάφορες πολιτείες έχουν θεσπίσει ειδικούς κανονισμούς. Αυτοί αποβλέπουν στη δημιουργία και διατήρηση στα πλοία ασφαλών συνθηκών εργασίας εν πλω και εν όρμω και η εφαρμογή τους συντελεί στην ελάττωση του αριθμού των εργατικών ατυχημάτων των ναυτικών.

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (I.L.O.), σε συνεργασία με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (I.M.O.) εξέδωσε τον **Κώδικα Προλήψεως Ατυχημάτων επί του πλοίου** που συντάχθηκε από ειδικούς εμπειρογνώμονες οι οποίοι εκπροσωπούσαν τις διάφορες κυβερνήσεις, τον εφοπλισμό και τη ναυτεργατική τάξη.

Ο πιο πάνω κώδικας δεν είναι νομικό δεσμευτικό κείμενο, ούτε προορίζεται να αντικαταστήσει τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ασφάλειας και υγείας στη ναυτική εργασία. Παρέχει μόνο ειδικές και συστηματικές οδηγίες, ώστε να καταστεί οδηγός για τη δημιουργία και διατήρηση ασφαλών συνθηκών μέσα στα πλοία, εν πλω και εν όρμω, που αντιπροσωπεύουν τις καλύτερες μεθόδους εργασίας που έχουν υιοθετηθεί από πολλές ναυτικές χώρες.

Ο κώδικας αυτός, με πρωτοβουλία του Ευγενίδειου Ιδρύματος, μεταφράστηκε στα ελληνικά και χρησιμοποιείται από τις κρατικές υπηρεσίες, τις ναυτικές σχολές και τα ελληνικά πλοία.

Οι γενικές αρχές που διατυπώνονται στον κώδικα είναι οι εξής:

1) Σε κάθε πλοίο πρέπει να προβλέπεται ο διορισμός ενός ή περισσοτέρων καταλλήλων προσώπων που επιλέγονται από τα μέλη του πληρώματος και αναλαμβάνουν, **κάτω από τις διαταγές του πλοιάρχου**, την ευθύνη για την πρόληψη των ατυχημάτων.

2) Τα άτομα αυτά έχουν καθήκον να υποκινούν το ενδιαφέρον των λοιπών μελών του πληρώματος, ιδιαίτερα αυτών που είναι καινούργιοι στο πλοίο ή στο επάγγελμα, για την πρόληψη ατυχημάτων.

Εξετάζουν τις συνθήκες εργασίας στο πλοίο, ως προς την ασφάλεια και υγεία, καθώς και τα παράπονα και τις υποδείξεις που τους υποθάλλονται και εισηγούνται καταλλήλως στον πλοιάρχο. Τέλος εξασφαλίζουν την αποτελεσματικότητα των προληπτικών μέτρων για την ασφάλεια και την υγεία στους χώρους εργασίας του πλοίου.

3) Οι ναυτικοί πρέπει να είναι συνεχώς σε επιφυλακή για τον εντοπισμό ελαττωμάτων ή καταστάσεων που μπορεί να οδηγήσουν σε περιστατικά ικανά να προκαλέσουν ατυχήματα ή βλάβη στην υγεία και να παίρνουν τα κατάλληλα μέτρα.

4) Κανένας ναυτικός δεν πρέπει να επιχειρεί μόνος του εργασίες που είναι πέρα από τις δυνατότητές του, αλλά οφείλει να ζητεί βοήθεια για να αποφεύγεται ο κίνδυνος τραυματισμού ή βλάβης της υγείας του.

5) Όπου υπάρχει κίνδυνος, ιδιαίτερα σε περιοχές όπου απαγορεύεται το κάπνισμα ή όπου πρέπει ο ναυτικός να φέρει προστατευτικό εξοπλισμό, πρέπει να τοποθετούνται κατάλληλες πινακίδες ή προειδοποιητικά σήματα.

Με τα σήματα αυτά και τις πινακίδες πρέπει οι ναυτικοί να εξοικειώνονται και να συμμορφώνονται επακριβώς.

6) Οι ναυτικοί πρέπει να έχουν πάντοτε υπόψη τους ότι κινδυνεύουν να

γλιστρήσουν ή να χάσουν την ισορροπία τους εξαιτίας των ανεθοκατεβασμάτων ή κλίσεων του πλοίου, ιδιαίτερα σε κακοκαιρία.

7) Οι ναυτικοί πρέπει να προσέχουν όταν χρησιμοποιούν σκάλες ή κινούνται σε χώρους όπου εκτελούνται εργασίες. Πρέπει να έχουν το ένα χέρι ελεύθερο, ώστε να κρατιούνται από χειραγωγούς ή άλλα διατιθέμενα μέσα.

8) Οι ναυτικοί πρέπει να έχουν και τα δυο χέρια ελεύθερα όταν ανεβαίνουν ή κατεβαίνουν απότομες σκάλες ή σκαλωσιές ή όταν τους ανεβάζουν ή τους κατεβάζουν με σκοινί.

Στα ειδικά κεφάλαια του κώδικα δίνονται οδηγίες για:

- Την ασφαλή αποβίθαση και επιβίθαση στο πλοίο.
- Τη χρήση και συντήρηση των σχοινιών, συρματοσχοινών, σαμπανιών και αλυσσοίδων.
- Τους χειρισμούς αγκυροβολίας και προσδέσεως.
- Την εργασία στο κατάστρωμα και σε χώρους κάτω από το κατάστρωμα.
- Την εργασία στο λεθητοστάσιο και στο μηχανοστάσιο.
- Τον ηλεκτρικό εξοπλισμό.
- Τις υπηρεσίες τροφοδοσίας.
- Την ασφάλεια στους χώρους ενδιαιτήσεως.
- Τα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα.
- Τα δεξαμενόπλοια, πλοία συνδυασμένων μεταφορών και άλλων τύπων πλοία.
- Την ιατρική θοήθεια και την ατομική υγιεινή και προστασία.

26.3 Κανονισμός προλήψεως εργατικών ατυχημάτων στα πλοία.

Με εξουσιοδότηση του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου εκδόθηκε και ισχύει το Προεδρικό Διάταγμα 1349/1981, με το οποίο τίθεται σε εφαρμογή ο κανονισμός προλήψεως εργατικών ατυχημάτων στα ελληνικά πλοία.

Ο κανονισμός αυτός προβλέπει ειδικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται στα πλοία, ώστε να προλαμβάνονται τα εργατικά ατυχήματα των ναυτικών.

Τα μέτρα αυτά αφορούν:

- **Στον τρόπο προσθάσεως στο πλοίο.** Καθορίζονται τα μέσα προσθάσεως που πρέπει να είναι ασφαλής σκάλα με ανάλογη κλίση και αντοχή και με κατάλληλα πλευρικά κιγκλιδώματα, καθώς επίσης και προστατευτικό δίκτυο, σε ειδικές περιπτώσεις.
- **Στα καλύμματα ανοιγμάτων** (ανθρωποθυρίδες, φρεάτια, στόμια κυτών κλπ). Προβλέπεται ασφαλής κάλυψη, λήψη μέτρων κατά την αφαίρεση των καλυμμάτων και διατήρηση σε καλή κατάσταση.
- **Στους διαδρόμους καταστρώματος.** Καθορίζονται μέτρα προστασίας των διερχομένων από αυτούς.
- **Στο φωτισμό και αερισμό των χώρων εργασίας.** Προβλέπεται να υπάρχει επαρκής φωτισμός στους διαδρόμους, τις προσθάσεις κυτών και τους χώρους εργασίας και να διατηρείται καθαριότητα και άνεση εργασίας.

Απαγορεύεται η είσοδος στις δεξαμενές για οποιαδήποτε αιτία, έστω και με ειδική συσκευή οξυγόνου, αν προηγουμένως δεν έχουν εξαερισθεί επαρκώς και δεν έχουν χαρακτηρισθεί ως ελεύθερες αερίων, εκρηκτικών ή τοξικών.

- **Στην πρόσβαση στα κύτη.** Είναι υποχρεωτική η διάθεση μιας τουλάχιστον μόνιμης κλίμακας για την πρόσβαση στα κύτη ή ανάλογους χώρους όπου το βάθος υπερβαίνει το ενάμισι μέτρο. Η οδός προσπελάσεως στις κλίμακες πρέπει να έχει αρκετό πλάτος και να μην υπάρχουν εμπόδια.
- **Στα κιγκλιδώματα ή προστατευτικά διαφράγματα.** Ορίζεται ότι πρέπει να έχουν κατάλληλο ύψος και ασφαλή κατασκευή και αντοχή. Εκτος των μονίμων, πρέπει να τοποθετούνται και προστατευτικά κιγκλιδώματα, όταν εργάζονται άτομα μέσα σε δεξαμενές ή άλλους κλειστούς χώρους καθώς και ενδεικτικές πινακίδες.
- **Στα επικίνδυνα μηχανήματα.** Προβλέπεται η τοποθέτηση γύρω από αυτά προστατευτικών μέσων ή διαφραγμάτων για την πρόληψη των ατυχημάτων.
- **Στην προστασία των σωληνώσεων.** Επιβάλλεται η επαρκής μόνωση ή κατά άλλο τρόπο προστασία των σωληνώσεων που παρουσιάζουν κινδύνους λόγω θέσεως και θερμοκρασίας.
- **Στο δίκτυο ηλεκτρικού ρεύματος.** Επιβάλλεται η κατάλληλη προστασία και συντήρηση του ηλεκτρικού εξοπλισμού και η τοποθέτηση οδηγιών προλήψεως ατυχημάτων και παροχής πρώτων βοηθειών.
- **Στα φορητά φώτα.** Προβλέπεται να υπάρχει κατάλληλη προστασία στα φορητά φώτα για να αποφεύγεται το σπάσιμο των λαμπτήρων ή επαφή τους με εύφλεκτα υλικά.
- **Στα σήματα ασφάλειας.** Προβλέπεται η τοποθέτηση μονίμων σημάτων ασφάλειας σε όλες τις επικίνδυνες περιοχές που θα είναι ευδιάκριτα και κατάλληλα φωτιζόμενα. Με τον κανονισμό καθορίζονται επακριθώς τα σήματα αυτά που αναφέρονται, στην απαγόρευση του καπνίσματος, στις επικίνδυνες ουσίες (εύφλεκτες, εκρηκτικές, τοξικές, καυστικές, ραδιενεργές), στους κινδύνους ηλεκτροπληξίας κλπ.
- **Στην απαγόρευση καπνίσματος και γυμνής φλόγας,** στα πλοία μεταφοράς ευφλέκτων φορτίων, εκτός ορισμένων χώρων.
- **Στις επικίνδυνες ουσίες,** για τις οποίες πρέπει να εφιστάται η προσοχή των μελών του πληρώματος.
- **Στα μέσα προσωπικής προστασίας.** Επιβάλλεται να διατίθεται επαρκής αριθμός μέσων για την προσωπική προστασία του πληρώματος (προσωπίδες, γιαλιά, κράνη, γάντια, υποδήματα από ελαστικό, αναπνευστικές συσκευές κλπ). Όλα τα μέλη πληρώματος καταστρώματος πρέπει να φέρουν προστατευτικό κράνος κατά τη φορτοεκφορτωση του πλοίου, τα δε μέλη πληρώματος μηχανής, κατά τη διάρκεια εργασίας στο μηχανιστάσιο ή όταν βρίσκονται στο κατάστρωμα και ενεργείται φορτοεκφόρτιωση.
- **Στον προστατευτικό ιματισμό σε περίπτωση μεταφοράς ειδικών φορτίων.** Πρέπει να διατίθενται στα μέλη του πληρώματος ειδικές ποδιές και κατάλληλα γάντια, υποδήματα και ενδυμασίες που να αντέχουν στις χημικές αντιδράσεις.
- **Στη συντήρηση και καθαριότητα του ιματισμού.** Ο ιματισμός πρέπει να διατηρείται καθαρός και να φυλάγεται σε ειδική ιματιοθήκη για την προσωπική προστασία του πληρώματος.
- **Στην ανίχνευση βλαβερών αερίων.** Πρέπει να διατίθενται κατάλληλα μέσα

για την ανίχνευση θλαβερών ή δηλητηριωδών αερίων ή την έλλειψη οξυγόνου στις δεξαμενές ή άλλα διαμερίσματα που πρόκειται να εισέλθουν μέλη του πληρώματος.

- **Στην παροχή οδηγιών στο πλήρωμα.** Επιθάλλεται να υπάρχουν στο πλοίο λεπτομερείς και σαφείς έντυπες οδηγίες για τον τρόπο χρήσεως των μέσων ατομικής προστασίας και την πρόληψη ατυχημάτων γενικότερα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

27.1 Γενικά.

Το ναυτικό επάγγελμα, περισσότερο από πολλά άλλα επαγγέλματα ξηράς, αντιμετωπίζει κινδύνους από ατυχήματα, ανεργία και φυσικά αίτια (ασθένεια, άναπτηρία), που αποστέρουν το ναυτικό και την οικογένειά του από τα μέσα διαβιώσεως.

Για την πρόνοια και προστασία των ναυτικών, και των οικογενειών τους, έχουν ληφθεί από το κράτος, κατά καιρούς, διάφορα νομοθετικά μέτρα, όπως είναι η σύσταση του Κεφαλαίου Ασθενείας και Ανεργίας Ναυτικών (Κ.Α.Α.Ν.), η σύσταση των Γραφείων Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (Γ.Ε.Ν.Ε.) η σύσταση του Οίκου Ναύτου και της Εστίας Ναυτικών. Από το 1926 συστήθηκε το κεφάλαιο ανεργίας υπέρ εργατών θαλάσσης προς αντιμετώπιση της οικονομικής δυσπραγίας και της κρίσεως που υπήρχε στην εμπορική ναυτιλία. Επακολούθησαν διάφοροι νόμοι και διατάγματα και σήμερα το ΚΑΑΝ αποτελεί ειδικό λογαριασμό που τηρείται από το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο στον οποίο περιέρχεται μέρος των προς το ΝΑΤ εισφορών των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

Από το ΚΑΑΝ καλύπτονται οι δαπάνες του Οίκου Ναύτου για τη νοσηλεία και ιατροφαρμακευτική περίθαλψη των ναυτικών και των οικογενειών τους όπως επίσης και οι δαπάνες λειτουργίας του ΓΕΝΕ και της αντιμετωπίσεως της ανεργίας των ναυτικών.

27.2 Τα Γραφεία Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ).

Παλαιότερα, η εξεύρεση εργασίας ήταν θέμα που το αντιμετώπιζε μόνοις του ο ναυτικός, χωρίς την παρέμβαση και θοήθεια του κράτους και αναγκαζόταν να καταφεύγει στα ιδιωτικά μεσιτικά γραφεία που πολλές φορές τον επιβάρυναν με υπέρογκες αμοιβές, εκμεταλλευόμενα την ανάγκη του για εργασία.

Για το λόγο αυτό χρειάστηκε η παρέμβαση του κράτους, το οποίο εφάρμοσε στην αρχή κάποιο σύστημα εποπτείας των ιδιωτικών γραφείων, μετά όμως ίδρυσε κρατικά γραφεία ευρέσεως ναυτικής εργασίας.

Γενικές κατευθύνσεις για το θέμα αυτό καθορίζει η υπ' αριθ. 9 Διεθνής Σύμβαση του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας «περί ευρέσεως εργασίας ιστους ναυτικούς» που ψηφίσθηκε το 1920 και κυρώθηκε από την Ελλάδα το 1925.

Σύμφωνα με τη διεθνή αυτή σύμβαση, η εξεύρεση εργασίας στους ναυτικούς δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο εμπορίας ή κερδοσκοπίας και απαγορεύεται η πληρωμή αμοιβής, αμέσως ή εμμέσως από τους ναυτικούς, σε άτομα που μεσολαβούν για την πρόσληψη στα πλοία. Για το σκοπό αυτό απαιτείται να οργανωθεί από τα κράτη σύστημα με το οποίο να παρέχονται δωρεάν υπηρεσίες στους ναυτικούς, είτε από αντιπροσωπευτικά σωματεία εφοπλιστών και ναυτικών, υπό τον κρατικό έλεγχο, είτε από το ίδιο το κράτος.

Με νόμο του 1923 απαγορεύθηκε η λειτουργία ιδιωτικών γραφείων ευρέσεως ναυτικής εργασίας καθώς και η μεσολάθηση ιδιωτών με αμοιβή. Οι παραβάτες αντιμετώπιζαν ποινή φυλακίσεως μέχρι ένα χρόνο.

Στη συνέχεια, το 1927, συστήθηκε στον Πειραιά το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας και τέλος με τον Α.Ν. 192 του 1936, ρυθμίστηκε οριστικά το θέμα των ΓΕΝΕ. Σύμφωνα με το νόμο αυτό, η μέριμνα εξευρέσεως εργασίας σε ναυτικούς, ανατίθεται αποκλειστικά στα γραφεία ευρέσεως ναυτικής εργασίας, τα οποία αποτελούν νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και εποπτεύονται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η μεσολάθηση του ΓΕΝΕ για την εξεύρεση εργασίας στους ναυτικούς γίνεται δωρεάν. Σε ειδικούς καταλόγους που τηρούνται σ' αυτό, εγγράφονται κατά χρονολογική σειρά οι προσφερόμενοι για ναυτολόγηση ναυτικοί, καθώς και οι αιτήσεις των εφοπλιστών για την κατάρτιση ή συμπλήρωση των πληρωμάτων τους. Με βάση τους καταλόγους αυτούς, οι ναυτικοί μπορούν να εκλέξουν το πλοίο που προτιμούν να υπηρετήσουν, όπως και οι εφοπλιστές, τους ναυτικούς που θα προσλάθουν στα πλοία τους.

Στα Γραφεία Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας, εκτός από τη μέριμνα για την εξεύρεση εργασίας στους ναυτικούς έχει ανατεθεί επίσης:

α) Η υπόδειξη και λήψη μέτρων για την επίτευξη εξισώσεως κατά το δυνατόν μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως στη ναυτική εργασία.

β) Η παρακολούθηση της εφαρμογής των υποχρεώσεων που αναλαμβάνει το κράτος με βάση τις διεθνείς συμβάσεις, ως προς την εξεύρεση εργασίας σε άνεργους ναυτικούς.

γ) Ο έλεγχος των όρων και συνθηκών εργασίας στα πλοία, σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες.

δ) Η τήρηση λεπτομερούς στατιστικής για τους άνεργους ναυτικούς.

27.3 Ασφαλιστική πρόστασία των ναυτικών.

Ο θεσμός της κοινωνικής ασφαλίσεως των ναυτικών εμφανίσθηκε από πολύ νωρίς λόγω των συνθηκών κάτω από τις οποίες διεξάγεται η ναυτική εργασία. Από το 17ο αιώνα είχαν αρχίσει στη Γαλλία προσπάθειες για τη συστηματοποίηση κανόνων πρόνοιας των ναυτικών και των οικογενειών τους.

Στην Ελλάδα, κατά τους χρόνους της τουρκοκρατίας, είχαν συσταθεί ναυτικοί συνεταιρισμοί στα νησιά και σε ορισμένες παραλιακές ναυτικές πόλεις της ηπειρωτικής χώρας ('Υδρα, Σπέτσες, Ψαρά, Κάσος, Γυλαξείδι, Κρανίδι) οι οποίοι οργάνωσαν από τον 18ο ήδη αιώνα ένα υποτυπώδες σύστημα πρόνοιας για την περίθαλψη των χηρών και ορφανών των ναυτικών.

Με ψήφισμα της Α΄ Εθνικής Συνελεύσεως της Επιδαύρου, ορίσθηκε ότι το

ένα τρίτο των λειών πολέμου, διατίθεται για την ανακούφιση των απομάχων ναυτικών. Αυτό έγινε σε αναγνώριση της προσφοράς των ναυτικών στον αγώνα του έθνους.

Με το διάταγμα της 15ης Δεκεμβρίου 1836 «περί αστυνομίας της εμπορικής ναυτιλίας» καθορίστηκαν και άλλοι πόροι υπέρ των απομάχων εργατών της θάλασσας για τους οποίους συστήθηκε, με το διάταγμα της 18ης Δεκεμβρίου 1836, το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT). Η λειτουργία όμως του NAT άρχισε από το 1861, μετά την ψήφιση του νόμου ΧΛΘ της 29 Ιουλίου 1861.

27.4 Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT).

Το NAT είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, εδρεύει στον Πειραιά και εποπτεύεται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Έχει σκοπό την κύρια ασφάλιση των Ελλήνων ναυτικών κατά των κινδύνων ανικανότητας, αυχήματος κατά την εργασία και γήρατος, καθώς και την ασφάλεια των οικογενειών τους σε περίπτωση θανάτου τους. Η ασφάλιση αυτή συνίσταται στη χορήγηση συντάξεως ή εφάπαξ αποζημιώσεως.

Το NAT διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο αποτελείται από εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών και από ειδικούς για ασφαλιστικά θέματα. Το YEN ασκεί εποπτεία στο NAT, μέσω του ως Υπουργικού Επιτρόπου οριζόμενου ανώτερου αξιωματικού του λιμενικού σώματος.

Ο υπουργικός επίτροπος έχει δικαίωμα ενστάσεως κατά αποφάσεων του διοικητικού συμβουλίου που κατά την κρίση του δεν είναι σύμφωνες με το νόμο. Η ένσταση του υπουργικού επιτρόπου τίθεται τελικά στην κρίση του υπουργού.

Ασφαλισμένοι στο NAT είναι οι Έλληνες ναυτικοί:

α) Που ανήκουν σε «συγκεκριμένο πλήρωμα», δηλαδή είναι γραμμένοι σε ναυτολόγιο κάποιου πλοίου.

β) Οι πρόεδροι, γραμματείς και ταμίες ναυτεργατικών σωματείων και οι αναπληρωτές τους, για όσο χρόνο τους αναπληρούν.

γ) Οι αρχιπλοίαρχοι και αρχιμηχανικοί ναυτιλιακών επιχειρήσεων, υπάρχοντες προϋποθέσεις που προβλέπει ο νόμος.

δ) Οι αρχιπλοηγοί, οι πλοηγοί και το βοηθητικό προσωπικό των πλοηγικών σταθμών.

ε) Οι αντιπρόσωποι της ανώτατης οργανώσεως των ναυτικών στο εξωτερικό και στο εσωτερικό.

στ) Οι μετεκπαιδευόμενοι στις δημόσιες σχολές του εμπορικού ναυτικού.

ζ) Οι καθηγητές και διευθυντές σπουδών των δημόσιων σχολών εμπορικού ναυτικού, οι κυβερνήτες των πλοίων της Θαλάσσιας Οικονομικής Αστυνομίας (Θ.Ο.Α), οι υπάλληλοι των προξενικών λιμεναρχείων και άλλες ειδικές κατηγορίες απογεγραμμένων ναυτικών.

Στο NAT ασφαλίζονται επίσης οι Έλληνες ναυτικοί που υπηρετούν σε πλοία ελληνικής πλοιοκτησίας με ξένες σημαίες, για τα οποία έχουν υπογραφεί ειδικές συμβάσεις ασφαλίσεως των πληρωμάτων τους στο NAT.

Στα πλοία αυτά, γνωστά ως «συμβεβλημένα με το NAT», εφαρμόζονται οι συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας και άλλες διατάξεις της ελληνικής

ναυτεργατικής νομοθεσίας.

Πόροι του NAT είναι βασικά οι τακτικές εισφορές των ναυτικών και των πλοιοκτητών που καταβάλλονται για όσο χρόνο οι ναυτικοί είναι ναυτολογημένοι σε πλοία. Άλλοι πόροι είναι οι εισφορές των ναυτικών λόγω γάμου και αποκτήσεως αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας (διπλώματος πτυχίου ή άδειας), το αντίτιμο των διατιμημένων εντύπων του NAT, κάθε αζήτητη περιουσία των ναυτικών, τα τέλη καταμετρήσεως, τα επιβαλλόμενα πρόστιμα, χρηματικές ποινές και τέλη που καθορίζονται από το νόμο, δωρεές, κληρονομιές, κληροδοσίες, τόκοι και ενοίκια από την κινητή και ακίνητη περιουσία του NAT και κάθε άλλη εισφορά που επιβάλλεται με ειδικές διατάξεις νόμων.

Ασφαλιστικές παροχές που χορηγεί το NAT είναι:

α) **Σύνταξη γήρατος ή ανικανότητας** στους ναυτικούς που αποσύρονται οριστικά από το ναυτικό επάγγελμα και συγκεντρώνουν ορισμένες προϋποθέσεις που απαιτεί ο νόμος (ορισμένη ηλικία και θαλάσσια υπηρεσία, ή ανικανότητα κλπ).

β) **Σύνταξη στην οικογένεια του ναυτικού** που πέθανε σε ατύχημα, κατά τη διάρκεια της ναυτολογήσεως, ή από φύσικό θάνατο, υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Σε περίπτωση θανάτου συνταξιούχου ναυτικού, η σύνταξή του μεταβιβάζεται στην οικογένειά του (σύζυγο ή άγαμα ανήλικα τέκνα).

γ) **Εφ' άπαξ αποζημίωση** στους ναυτικούς ή στις οικογένειες των ασφαλισμένων ναυτικών, εφόσον αυτοί συγκεντρώνουν ορισμένη θαλάσσια υπηρεσία.

27.5 Ο Οίκος Ναύτου.

Ο Οίκος Ναύτου είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με έδρα τον Πειραιά και παραρτήματα σε διάφορες επαρχιακές πόλεις με αρκετό πληθυσμό ναυτικών. Διοικείται από διοικητικό συμβούλιο, στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι των ναυτικών, των εφοπλιστών και του δημοσίου και εποπτεύεται από το YEN.

Σκοπός του Οίκου Ναύτου είναι η παροχή προστασίας κατά της ασθένειας των εν ενεργείᾳ ναυτικών και των συνταξιούχων, καθώς και των οικογενειών τους. Η προστασία αυτή συνίσταται στην παροχή:

- Φαρμακευτικής περιθάλψεως και ιατρικής αντιλήψεως.
- Ακτινολογικών και εργαστηριακών εξετάσεων.
- Νοσηλείας σε κλινικές, νοσοκομεία και ειδικά θεραπευτήρια.
- Επιδόματος τοκετού, λουτροθεραπείας, εξόδων κηδείας κλπ.

Η προστασία του Οίκου του Ναύτου στους ασθενείς ναυτικούς παρέχεται μετά την εξάντληση της παρεχόμενης προστασίας από τον πλοιοκτήτη, σύμφωνα με τις διατάξεις του KINΔ.

27.6 Τα Ταμεία Πρόνοιας Εμπορικού Ναυτικού.

Τα ταμεία αυτά ιδρύθηκαν το 1930 με σκοπό την επικουρική ασφάλιση, δηλαδή τη χορήγηση εφ' άπαξ χρηματικών παροχών στους ασφαλισμένους ναυτικούς που αποσύρονται από το ναυτικό επάγγελμα ή στις οικογένειες τους σε περίπτωση θανάτου. Τα ταμεία πρόνοιας εμπορικού ναυτικού είναι δύο: Για

τους αξιωματικούς, το Ταμείο Πρόνοιας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού (Τ.Π.Α.Ε.Ν.) και για τα κατώτερα πληρώματα, το Ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.).

Στο ΤΠΑΕΝ ασφαλίζονται υποχρεωτικά οι Έλληνες απογεγραμμένοι ναυτικοί από το χρόνο αποκτήσεως ελληνικού διπλώματος αξιωματικού εμπορικού ναυτικού, οποιασδήποτε ειδικότητας, οι δόκιμοι αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού και οι Έλληνες γιατροί που υπηρετούν σε ελληνικά εμπορικά πλοία ή σε ελληνόκτητα πλοία συμβεθλημένα με το NAT.

Προϋπόθεση για τη χορήγηση εφ' απαξ χρηματικής παροχής από το ΤΠΑΕΝ, τόσο στους ασφαλισμένους, όσο και στα μέλη των οικογενειών τους, είναι η απονομή συντάξεως ή η χορήγηση εφ' απαξ αποζημιώσεως από το NAT.

Πόροι του ΤΠΑΕΝ είναι οι εφ' απαξ εισφορές που καταβάλλονται από τους ασφαλισμένους, μόλις υπαχθούν στην ασφάλιση του ταμείου, οι τακτικές μηνιαίες εισφορές τους, τα τέλη που εισπράττονται κατά τη χορήγηση διπλώματος αξιωματικού του εμπορικού ναυτικού και διάφορες άλλες εισφορές και έσοδα που ορίζονται από το νόμο.

Στο ΤΠΚΠΕΝ ασφαλίζονται υποχρεωτικά οι ναυτικοί που δεν υπάγονται στην ασφάλιση του ΤΠΑΕΝ, δηλαδή τα κατώτερα πληρώματα.

Απαραίτητη προϋπόθεση για τη χορήγηση εφ' απαξ χρηματικής παροχής, τόσο στους ασφαλισμένους, όσο και στα μέλη των οικογενειών τους είναι η απονομή συντάξεως ή η χορήγηση εφ' απαξ αποζημιώσεως από το NAT.

Πόροι του ΤΠΚΠΕΝ είναι η εφ' απαξ εισφορά των ασφαλισμένων που καταβάλλεται κατά την υπαγωγή τους στην ασφάλιση του ταμείου, οι τακτικές μηνιαίες εισφορές των ασφαλισμένων και οι λοιπές εισφορές που ορίζονται από το νόμο.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΟΓΔΟΟ

ΣΥΜΒΑΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

28.1 Γενικά.

Η μεταφορά εμπορευμάτων από τους τόπους παραγωγής, στα κέντρα καταναλώσεως ή επεξεργασίας πρώτων υλών, όπως και η μεταφορά επιβατών για βιοτικές ανάγκες ή και για ψυχαγωγία, γίνεται με τα διάφορα μέσα ξηράς, θαλάσσης και αέρα. Οι δια θαλάσσης μεταφορές είναι μεγαλύτερες σε όγκο και αριθμό γιατί είναι συνήθως φθηνότερες, λόγω της μεγάλης χωρητικότητας των πλοίων ή γιατί είναι αδύνατος ή πολύ δύσκολος άλλος τρόπος μεταφοράς. Όπως π.χ. οι μεταφορές από και προς τα νησιά και οι μεταφορές χύμα και υγρών φορτίων σε μεγάλες ποσότητες.

28.2 Σύμβαση ναυλώσεως.

Είναι η συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή και του ναυλωτή για τη διάθεση ορισμένου πλοίου προς μεταφορά φορτίου ή επιβατών. Βάσει αυτής της συμφωνίας, ο **εκναυλωτής** (πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής) υποχρεούται να θέσει στη διάθεση του **ναυλωτή** (φορτωτή) ολόκληρο ή μέρος ορισμένου πλοίου για τη διενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς ή να ενεργήσει μεταφορά φορτίων ή επιβατών, έναντι ορισμένου ανταλλάγματος που καλείται **ναύλος**.

Η ναύλωση του πλοίου μπορεί να είναι ολική ή μερική ή να αφορά τη μεταφορά ορισμένων πραγμάτων ή επιβατών.

Κατά τη ναύλωση, το πλοίο παρέχεται εξοπλισμένο και επανδρωμένο με το νόμιμο πλήρωμα, προς εκτέλεση της μεταφοράς.

Η διάθεση μονάχα του πλοίου, χωρίς τον εξοπλισμό και το πλήρωμα, αποτελεί μίσθωση πράγματος και όχι ναύλωση.

Η ναύλωση διακρίνεται σε **ολική** και **μερική** και σε **ναύλωση κατά ταξίδι** ή **χρονοναύλωση**.

Η ναύλωση αποδεικνύεται με έγγραφο που καλείται **ναυλοσύμφωνο**, το οποίο σε περίπτωση μεταφοράς πραγμάτων, αντικαθίσταται συνήθως με τη **φορτωτική** ή με έγγραφο που αποδεικνύει την παραλαβή του φορτίου.

Στη μικρή ακτοπλοΐα, η σύμβαση αποδεικνύεται με κάθε μέσο που επιτρέπεται στις εμπορικές υποθέσεις.

Στο ναυλοσύμφωνο αναγράφονται τα στοιχεία του πλοίου, του πλοιοκτήτη, του πλοιάρχου, του ναυλωτή, η περιγραφή του φορτίου, ο συμφωνούμενος ναύλος καθώς και τα λιμάνια φορτώσεως και εκφορτώσεως. Αυτό χρονολογείται και υπογράφεται από τους συμβαλλόμενους (ναυλωτή και εκναυλωτή).

Δικαίωμα ναυλώσεως του πλοίου έχει ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής του πλοίου καθώς και ο διαχειριστής της συμπλοιοκτησίας.

Ο πλοιάρχος δεν έχει δικαίωμα να ναυλώσει μόνος του το πλοίο, εκτός αν έχει σχετική εντολή από τον πλοιοκτήτη (ή εφοπλιστή), οπότε υπογράφει ως εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος το σχετικό ναυλοσύμφωνο, όπως ενεργεί και ο πράκτορας ή ο ναυλομεσίτης.

28.3 Υποχρεώσεις του εκναυλωτή (πλοιοκτήτη).

Ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να διαθέσει το πλοίο έτοιμο και κατάλληλο για την εκτέλεση του πλου που συμφωνήθηκε, δηλαδή με τον κατάλληλο εξοπλισμό, εφόδια και πλήρωμα, καθώς επίσης και χώρους κατάλληλους για το προς μεταφορά φορτίο.

Η φόρτωση και στοιβασία γίνεται με ευθύνη του εκναυλωτή, ο οποίος οφείλει να μη τοποθετεί τα προς μεταφοράν φορτία στο κατάστρωμα, εκτός αν πρόκειται για ακτοπλοϊκή μεταφορά.

Στην ολική ναύλωση, ο εκναυλωτής δεν δικαιούται να φορτώσει άλλα φορτία στο χώρο που τυχόν απομένει στο πλοίο, χωρίς τη συγκατάθεση του ναυλωτή.

Ο εκναυλωτής είναι υποχρεωμένος να περιμένει όλο το χρόνο που απαιτείται για τη φόρτωση, έχοντας το πλοίο στην κατάλληλη θέση και ετοιμότητα ή και ακόμα περισσότερο χρόνο, εφόσον αυτό έχει συμφωνηθεί ή συνηθίζεται (υπεραναμονή). Επίσης υποχρεούται να παραδώσει στο ναυλωτή, κατόπιν αιτήσεώς του, έγγραφο αποδεικτικό της φορτώσεως, δηλαδή τη **φορτωτική**.

Άλλες υποχρεώσεις του εκναυλωτή είναι οι εξής:

α) Η ακριβής τήρηση της πορείας του πλοίου που συμφωνήθηκε ή που υπαγορεύθηκε από ειδικές συνθήκες, όπως κακοκαιρία, κλείσιμο διαύλου, παροχή βοήθειας σε πλοίο που κινδυνεύει κλπ.

β) Η άφιξη του πλοίου σε κατάλληλη θέση του λιμανιού εκφορτώσεως και η διενέργεια εκφορτώσεως στην προκυμαία ή σε άλλο χώρο, ανάλογα με τις υπάρχουσες συνθήκες.

γ) Η ειδοποίηση του παραλήπτη για την άφιξη του πλοίου και την ετοιμότητα προς εκφόρτωση.

δ) Η παράδοση του φορτίου στον παραλήπτη, μετά την καταβολή του ναύλου και τυχόν άλλων αποζημιώσεων (π.χ. λόγω υπεραναμονής).

28.4 Υποχρεώσεις του ναυλωτή (φορτωτή).

Ο ναυλωτής οφείλει να φέρει τα προς φόρτωση πράγματα πλησίον του πλοίου και στην κατάλληλη προς φόρτωση θέση και να παραδώσει στον πλοιάρχο όλα τα απαιτούμενα έγγραφα.

Οφείλει επίσης να καταβάλλει το ναύλο που συμφωνήθηκε και τις τυχόν πρόσθετες παροχές λόγω υπεραναμονής, καθυστερήσεως παραλαβής κλπ.

Στο λιμάνι εκφορτώσεως, παραδίδει στον πλοίαρχο απόδειξη για το φορτίο που παραλήφθηκε.

28.5 Δικαιώματα εκναυλωτή.

Αν ο παραλήπτης δεν εμφανίζεται ή αρνείται να παραλάβει το φορτίο, ο εκναυλωτής δικαιούται, μετά από προηγούμενη ειδοποίηση, να εκφορτώσει και να παρακαταθέσει το φορτίο, όσο γίνεται ασφαλέστερα και να ειδοποιήσει γι' αυτό το ναυλωτή.

Αν παρουσιασθούν περισσότερα πρόσωπα ως παραλήπτες του φορτίου, ο εκναυλωτής δύναται να προκαλέσει το διορισμό μεσεγγυούχου, στον οποίο παραδίδει το φορτίο και απαλλάσσεται από κάθε άλλη υποχρέωση.

Αν ο ναυλωτής επιχειρήσει να φορτώσει στο πλοίο εμπορεύματα που δεν είχαν συμφωνηθεί, ο εκναυλωτής δικαιούται να ζητήσει πρόσθετο ναύλο ή και να μη τα δεχθεί, αν αυτά είναι επικίνδυνα για την ασφάλεια του πλοίου ή απαγορευμένα.

28.6 Ευθύνη του εκναυλωτή.

Ο εκναυλωτής έχει υποχρέωση να καταβάλλει κάθε επιμέλεια για τη φόρτωση, στοιθασία, καλή διατήρηση, φύλαξη, μεταφορά και εκφόρτωση του μεταφερόμενου φορτίου.

Από την παραλαβή μέχρι την παράδοση του φορτίου, ο εκναυλωτής ευθύνεται για κάθε ζημιά του ναυλωτή, λόγω θλάβης ή απώλειας των πραγμάτων που ανέλαβε να μεταφέρει. Απαλλάσσεται όμως από την ευθύνη αυτή αν αποδείξει ότι η θλάβη ή απώλεια οφείλεται, όχι σε έλλειψη της επιθαλλόμενης σ' αυτόν επιμέλειας, αλλά σε περιστατικά τα οποία δεν θα μπορούσαν να αποτραπούν, παρά την καταβολή της οφειλόμενης επιμέλειας.

Ο εκναυλωτής ευθύνεται για τις ζημιές που επήλθαν στο ναυλωτή λόγω υπαίτιας χρονοτριβής κατά τον απόπλου (π.χ. αδικαιολόγητη καθυστέρηση αναχωρήσεως, αμέσως μετά τη φόρτωση) ή κατά τη διάρκεια του πλου (π.χ. αδικαιολόγητη αλλαγή πορείας ή προσέγγιση σε ενδιάμεσο λιμάνι) ή κατά την εκφόρτωση (π.χ. κακή λειτουργία των μηχανημάτων του πλοίου).

Όταν το πλοίο είναι ακατάληλο, λόγω τεχνικών ελλείψεων ή θλαβών ή λόγω υπερφορτώσεως ή ελλειπούς συνθέσεως πληρώματος ή ανεπαρκούς εφοδιασμού (καύσιμα, εφόδια, νερό), ο εκναυλωτής ευθύνεται απέναντι σε κάθε ενδιαφερόμενο για το φορτίο, δηλαδή τους φορτωτές, παραλήπτες, ασφαλιστές κλπ., για κάθε ζημιά που τυχόν επήλθε εξαιτίας της ακαταλληλότητας.

Η ευθύνη αίρεται αν η ζημιά προήλθε από ελάττωμα που ο εκναυλωτής δεν εγνώριζε ούτε μπορούσε να το ανακαλύψει, έστω και αν είχει καταδάλει την απαιτούμενη για τον εκναυλωτή επιμέλεια.

Ο εκναυλωτής ευθύνεται για την αποκατάσταση ζημιών που υφίσταται στο ναυλωτή εξαιτίας ανακριθών δηλώσεων σε ότι αφορά τη χωρητικότητα του πλοίου ή τις ιδιότητες και τα προσόντα αυτού, που έχουν ιδιαίτερη σημασία για τη συγκεκριμένη μεταφορά (π.χ. ταχύτητα, ηλικία του πλοίου, κλάση νηογνώμονα κλπ.).

Δεν θεωρείται ανακριθής δήλωση για τη χωρητικότητα του πλοίου αν η διαφορά είναι μικρότερη από το ένα εικοστό ή αν η δήλωση, καίτοι ανακριθής, είναι όμως σύμφωνη με το πρωτόκολλο καταμετρήσεως του πλοίου.

Είναι άκυρη κάθε συμφωνία με την οποία, απαλλάσσεται ο εκναυλωτής από τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες που προβλέπει ο νόμος ή περιορίζονται οι ευθύνες και οι υποχρεώσεις αυτές. Είναι συνεπώς άκυρες ρήτρες που τυχόν περιλαμβάνονται στο ναυλοσύμφωνο, με τις οποίες ο ναυλωτής απαλλάσσεται από τις ευθύνες και υποχρεώσεις του, μερικώς ή στο σύνολο.

28.7 Απαλλαγή του εκναυλωτή από την ευθύνη.

Ο εκναυλωτής απαλλάσσεται, σύμφωνα με ρητή διάταξη του ΚΙΝΔ, από την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως, όταν συμβούν ζημιές που προέρχονται:

- Από τυχαίο γεγονός που συνέθη στη θάλασσα, όπως είναι, σφοδρή θαλασσοταραχή, τυφώνας κλπ.
- Από πολεμικές ενέργειες ή εχθροπραξίες γενικά, όπως είναι ο πολεμικός αποκλεισμός λιμανιού, η πόντιση ναρκών κλπ.
- Από παρεμπόδιση ξένης δυνάμεως.
- Από έκτακτα υγειονομικά μέτρα που λαμβάνουν οι τοπικές αρχές.
- Από κατάσχεση με άδεια της αρχής.
- Από απεργίες ή παρεμπόδιση εργασίας γενικά.
- Από ενέργειες που έγιναν για τη διάσωση προσώπων ή πραγμάτων στη θάλασσα.
- Από απομείωση του όγκου ή του βάρους του φορτίου ή από ελαττώματα αυτού ή από κακή συσκευασία κλπ.
- Από πράξεις ή παραλείψεις του φορτωτή ή του κυρίου του φορτίου ή του εκπροσώπου αυτών.
- Από λαϊκές εξεγέρσεις.

Το μέγεθος της αποζημιώσεως που θα καταβάλει ο εκναυλωτής, εάν δεν συντρέχει περίπτωση απαλλαγής, καθορίζεται από τα δικαστήρια, σύμφωνα με τους όρους του ναυλολογίου και τις ειδικές διατάξεις του νόμου.

28.8 Η φορτωτική.

Η φορτωτική είναι έγγραφο που ανήκει στην κατηγορία των **πιστωτικών τίτλων**. Είναι δηλαδή έγγραφο στο οποίο ενσωματώνεται το δικαίωμα κυριότητας των πραγμάτων που αναφέρονται σ' αυτό και που φορτώθηκαν στο πλοίο, του οποίου ο πλοιάρχος εξέδωσε τη φορτωτική. Η φορτωτική αποδεικνύει την παραλαβή και φόρτωση στο πλοίο πραγμάτων προς μεταφορά.

Σε περίπτωση που δεν έχει εκδοθεί ναυλοσύμφωνο, η φορτωτική είναι συνάμα και αποδεικτικό έγγραφο της συμβάσεως ναυλώσεως.

Η φορτωτική πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία:

α) Το ονοματεπώνυμο του εκναυλωτή, του ναυλωτή, του παραλήπτη και του πλοιάρχου, καθώς και το όνομα και τα διακριτικά στοιχεία του πλοίου (αριθμός και λιμάνια νηολογήσεως, διεθνές διακριτικό σήμα, κατηγορία πλοίου κλπ).

β) Τα λιμάνια φορτώσεως και προορισμού.

γ) Τα διακριτικά σημεία των πραγμάτων που φορτώθηκαν, αν πιστεύεται ότι θα μείνουν ευδιάκριτα μέχρι του τέλους του πλου.

δ) Τη συμφωνία για το ποσό του ναύλου, τη διάρκεια αναμονής και υπεραναμονής και τον τρόπο και χρόνο καταβολής του ναύλου.

ε) Τον αριθμό και το βάρος των δεμάτων ή τεμαχίων του φορτίου.

στ) Την κατάσταση των εμπορευμάτων.

ζ) Τη χρονολογία εκδόσεως της φορτωτικής.

Η φορτωτική εκδίδεται από τον πλοίαρχο, πάντοτε μετά τη φόρτωση στο πλοίο των πραγμάτων που αναφέρονται σ' αυτήν, είτε **ονομαστική** είτε **σε διαταγή**.

Η ονομαστική φορτωτική μεταβιβάζεται με **εκχώρηση**, σύμφωνα με τον Αστικό Κώδικα, η δε σε διαταγή, με **οπισθογράφηση**.

Την παραλαβή των εμπορευμάτων δικαιούται να ενεργήσει, για μεν την ονομαστική φορτωτική, το πρόσωπο που αναφέρεται σ' αυτή ή αυτός που την απόκτησε με εκχώρηση, για δε τη φορτωτική σε διαταγή, το πρόσωπο που αναφέρεται στη φορτωτική ή αυτός στον οποίο μεταβιβάστηκε με οπισθογράφηση.

Ο πλοίαρχος υποχρεούται να παραδώσει το φορτίο, μόνο με επιστροφή της φορτωτικής, μαζί με έγγραφη δήλωση του παραλήπτη ότι παρέλαβε το φορτίο.

Στην πράξη τα εμπορεύματα δεν παραλαμβάνονται αμέσως από τον παραλήπτη από το πλοίο αλλά παραδίνονται στις τελωνειακές αποθήκες από τον πλοίαρχο.

Στον παραλήπτη, κατά την επιστροφή της φορτωτικής δίνεται από τον πλοίαρχο ή το ναυτικό πράκτορα, ως αντιπρόσωπο του πλοιοκτήτη, έγγραφη **εντολή παραδόσεως** που απευθύνεται στην τελωνειακή αρχή για να παραδώσει τα εμπορεύματα που εκφορτώθηκαν.

Η εντολή παραδόσεως, εφόσον περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία της φορτωτικής η οποία έχει αποσυρθεί, αποτελεί νέο τίτλο παραστατικό εμπορευμάτων.

28.9 Το ναυλολόγιο.

Κατά τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, ο ναύλος καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, εφόσον πρόκειται για μεταφορές εσωτερικού.

Ο καθορισμός του ναύλου γίνεται με το καλούμενο **ναυλολόγιο**, που είναι υποχρεωτικό για τον εκναυλωτή, τον επιβάτη και το φορτωτή.

Στις διεθνείς μεταφορές, δεν ισχύει κρατικό ναυλολόγιο, οι δε ναύλοι διαμορφώνονται ελεύθερα, ανάλογα με τη διεθνή ναυλαγορά.

Στις μεταφορές όμως που εκτελούνται με πλοία τακτικών γραμμών, οι ναύλοι καθορίζονται από τις (conferences), που είναι ενώσεις ναυτιλιακών εταιρειών.

28.10 Σύμβαση μεταφοράς επιβάτη.

Η σύμβαση μεταφοράς επιβάτη, αποτελεί μορφή ναυλώσεως, για την οποία, εκτός από τις ειδικές διατάξεις που ισχύουν, εφαρμόζονται και οι γενικές

διατάξεις περί ναυλώσεως.

Η σύμβαση μεταφοράς επιβάτη αποδεικνύεται από την έκδοση εισιτηρίου, στο όνομα του κάθε επιβάτη.

Τα εισιτήρια επιβατών, εκδίδονται από κεντρικά ή περιφερειακά πρακτορεία των επιβατικών πλοίων και αναγράφουν: τα στοιχεία του επιβάτη, τη θέση ταξιδίου (Α', Β' ή τουριστική), τα λιμάνια επιβιβάσεως και αποβιβάσεως και την τιμή εισιτηρίου που πρέπει να είναι σύμφωνη με το ισχύον ναυλολόγιο.

Ο αριθμός επιβατών που επιτρέπεται να μεταφέρει κάθε πλοίο, είναι περιορισμένος και καθορίζεται από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, αναγράφεται δε στο Πρωτόκολλο επιθεωρήσεως του πλοίου. Ο έλεγχος του αριθμού επιβατών διενεργείται από τις λιμενικές αρχές που οφείλουν να απαγορεύσουν τον απόπλου, όταν διαπιστώθει επιβίβαση υπεραριθμών επιβατών. Παράλληλα επιβάλλεται και πρόστιμο στον υπεύθυνο πλοίαρχο που είναι τριπλάσιο της τιμής των εισιτηρίων των υπεραριθμών επιβατών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΝΑΤΟ

ΣΥΜΒΑΣΗ ΡΥΜΟΥΛΚΥΣΕΩΣ – ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ

29.1 Γενικά.

Η κατ' επάγγελμα ρυμούλκηση πραγματοποιείται από ειδικά πλοία, τα ρυμουλκά, τα οποία έχουν άδεια της αρμόδιας λιμενικής αρχής. Η άδεια αυτή εκδίδεται μετά από σύμφωνη γνώμη της Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων, η οποία ελέγχει την καταλληλότητα των πλοίων αυτών για την εκτέλεση ρυμουλκήσεων.

Σε κάθε λιμάνι, όπου εργάζονται ρυμουλκά, ισχύει ειδικός κανονισμός, που καθορίζει τον ανώτατο αριθμό των αναγκαιούντων ρυμουλκών, τις περιπτώσεις υποχρεωτικής ρυμουλκήσεως, τα δικαιώματα ρυμουλκήσεως μέσα στο λιμάνι ή σε όρμους και κάθε άλλη λεπτομέρεια.

Τα ρυμουλκά είναι πλοία μικρής χωρητικότητας αλλά με πολύ μεγάλες μηχανές και με ειδικό εξοπλισμό για την εκπλήρωση της αποστολής τους.

Διαθέτουν πληρώματα ειδικά εκπαιδευμένα για την κατάσθεση πυρκαιών, παροχή βοήθειας σε άλλα πλοία και αντιμετώπιση άλλων εκτάκτων περιστατικών.

Η ρυμούλκηση στα ελληνικά χωρικά ύδατα υπάγεται σύμφωνα με το νόμο στην αποκλειστική εκμετάλλευση των ελληνικών πλοίων.

29.2 Η σύμβαση ρυμουλκήσεως.

Η σύμβαση ρυμουλκήσεως καταρτίζεται μεταξύ του ιδιοκτήτη του ρυμουλκού ή εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του και του ιδιοκτήτη ή αντιπροσώπου άλλου πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος.

Με τη σύμβαση αυτή αναλαμβάνεται από το ρυμουλκό η υποχρέωση έλξεως του πλοίου ή ναυπηγήματος από κάποιο θαλάσσιο χώρο σε άλλο, αντί ορισμένης αμοιθής.

Αν κατά τη διάρκεια της ρυμουλκήσεως το ρυμουλκό ιαράσχει εξαιρετικές υπηρεσίες για τη βοήθεια και διάσωση του ρυμουλκούμενου πλοίου ή του φορτίου αυτού, για τις οποίες δεν υποχρεούται από τη σύμβαση ρυμουλκήσεως, τότε καταθάλλεται πρόσθετη αμοιθή.

Σύμβαση ρυμουλκήσεως μπορεί να καταρτισθεί, ανεξάρτητα από τη φύση του ρυμουλκούντος πλοίου, δηλαδή έστω και αν αυτό δεν είναι εξ επαγγέλματος ρυμουλκό (π.χ. ένα φορτηγό πλοίο αναλαμβάνει να ρυμουλκήσει ένα άλλο φορτηγό ή ένα επιβατηγό κλπ).

29.3 Επιθαλάσσια αρωγή – Σχετική σύμβαση.

Η παροχή βοήθειας για τη διάσωση πλοίου και επιβαινόντων που κινδυνεύουν στη θάλασσα, δεν επιβάλλεται μόνο από ανθρωπιστικούς λόγους αλλά αποτελεί και επιτακτική νομική υποχρέωση των πλοιάρχων παραπλεόντων πλοίων. Για τη βοήθεια αυτή, που καλείται **επιθαλάσσια αρωγή**, ισχύουν διεθνείς κανόνες που ορίζονται από τη **Διεθνή Συνθήκη των Βρυξελών** του 1910, την οποία έχει κυρώσει και η Ελλάδα.

Μεταξύ του πλοίου που κινδυνεύει και αυτού που παρέχει τη βοήθεια συνάπτεται συμφωνία που καλείται **σύμβαση αρωγής**, σύμφωνα με την οποία, αν επέλθει το ωφέλιμο αποτέλεσμα, θα οφείλεται η αμοιβή που συμφωνείται.

Διεθνώς ισχύει ο εγκεκριμένος από τα Lloyds τύπος συμφωνητικού, γνωστού ως πο cure no pay, κατά το οποίο, δεν καταβάλλεται αμοιβή αν δεν επιτευχθεί η διάσωση, παρά το γεγονός ότι το πλοίο που παρέχει την αρωγή υποβάλλεται σε δαπάνες και κινδύνους. Για το λόγο αυτό η αμοιβή που καταβάλλεται είναι συνήθως μεγάλη.

Αμοιβή οφείλεται ακόμα και στην περίπτωση αρωγής ή διασώσεως μεταξύ πλοίων που ανήκουν στον ίδιο πλοιοκτήτη.

Το ποσό της αμοιβής, λόγω των συνθηκών κάτω από τις οποίες συνάπτεται συνήθως η σύμβαση αρωγής (κατάσταση κινδύνου), δεν είναι δυνατόν να συμφωνηθεί με σχετικές διαπραγματεύσεις και γι' αυτό ο νόμος ορίζει ότι οφείλεται εύλογη αποζημίωση, σε περίπτωση που δεν έχει συμφωνηθεί αμοιβή.

Η αποζημίωση αυτή καθορίζεται από το αρμόδιο δικαστήριο, το οποίο λαμβάνει υπόψη το αποτέλεσμα τους κινδύνους που αντιμετωπίσθηκαν, την αξία των πραγμάτων που διασώθηκαν και τις ζημιές ή δαπάνες που υπέστη το πλοίο που έκανε τη διάσωση.

Το δικαστήριο μπορεί επίσης να τροποποιήσει ή να ακυρώσει τη σύμβαση αρωγής ή διασώσεως, κατόπιν αιτήσεως αυτών που έχουν έννομο συμφέρον εφόσον αυτή έγινε σε ώρα κινδύνου και κάτω από την επίδραση αυτού, η δε αμοιβή που συμφωνήθηκε είναι υπερβολική ή δυσανάλογη με τις υπηρεσίες που προσφέρθηκαν. Το ποσό της αμοιβής σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερο από την αξία των πραγμάτων που διασώθηκαν.

Ο πλοιάρχος και το πλήρωμα του πλοίου που κινδύνευσε, δεν δικαιούνται αμοιβή γιατί εκτέλεσαν καθήκον που επιβάλλεται από τις νομικές και επαγγελματικές τους υποχρεώσεις.

Δεν δικαιούνται επίσης αμοιβή άτομα που έλαβαν μέρος στην αρωγή, παρά τη ρητή και εύλογη άρνηση του πλοιάρχου του πλοίου που κινδύνευσε. Αν η άρνηση του πλοιάρχου ήταν ή όχι εύλογη, κρίνεται από το δικαστήριο.

Για τη διάσωση μόνο προσώπων δεν καταβάλλεται αμοιβή.

Η αμοιβή από επιθαλάσσια αρωγή και διάσωση διανέμεται, σύμφωνα με το νόμο ως εξής: Το 1/2 ανήκει στον πλοιοκτήτη, το 1/4 στον πλοιάρχο και το

υπόλοιπο 1/4 στο πλήρωμα, σύμφωνα με πίνακα που συντάσσει ο πλοίαρχος, ανάλογα με την προσωπική συμβολή κάθε μέλους του πληρώματος.

Κάθε αντίθετη συμφωνία ως προς τον τρόπο διανομής της αμοιβής είναι άκυρη.

Στα εξ επαγγέλματος ναυαγοσωστικά πλοία δεν εφαρμόζεται ο πιο πάνω τρόπος διανομής της αμοιβής, γιατί τόσο ο πλοίαρχος, όσο και το πλήρωμα, μισθιστούνται ανάλογα με τη φύση της εργασίας τους.

Η διαφορά μεταξύ της συμβάσεως ρυμουλκήσεως και συμβάσεως αρωγής συνίσταται στο ότι στην επιθαλάσσια αρωγή υπάρχει άμεσος ή επικείμενος σοβαρός κίνδυνος για το πλοίο, ενώ στην απλή ρυμούλκηση δεν υπάρχει κίνδυνος άμεσος αλλά αδυναμία του πλοίου να συνεχίσει τον πλου με δικά του μέσα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΣ

30.1 Γενικά.

Η σύγκρουση μεταξύ πλοίων, λόγω της συνεχώς αυξανόμενης ναυτιλιακής κινήσεως στις ανά την υφήλιο θαλάσσιες οδούς, αποτελεί έναν από τους πιο συνήθεις κινδύνους της ναυσιπλοΐας.

Σύγκρουση είναι η πρόσκρουση ενός πλοίου επάνω σε κάποιο άλλο, με συνήθη συνέπεια την πρόκληση υλικών ζημιών στα σκάφη, τον εξοπλισμό ή το φορτίο τους ή σωματικές βλάβες στα πρόσωπα που επιβαίνουν στα πλοία.

Σύγκρουση μπορεί να συμβεί μεταξύ πλοίων που ταξιδεύουν ή ακόμα και μεταξύ αγκυροβολημένων σκαφών.

Η σύγκρουση προϋποθέτει δυο τουλάχιστον πλοία, ή πλοίο και πλωτό ναυπήγμα ή δυο πλωτά ναυπηγήματα και συνεπώς δεν υπάρχει τέτοια αν ένα πλοίο επιπέσει επάνω σε προκυμαία ή γέφυρα κλπ., οπότε και δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για τη σύγκρουση πλοίων.

Οι διατάξεις περί συγκρούσεως πλοίων δεν εφαρμόζονται επί συγκρούσεως ρυμουλκούντος και ρυμουλκουμένου γιατί υπάρχει ειδική σύμβαση που ρυθμίζει τις σχέσεις αυτών. Το ίδιο ισχύει και σε περίπτωση συγκρούσεως πλοηγουμένου πλοίου και πλοηγίδας.

Η σύγκρουση είναι δυνατόν να οφείλεται:

- α) Σε τυχαίο περιστατικό ή ανώτερη βία (τυχαία σύγκρουση).
- β) Σε υπαιτιότητα του ενός ή και των δυο πλοίων που συγκρούστηκαν (υπαίτια σύγκρουσης).
- γ) Σε αίτια που δεν είναι δυνατόν να καθορισθούν (δυσδιάγνωστη σύγκρουση).

30.2 Διεθνείς κανονισμοί αποφυγής συγκρούσεως.

Το θέμα της συγκρούσεως πλοίων ενδιαφέρει άμεσα τη διεθνή κοινωνία λόγω των σοβαρών επιπτώσεων που μπορεί να έχει για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Για την αντιμετώπιση των σχετικών κινδύνων και την ομοιόμορφη ρύθμιση των πολλαπλών ζητημάτων που ανακύπτουν από τη σύγκρουση των πλοίων έχουν καταρτισθεί Διεθνείς Συμβάσεις που κυρώθηκαν από όλα τα αξιόλογα ναυτικά κράτη και ισχύουν διεθνώς.

Στη Διεθνή Σύμβαση του Άμστερνταμ (1949) περιλαμβάνεται ο **Κανονισμός προς αποφυγήν συγκρούσεων πλοίων** που ίσχυσε στη χώρα μας από το έτος 1954.

Άλλη διεθνής σύμβαση, των Βρυξελλών, «**περί ενοποιήσεως κανόνων τινών επί συγκρούσεως πλοίων**», περιλαμβάνει πλείστες διατάξεις τις οποίες επανέλαβε ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Σήμερα ισχύει η Διεθνής Σύμβαση του I.M.O./1972 «**Περί Διεθνών Κανονισμών προς αποφυγήν συγκρούσεων εν θαλάσσῃ**» (Δ.Σ.Α.Σ.) που κυρώθηκε από την Ελλάδα το 1974 και τροποποιήθηκε για ορισμένες διατάξεις το 1983.

30.3 Κυρώσεις κατά των παραβατών.

Εκτός των Διεθνών Κανονισμών, η ελληνική νομοθεσία περιλαμβάνει σημαντικές διατάξεις που αποσκοπούν στη συμμόρφωση των πλοιάρχων και μελών πληρώματος με τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεως (Δ.Κ.Α.Σ.) και την προστασία της ασφάλειας ναυσιπλοΐας.

Ο πλοίαρχος ή αξιωματικός φυλακής που παραβαίνει από αμέλεια τις διατάξεις του Κανονισμού Αποφυγής Συγκρούσεως ή ο πλοηγός που παρέχει συμβουλές, αντίθετες με τις ισχύουσες διατάξεις, τιμωρούνται με φυλάκιση μέχρι 6 μηνών και χρηματική ποινή.

Αν από τις πιο πάνω παραβάσεις ή από αμέλεια άλλου μέλους πληρώματος, κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του, προκλήθηκε σύγκρουση με άλλο πλοίο ή προσάραξη (σε αβαθή) ή πρόσκρουση του πλοίου σε εμπόδιο, καταφανές ή γνωστό (π.χ. σε προβλήτα) ή επήλθε σοβαρή βλάβη του πλοίου ή του φορτίου, τότε επιβάλλεται αυστηρότερη ποινή φυλακίσεως (μέχρι 3 ετών) και χρηματική επίσης ποινή.

Αν από τις παραβάσεις επήλθε απώλεια του πλοίου ή απόλυτη ανικανότητα αυτού ή ολική απώλεια του φορτίου ή θάνατος προσώπου ή βαρύς τραυματισμός, ο υπαίτιος τιμωρείται με βαρύτερη ποινή που δεν είναι κατώτερη των 3 μηνών και με χρηματική ποινή.

30.4 Υποχρεώσεις σε περίπτωση συγκρούσεως.

Ο πλοίαρχος, όπως έχει λεχθεί, φέρει τη γενική ευθύνη για την τήρηση των νόμων, διαταγμάτων και κανονισμών και για την εκτέλεση των διαταγών των αρμοδίων ημεδαπών και αλλοδαπών αρχών.

Κατά τη διάρκεια του πλού ορίζει την πλεύση που πρέπει να τηρηθεί και ευθύνεται γι' αυτή και για την ασφαλή διεξαγωγή και ευόδωση του πλού.

Τηρεί βιθλίο διαταγών γέφυρας, στο οποίο καταχωρίζει την πορεία που διέταξε και κάθε άλλη διαταγή, οδηγία ή παρατήρηση που είναι αναγκαία για τον αξιωματικό φυλακής.

Οι αξιωματικοί φυλακής, σε κάθε αλλαγή φυλακής, πρέπει να λαμβάνουν γνώση αυτών των διαταγών και να υπογράφουν στο **βιθλίο διαταγών**.

Ο πλοίαρχος κυβερνά αυτοπροσώπως το πλοίο κατά τον είσπλου και έκπλου σε λιμάνια, όρμους, διώρυγες, διαύλους και άλλους επικίνδυνους τόπους διόδου και αγκυροβολίας των πλοίων, σε κρίσιμες περιστάσεις και γενικά αν

κρίνει αυτό αναγκαίο.

Η παρουσία πλοηγού στο πλοίο δεν απαλλάσσει τον πλοίαρχο από την προσωπική του ευθύνη.

Μετά τη σύγκρουση ο πλοίαρχος κάθε πλοίου υποχρεούται να παράσχει βοήθεια στο άλλο πλοίο καθώς και στο πλήρωμα και τους επιβάτες, εφόσον είναι δυνατό να το κάνει, χωρίς σοβαρό κίνδυνο του πλοίου του, του πληρώματος και των επιβατών. Υποχρεούται επίσης να γνωστοποιήσει, κατά το δυνατόν, στο άλλο πλοίο, το όνομα και το λιμάνι νηολογήσεως του πλοίου του καθώς και τον τόπο απόπλου και κατάπλου.

30.5 Ευθύνη υπαιτίου πλοίου – Κατανομή ζημιών.

Αν η σύγκρουση οφείλεται σε υπαιτιότητα του ενός πλοίου, τότε οι ζημιές που προξενήθηκαν βαρύνουν το υπαιτίο πλοίο.

Αν η σύγκρουση οφείλεται σε **κοινή υπαιτιότητα των** συγκρουσθέντων πλοίων, τότε οι ζημιές που προξενήθηκαν βαρύνουν τα πλοία, κατά την αναλογία του βαθμού υπαιτιότητας του καθενός. Αν όμως δεν είναι δυνατό να καθορισθεί η αναλογία υπαιτιότητας, οι ζημιές βαρύνουν κατά ίσα μέρη τα πλοία που συγκρούστηκαν (αμφιμερής σύγκρουση).

Η ίδια ευθύνη υπάρχει και στην περίπτωση που η σύγκρουση προκλήθηκε από υπαιτιότητα του πλοηγού γιατί ο πλοιοϊκής ευθύνεται για τις αδικοπραξίες του πλοηγού που διέπραξε κατά την πλοήγηση του πλοίου και την εκτέλεση των καθηκόντων του, έστω και αν τον προσέλαθε υποχρεωτικά.

Αν η σύγκρουση συνέβη από τυχαίο συμβάν ή από ανώτερη βίᾳ, ή αν υφίσταται αμφιβολία για τα αίτια της, οι ζημιές βαρύνουν αυτούς που τις υπέστησαν.

Οι πιο πάνω διατάξεις εφαρμόζονται όσο αφορά την ευθύνη για τις ζημιές που προξενήθηκαν σε άλλο πλοίο από αντικανονικούς χειρισμούς, έστω και αν δεν έγινε σύγκρουση.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΠΡΩΤΟ

ΚΟΙΝΗ ΑΒΑΡΙΑ

31.1 Έννοια – Προϋποθέσεις.

Όταν το πλοίο θρεθεί σε σοβαρό κίνδυνο αντιμετωπίζεται πολλές φορές η ανάγκη να θυσιασθεί κάποιο μικρότερο συμφέρον για την κοινή διάσωση του πλοίου και του μεταφερόμενου φορτίου.

Η θυσία αυτή καλείται κοινή αβαρία και μπορεί να σχετίζεται είτε με το φορτίο (π.χ. αποβολή μέρους αυτού στη θάλασσα προς ανακούφιση και σωτηρία του πλοίου και του υπόλοιπου φορτίου), είτε με το ίδιο το πλοίο (π.χ. αποκοπή και εγκατάλειψη της άγκυράς του).

Στις περιπτώσεις της κοινής αβαρίας, το πλοίο και το φορτίο του διασώζονται χάρη στη θυσία που έγινε. Για το λόγο αυτό κρίθηκε δίκαιο ότι η οικονομική επιβάρυνση πρέπει να βαρύνει όχι μόνο αυτόν που την υπέστη (δηλ. τον πλοιοκτήτη ή τον ιδιοκτήτη του φορτίου) αλλά και όλους όσους ωφελήθηκαν από τη διάσωση του πλοίου και του φορτίου.

Ο θεσμός της αβαρίας είναι παλαιότατος και ρυθμίζεται διεθνώς από τους κανόνες Υόρκης και Αμβέρσας του 1877 (York and Antwerp rules), τους οποίους ακολουθούν οι νομοθεσίες των διαφόρων ναυτικών κρατών.

Σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ «κοινές αβαρίες αποτελούν οι ζημιές και οι έκτακτες δαπάνες που γίνονται εκουσίως και μετά από εύλογη κρίση, για τη διάσωση του πλοίου και του φορτίου από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο και εφόσον επήλθε το επιδιωκόμενο ωφέλιμο αποτέλεσμα». Τα στοιχεία συνεπώς της κοινής αβαρίας είναι τα εξής:

a) *Εκούσια ζημιά ή έκτακτη δαπάνη, μετά από εύλογη κρίση.*

Η ζημιά ή η έκτακτη δαπάνη πρέπει να γίνει με τη θέληση του πλοιάρχου του πλοίου, μετά από λογική κρίση και στάθμιση της καταστάσεως που αντιμετωπίζει το πλοίο.

Αν η ζημιά ή δαπάνη δεν είναι εκούσια αλλά οφείλεται σε τυχαίο γεγονός ή ανώτερη θία, δεν υπάρχει κοινή αβαρία. Επίσης δεν θεωρείται κοινή αβαρία κατά την έννοια του νόμου αν ο πλοιάρχος, από αδικαιολόγητο φόθο, θυσίασε μέρος του φορτίου, εφόσον διαπιστωθεί ότι λείπει το στοιχείο της εύλογης κρίσεως.

8) Κοινός θαλάσσιος κίνδυνος.

Η ζημιά ή δαπάνη πρέπει να έγιναν προς αντιμετώπιση κοινού, για το πλοίο και το φορτίο κινδύνου. Δεν υπάρχει συνεπώς κοινή αβαρία αν έγιναν έκτακτες δαπάνες για την καλύτερη προστασία του φορτίου από κίνδυνο διαθροχής; λόγω έκτακτης κακοκαιρίας, αφού ο κίνδυνος δεν αφορά και το πλοίο.

γ) Ωφέλιμο αποτέλεσμα.

Για να θεωρηθεί κοινή αβαρία θα πρέπει να επέλθει το ωφέλιμο αποτέλεσμα και να διασωθεί το πλοίο ή το φορτίο (έστω και μέρος αυτού).

Κοινή αβαρία όμως υπάρχει στην περίπτωση ολικής θυσίας του φορτίου προς όφελος του πλοίου ή του πλοίου προς όφελος του φορτίου.

31.2 Περιπτώσεις κοινής αβαρίας.

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου αναφέρει τις εξής ειδικές περιπτώσεις που συνιστούν κοινή αβαρία:

α) Η δαπάνη που έγινε για την αποφυγή ή μείωση άλλης δαπάνης που θα είχε το χαρακτήρα κοινής αβαρίας, αλλά μόνο μέχρι το ποσό της δαπάνης που αποφεύχθηκε. Π.χ. προς αποφυγή αναγκαστικής προσορμίσεως και επισκευής του πλοίου που έπαθε ζημιά, ανατίθεται η ρυμούλκηση σε άλλο πλοίο, μέχρι το λιμάνι προορισμού, η οποία απαίτει μικρότερη δαπάνη.

β) Η ζημιά ή έκτακτη δαπάνη για την αποτροπή κινδύνου που οφείλεται σε ελάττωμα του πλοίου ή του φορτίου ή σε πταίσμα του πλοιάρχου ή του δικαιούχου του φορτίου.

γ) Ο μισθός και τα έξοδα τροφοδοσίας του πληρώματος, καθώς και άλλες δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν λόγω της παρεμποδίσεως του πλοίου, κατά τον πλου του, από ξένη πολιτεία ή του εξαναγκασμού παραμονής σε κάποιο λιμάνι εξαιτίας πολέμου ή άλλης παρόμοιας αιτίας.

δ) Ο μισθός και τα έξοδα τροφοδοσίας του πληρώματος σε λιμάνι αναγκαστικής προσορμίσεως του πλοίου για την εκτέλεση απαραίτητων επισκευών για τη συνέχιση του πλου, εφόσον όμως οι επισκευές αυτές συνιστούν κοινή αβαρία.

ε) Η εκβολή φορτίου που αποφασίζεται και ενεργείται «κατά την κρίση αγαθού ανδρός». Θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το βάρος, η αξία και η θέση επί του πλοίου των πραγμάτων που εκβάλλονται. Κατά την εκβολή πρέπει να προτιμούνται τα λιγότερα αναγκαία πράγματα, κατόπιν τα βαρύτερα και μικρότερης αξίας, στη συνέχεια αυτά που βρίσκονται στο ανώτερο κατάστρωμα και τέλος τα λοιπά.

31.3 Κανονισμός κοινής αβαρίας – Συνεισφορά.

Οι θυσίες (ή δαπάνες) που έγιναν για την κοινή διάσωση πλοίου και φορτίου, πρέπει να επιμερισθούν με συνεισφορά, τόσο του φορτίου που θυσιάστηκε και αυτού που διασώθηκε, όσο και του πλοίου και του ναύλου.

Ο επιμερισμός αυτός τακτοποιείται με τον **κανονισμό κοινής αβαρίας** που συντάσσεται με επιμέλεια του τλοιάρχου ή άλλου ενδιαφερόμενου (π.χ. του

φορτωτή) στο τελικό λιμάνι εκφορτώσεως ή στο λιμάνι που συνέθη η διακοπή του πλου.

Η εργασία αυτή που απαιτεί ειδικές γνώσεις και πείρα, ανατίθεται σε ειδικευμένα πρόσωπα που καλούνται «**πραγματογνώμονες κανονιστές**» (adjudicators). Στην Ελλάδα διορίζονται από το αρμόδιο δικαστήριο και στην αλλοδαπή από την προξενική ή λιμενική αρχή ή αν δεν υπάρχει, από την επιτόπια αρχή.

Ο κανονισμός κοινής αβαρίας επικυρώνεται από το δικαστήριο, στη δε αλλοδαπή από την προξενική ή αν δεν υπάρχει, από την επιτόπια αρχή.

Ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα να αρνηθεί την παράδοση των εμπορευμάτων ή να ζητήσει τη μεσεγγύησή τους μέχρις ότου καταβληθεί η συνεισφορά που βαρύνει, σύμφωνα με τον κανονισμό αβαρίας το φορτίο, εκτός αν ο παραλήπτης παρέχει επαρκή εγγύηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

32.1 Γενικά.

Σε παλαιότερες εποχές, ο πλοίαρχος, εκτός από τα κυρίως ναυτικά του καθήκοντα ήταν επιφορτισμένος και με καθήκοντα σχετικά με την εκμετάλλευση του πλοίου. Είχε ο ίδιος τη φροντίδα για τον εφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα και άλλα εφόδια, τη μέριμνα συγκροτήσεως του πληρώματος, την υπογραφή του ναυλοσυμφώνου, την παράδοση του φορτίου και την είσπραξη του οφειλόμενου ναύλου.

Στη σύγχρονη εποχή έχει αλλάξει ριζικά ο ρόλος του πλοιάρχου, τουλάχιστον στα μεγάλα ποντοπόρα φορτηγά πλοία και έχει περιορισθεί στα καθαρώς ναυτικά του καθήκοντα. Η φροντίδα για τα λοιπά θέματα έχει ανατεθεί από τους πλοιοκτήτες σε ειδικά πρόσωπα που δρίσκονται στα διάφορα λιμάνια και έχουν κατάλληλη οργάνωση και γνώσεις για την καλύτερη εκμετάλλευση και εξυπηρέτηση του πλοίου. Τα πρόσωπα αυτά καλούνται **ναυτικοί πράκτορες** (shipping agent) και αναλαμβάνουν κατ' επάγγελμα, κατόπιν διορισμού από τον πλοιοκτήτη, την πρακτόρευση του πλοίου.

32.2 Καθήκοντα του ναυτικού πράκτορα.

Ο ναυτικός πράκτορας θεωρείται ότι έχει από τον πλοιοκτήτη γενική εντολή διαχειρίσεως του πλοίου και του φορτίου, εκτός αν ρητώς ο πλοιοκτήτης περιόρισε την εξουσία του και μεριμνά:

α) Για την πλοήγηση και ελευθεροκοινωνία του πλοίου που καταπλέει στο λιμάνι του και συνεννοείται με τις λιμενικές και τελωνειακές αρχές για την καλύτερη και ταχύτερη εξυπηρέτηση του πλοίου.

β) Για την τακτοποίηση των διαφόρων διατυπώσεων (λιμενικών, τελωνειακών, υγειονομικών) και την πληρωμή των ναυτιλιακών τελών.

γ) Για την παράδοση του φορτίου στον παραλήπτη ή την αποθήκευσή του σε περίπτωση αρνήσεως παραλαβής ή μη εμφανίσεως του παραλήπτη.

δ) Για τη ναύλωση του πλοίου και τη σύναψη των σχετικών ναυλοσυμφώνων, την είσπραξη του ναύλου, την έκδοση εισιτηρίων, προκειμένου για επιβατηγά πλοία και την ασφάλιση του πλοίου, του φορτίου και του ναύλου.

ε) Για τον εφοδιασμό του πλοίου με τα αναγκαία εφόδια και καύσιμα και την επισκευή του.

στ) Για την εκπροσώπηση δικαστικώς και εξωδίκως του πλοιοκτήτη σε κάθε ζήτημα που ανάγεται στον κύκλο της εντολής που δίνεται από τον πλοιοκτήτη.

Στην πράξη, ο ναυλωτής (φορτωτής) ορίζει πράκτορα της δικής του εκλογής που επιμελείται για τη φόρτωση, εκφόρτωση, παραλαβή και διάθεση του φορτίου. Στον πράκτορα αυτόν είναι υποχρεωμένος να απευθύνεται ο πλοίαρχος για τα θέματα που αφορούν το φορτίο.

Ναυλομεσίτης (chartering agent - ship broker), είναι το πρόσωπο που αναλαμβάνει, έναντι αμοιβής, να φέρει σε επαφή τον πλοιοκτήτη με το φορτωτή για τη σύναψη συμβάσεως ναυλώσεως του πλοίου. Πολλές φορές ο ναυλομεσίτης ενεργεί και ως ναυτικός πράκτορας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΤΡΙΤΟ

Ο ΠΛΟΗΓΟΣ

33.1 Γενικά.

Ο πλοηγός είναι εξειδικευμένο πρόσωπο που προσλαμβάνεται από τον πλοίαρχο, υποχρεωτικά ή προαιρετικά, ανάλογα με το τι ισχύει σε κάθε λιμάνι, για την οδήγηση του πλοίου κατά τον είσπλου ή έκπλου και κατά τη διέλευση από διώρυγες, στενά ή άλλες επικίνδυνες για τη ναυσιπλοΐα περιοχές.

Ο πλοηγός έχει ειδικές γνώσεις για τη θαλάσσια περιοχή όπου ασκεί τα καθήκοντά του και είναι πολύτιμος σύμβουλος και βοηθός του πλοιάρχου. Τυχόν όμως λανθασμένη συμβουλή του πλοηγού ή ενέργεια αυτού, δεν απαλλάσσει από την ευθύνη του πλοίαρχο, ο οποίος εξακολουθεί να φέρει ακέραια την ευθύνη για τη διακυβέρνηση του πλοίου του.

Ως πλοηγοί διορίζονται, μετά από διαγωνισμό, διπλωματούχοι πλοίαρχοι του εμπορικού ναυτικού που συγκεντρώνουν τα απαιτούμενα από τις ισχύουσες διατάξεις προσόντα και τοποθετούνται στους πλοηγικούς σταθμούς που λειτουργούν στον Πειραιά και στα άλλα μεγάλα ελληνικά λιμάνια.

Όπου υπάρχει πλοηγικός σταθμός, η πλοήγηση είναι υποχρεωτική για όλα τα πλοία που καταπλέουν και αποπλέουν ή μεθορμίζονται στην περιοχή του σταθμού. Σε λιμάνια που δεν υπάρχει πλοηγικός σταθμός, μπορεί ο προϊστάμενος της λιμενικής αρχής να διατάξει την πλοήγηση, λόγω εξαιρετικών συνθηκών, από κατάλληλο πρόσωπο που ορίζει αυτός.

Από την υποχρεωτική πλοήγηση εξαιρούνται:

α) Τα ελληνικά ακτοπλοϊκά επιβατικά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια.

β) Τα κάτω από 1000 κ.ο.χ. ελληνικά ακτοπλοϊκά φορτηγά πλοία.

γ) Τα ελληνικά πολεμικά πλοία και τα βοηθητικά σκάφη του πολεμικού ναυτικού καθώς και τα ξένα πολεμικά και βοηθητικά του πολεμικού ναυτικού σκάφη, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας, εφόσον δηλαδή και στη χώρα του ξένου πολεμικού πλοίου δεν είναι υποχρεωτική η πλοήγηση των ελληνικών πολεμικών.

33.2 Υποχρεώσεις των πλοίων.

Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου, που είναι υποχρεωμένο να προσλάβει πλοηγό, υποχρεούται, όταν το πλοίο προσεγγίζει στην περιοχή του πλοηγικού σταθμού,

να επάρει το σήμα αιτήσεως πλοηγού που προβλέπεται από το διεθνή κώδικα σημάτων και να έχει στη διάθεση του πλοηγού τα σήματα που είναι αναγκαία σύμφωνα με το διεθνή κώδικα.

Επίσης οφείλει να λάβει όλα τα απαιτούμενα μέτρα για τη διευκόλυνση ανόδου και καθόδου του πλοηγού (διάθεση κατάλληλης κλίμακας κλπ.)

Σε περίπτωση παραμονής του πλοηγού στο πλοίο για λόγους ανωτέρας βίας ή μετά από αίτηση του πλοιάρχου, πρέπει να του παρασχεθεί κατάλληλη ενδιαίτηση και τροφή.

Κατά τη διάρκεια της πλοηγήσεως ο πλοιάρχος οφείλει να συμπεριφέρεται με ευγένεια στον πλοηγό και να συμμορφώνεται με τις υποδείξεις του.

Μεταξύ των υποχρεώσεων του πλοιάρχου είναι και η ενημέρωση του πλοηγού για κάθε ναυάγιο ή αντικείμενο που έχει υποπέσει στην αντίληψή του, κοντά στην περιοχή του πλοηγικού σταθμού, το οποίο δημιουργεί κινδύνους για τη ναυσιπλοΐα.

Ο πλοιάρχος έχει υποχρέωση να μη καταβάλει χρήματα στον πλοηγό με οποιαδήποτε δικαιολογία, εκτός από τα προβλεπόμενα πλοηγικά δικαιώματα τα οποία εισπράττονται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις και κατά τη νόμιμη διαδικασία.

Παραβάσεις του πλοιάρχου ως προς τις υποχρεώσεις του προς την πλοηγική υπηρεσία τιμωρούνται πειθαρχικά.

Ο πλοηγός αποτελεί τον τεχνικό σύμβουλο του πλοιάρχου και υποχρεούται να εκτελεί με προθυμία και ακρίβεια την υπηρεσία του, να μη είναι σε κατάσταση μέθης, να μη δέχεται ή ζητεί δώρα ή αμοιβή για τις υπηρεσίες που παρέχει στο πλοίο και να τηρεί τους ισχύοντες κανονισμούς.

33.3 Η πλοηγική υπηρεσία.

Η πλοηγική υπηρεσία είναι δημόσια υπηρεσία που υπάγεται διοικητικά στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Έχει ως αποστολή την οργάνωση, εποπτεία και έλεγχο των οργάνων στα οποία ανατίθεται η πλοήγηση των πλοίων στα ελληνικά λιμάνια και τους όρμους, καθώς και τη βεθαίνωση, είσπραξη και έλεγχο των πλοηγικών δικαιωμάτων ή άλλων πόρων της υπηρεσίας.

Το υπουργείο ασκεί τη διοίκηση της πλοηγικής υπηρεσίας με το τέταρτο τμήμα της Διευθύνσεως Οργανώσεως Λιμανών (Δ.Ο.Λ.4).

Η πλοηγική υπηρεσία έχει δικό της ξεχωριστό προϋπολογισμό, το «Κεφάλαιο Πλοηγικής Υπηρεσίας», στο οποίο περιέρχονται τα έσοδα από τα πλοηγικά δικαιώματα ή άλλους πόρους. Από το κεφάλαιο αυτό καταβάλλονται οι αποδοχές των πλοηγών και του προσωπικού της πλοηγικής υπηρεσίας.

Οι αρχιπλοηγοί, πλοηγοί και οι λοιποί ναυτικοί που αποτελούν το προσωπικό της υπηρεσίας είναι ασφαλισμένοι στο N.A.T. και συνταξιοδοτούνται από αυτό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

34.1 Γενικά.

Στα σημεία εισόδου και εξόδου της χώρας, δηλαδή στα λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηροδρομικούς σταθμούς και οδικές αρτηρίες, από όπου εισέρχονται άτομα προερχόμενα από άλλες χώρες ή εξέρχονται προς αυτές ασκείται ειδικός υγειονομικός έλεγχος, σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική και διεθνή νομοθεσία, για την προστασία της χώρας από τη μετάδοση λοιμωδών ή μεταδοτικών ασθενειών.

Για το σκοπό αυτό, σε κάθε σημείο εισόδου λειτουργεί ειδική υγειονομική υπηρεσία που υπάγεται στο Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας, το οποίο έχει τη γενικότερη ευθύνη για τη δημόσια υγεία στη χώρα.

Στα ελληνικά λιμάνια, όπου εδρεύει λιμενική αρχή, λειτουργούν τα **υγειονομεία**, τα οποία διοικούνται από τον προϊστάμενο της λιμενικής αρχής. Στα υγειονομεία διατίθεται γιατρός από τη νομιατρική υπηρεσία της περιοχής.

Στα μεγάλα λιμάνια (Πειραιάς - Θεσσαλονίκη), το υγειονομείο του λιμανιού είναι ανεξάρτητη υπηρεσία η οποία συνεργάζεται με τη λιμενική αρχή για τον έλεγχο και την ελευθεροκοινωνία των πλοίων.

Ευθύνη των υγειονομείων είναι η πρόληψη μεταδόσεως λοιμωδών και μεταδοτικών νοσημάτων στη χώρα και ακόμα η αποφυγή μεταδόσεως τέτοιων νοσημάτων στο εξωτερικό. Οι αρρώστιες αυτές, λόγω της μεταδοτικότητας και των σοβαροτάτων συμπτωμάτων, είναι εξαιρετικά επικίνδυνες για τη δημόσια υγεία επειδή η εξάπλωσή τους προκαλεί επιδημίες που σε παλαιότερες εποχές είχαν αποδεκτίσει τον πληθυσμό ολοκλήρων περιοχών.

Στη σύγχρονη εποχή δεν έχουν εμφανισθεί επιδημίες τόσο μεγάλης εκτάσεως, τουλάχιστον στις περισσότερο προηγμένες περιοχές, γιατί εφαρμόζονται αυστηροί κανόνες προστασίας της δημόσιας υγείας. Ο κίνδυνος όμως εξακολουθεί να υπάρχει, λόγω της επικοινωνίας με μη αναπτυγμένες χώρες, όπου τα κρούσματα μεταδοτικών νοσημάτων δεν είναι σπάνια και γι' αυτό επιβάλλεται η λήψη αυστηρών προληπτικών μέτρων από τις υγειονομικές υπηρεσίες.

Οι πιο επικίνδυνες αρρώστιες που απειλούν περισσότερο τη δημόσια υγεία είναι η πανώλη, η χολέρα, η ευλογιά, ο κίτρινος πυρετός, ο εξανθηματικός τύφος κ.α.

34.2 Ελευθεροκοινωνία των πλοίων.

Τα πλοία που προέρχονται από το εξωτερικό και καταπλέουν στα ελληνικά λιμάνια, υποχρεούνται να υψώνουν στον πρωράιο ιστό τους ειδικό σήμα ημέρας ή νύκτας, το οποίο παραμένει μέχρις ότου οι υγειονομικές αρχές του λιμανιού ολοκληρώσουν τις διαδικασίες ελευθεροκοινωνίας του πλοίου.

Πριν από την ελευθεροκοινωνία, απαγορεύεται να έλθουν σε οποιαδήποτε επικοινωνία με την ξηρά οι επιβαίνοντες στο πλοίο.

Με βάση ειδικές συμφωνίες, η διαδικασία της ελευθεροκοινωνίας δεν εφαρμόζεται και τα πλοία ελευθεροκοινωνούν χωρίς περιορισμούς όταν προέρχονται από χώρες της Ευρώπης, εφόσον δεν έχουν παρουσιαστεί σ' αυτά κρούσματα μολυσματικών νόσων.

Δεν υποθάλλονται επίσης σε υγειονομικές διατυπώσεις τα αλιευτικά σκάφη, έστω και αν εξήλθαν από τα ελληνικά χωρικά ύδατα, εφόσον όμως δεν προσήγγισαν σε λιμάνι του εξωτερικού.

Η ελευθεροκοινωνία που έγινε για την είσοδο πλοίου σε κάποιο ελληνικό λιμάνι, δεν επαναλαμβάνεται στα επόμενα λιμάνια της χώρας που ενδέχεται να προσεγγίσει αυτό το πλοίο.

Δεν είναι υποχρεωμένα να ελευθεροκοινωνήσουν τα πλοία που προσεγγίζουν σε κάποιο λιμάνι για λόγους ανώτερης βίας, εφόσον όμως θα αποπλεύσουν σε σύντομο χρονικό διάστημα. Τα πλοία αυτά δεν πρέπει να επικοινωνούν με την ξηρά και να επιβιβάζουν ή αποθιβάζουν μέλη του πληρώματος ή επιβάτες τους ή εργαζόμενους στο λιμάνι.

Τα όργανα του υγειονομείου, δηλαδή οι λιμενικοί υπάλληλοι και οι γιατροί ανέρχονται στα πλοία και προβαίνουν στην από υγειονομικής πλευράς αναγνώρισή τους, η οποία συνίσταται στη διαπίστωση της καταστάσεως υγείας όλων των προσώπων που επιβαίνουν σ' αυτά. Για το σκοπό αυτό συντάσσεται από τον πλοιάρχο και υποβάλλεται στη λιμενική αρχή **η ναυτιλιακή δήλωση υγείας** (εξομολόγηση του πλοιάρχου) στην οποία αναφέρονται όλες οι απαιτούμενες πληροφορίες, δηλαδή το λιμάνι προελεύσεως, η κατάσταση της υγείας των επιβατών και του πληρώματος, καθώς και τυχόν κρούσματα σιθαρών ασθενειών.

Η δήλωση αυτή του πλοιάρχου προσυπογράφεται και από το γιατρό που τυχόν υπηρετεί στο πλοίο.

Η υγειονομική υπηρεσία, με βάση τα στοιχεία που συγκέντρωσε και τη ναυτιλιακή δήλωση του πλοιάρχου, κατατάσσει το πλοίο σε μια από τις παρακάτω κατηγορίες:

α) **Ελύθερο**, όταν δεν προέρχεται από μολυσμένη περιοχή, όπου δηλαδή έχουν εκδηλωθεί κρούσματα μολυσματικών νόσων, σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρέχονται από το Διεθνή Οργανισμό Υγείας και δεν έχει αναφερθεί στο πλοίο κρούσμα λοιμώδους νόσου ή υπόνοια κρούσματος.

β) **Υγιές**, όταν το πλοίο προέρχεται μεν από μολυσμένη περιοχή, αλλά δεν παρουσίασε κατά το διάστημα του πλου του κρούσμα λοιμώδους νόσου ή υπόνοια κρούσματος.

γ) **Υποπτο**, όταν προέρχεται από ύποπτη περιοχή και δεν έχουν περάσει δεκαπέντε μέρες από το τελευταίο κρούσμα.

δ) Μολυσμένο, όταν φέρει αρρώστους με λοιμώδη νοσήματα ή αν επάνω στο πλοίο έχουν πεθάνει άτομα από λοιμώδη νόσο.

Η ελευθεροκοινωνία του πλοίου, ενεργείται σύμφωνα με τον υγειονομικό κανονισμό, σε οποιαδήποτε ώρα ημέρας και νύκτας.

Το πλοίο που χαρακτηρίζεται ως υγιές ή ελεύθερο, ελευθεροκοινωνεί αμέσως και χωρίς περιορισμούς έρχεται σε επαφή με την ξηρά για τη συνέχιση της εργασίας του.

Αν το πλοίο χαρακτηρισθεί ύποπτο ή μολυσμένο, ακολουθείται η διαδικασία της **καθάρσεως** (καραντίνας), δηλαδή της απομονώσεώς του για ορισμένο χρονικό διάστημα, το οποίο εξαρτάται από την αρρώστια για την οποία γίνεται η κάθαρση.

Κατά το διάστημα αυτό, το πλοίο φέρει το διεθνές σήμα της καθάρσεως (κίτρινη σημαία).

Η κάθαρση συνίσταται στην απολύμανση του πλοίου και των επιβαινόντων σε λοιμοκαθαρκτήριο ή στην επιτήρηση απλώς του πλοίου και την απαγόρευση επικοινωνίας με την ξηρά.

Τα πρόσωπα που τυχόν ήλθαν σε επαφή με το μολυσμένο πλοίο, ακολουθούν επίσης την ίδια διαδικασία καθάρσεως όπως και τα πρόσωπα που επέβαιναν στο πλοίο κατά τον κατάπλου.

Για τους παραβάτες των υγειονομικών διατάξεων, σε ότι αφορά την ελευθεροκοινωνία των πλοίων, προβλέπονται αυστηρές ποινές, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις που επέρχεται μετάδοση λοιμώδους νοσήματος εξαιτίας της συγκεκριμένης παραβάσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΔΗΜΟΣΙΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

35.1 Γενικά.

Οι κανόνες του διεθνούς δικαίου δεν θεσπίζονται από κάποια υπέρτατη εξουσία, όπως συμβαίνει με τους κανόνες εσωτερικού δικαίου, όπου το κυρίαρχο κράτος ρυθμίζει υποχρεωτικά τις σχέσεις μεταξύ των ατόμων που διαβιούν στο έδαφός του.

Τούτο συμβαίνει γιατί δεν υπάρχει εξουσία που να βρίσκεται υπεράνω των κρατών και να έχει το κύρος και τη δύναμη να επιβάλλει τη βούλησή της ή την εφαρμογή των ρυθμιστικών κανόνων που θεσπίζονται διεθνώς.

Παρά την έλλειψη όμως αυτή, οι διάφορες πολιτείες που απαρτίζουν τη διεθνή κοινωνία, έχουν αποδεχθεί ορισμένους κανόνες ως υποχρεωτικούς και τους εφαρμόζουν αυτοβούλως ως εσωτερικό δίκαιο. Οι κανόνες αυτοί συμφωνούνται από τις ίδιες τις πολιτείες για να ρυθμίζουν τις μεταξύ τους σχέσεις και καλούνται Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο.

Η θέσπιση κανόνων δημοσίου ναυτικού δικαίου γίνεται κυρίως με διεθνείς συμβάσεις που συνάπτονται μεταξύ δυο ή περισσοτέρων πολιτειών. Οι σημαντικότερες διεθνείς συμβάσεις, στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας, έχουν καταρτισθεί από διεθνείς οργανισμούς στους οποίους μετέχει το σύνολο σχεδόν των κρατών του κόσμου. Τέτοιες συμβάσεις αφορούν στην προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, στην αποφυγή συγκρούσεως των πλοίων, στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας κ.α.

Τα διεθνή έθιμα, αποτελούν επίσης πηγή του διεθνούς δικαίου. Τέτοια έθιμα έχουν δημιουργηθεί με τη σταθερή και ομοιόμορφη άσκηση εκ μέρους των διαφόρων κρατών με την πεποίθηση ότι αποτελούν δίκαιο (π.χ. το απαραθίαστο των διπλωματικών υπαλλήλων).

Οι γενικές αρχές του δικαίου, οι κανόνες δηλαδή που είναι αποδεκτοί από το σύνολο των πολιτισμένων κρατών, αποτελούν επίσης πηγή του διεθνούς δικαίου, όπως π.χ. περί λαθρεμπορίου, ναρκωτικών κλπ.

Τμήμα του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου είναι το Δημόσιο Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο.

35.2 Χωρικά ύδατα ή αιγιαλίτιδα ζώνη (territorial waters).

Είναι η θαλάσσια ζώνη που περιβρέχει τις ακτές κάθε χώρας και που το πλάτος της καθορίζεται ελεύθερα από τη νομοθεσία κάθε κράτους. Το πλάτος αυτό δεν είναι το ίδιο σε όλες τις χώρες και κυμαίνεται από 3 έως 12 ναυτικά μίλια.

Σύμφωνα με το άρθρο 139 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου η έκταση των ελληνικών χωρικών υδάτων ορίζεται σε 6 ναυτικά μίλια, δύναται όμως να ορισθεί και διαφορετικά με Προεδρικά Διατάγματα που εκδίδονται με πρόταση του Υπουργικού Συμβουλίου.

Είναι δυνατόν οι διάφορες χώρες να ορίζουν ότι για ειδικές περιπτώσεις ισχύουν διαφορετικά πλάτη της αιγιαλίτιδας ζώνης (π.χ. για την αλιεία, την υγειονομική προστασία ή τον τελωνειακό έλεγχο).

Σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου, η αιγιαλίτιδα ζώνη υπάγεται στην κυριαρχία του παράκτιου κράτους και αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του εδάφους του κράτους αυτού, με περιορισμό όμως της κυριαρχίας, όσον αφορά το **δικαίωμα αθλαθούς ναυσιπλοΐας** των εμπορικών πλοίων των άλλων κρατών.

Ως τμήμα του εδάφους κάθε χώρας αναγνωρίζεται και η **υφαλοκρηπίδα** (continental shelf). Έτσι ονομάζεται ο βυθός της θάλασσας και το υπέδαφος των υποθαλασσίων περιοχών που επεκτείνεται σε ορισμένη απόσταση, μετά την αιγιαλίτιδα ζώνη της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών και συγκεκριμένα μέχρι βάθους 200 μέτρων ή και περισσότερο, μέχρι του σημείου όπου το βάθος επιτρέπει την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων των περιοχών αυτών.

35.3 Νομικό καθεστώς των εμπορικών πλοίων.

Όλα τα εμπορικά πλοία που βρίσκονται στην **ανοικτή θάλασσα** αποτελούν, κατά γενική αποδοχή, επέκταση του εδάφους του κράτους του οποίου τη σημαία φέρουν αλλά υπό ορισμένους περιορισμούς που επιβάλλει το διεθνές δίκαιο. Αυτό αποτελεί συνέπεια διεθνών κανόνων που ορίζουν ότι το εμπορικό πλοίο έχει την ιθαγένεια του κράτους, τη σημαία του οποίου φέρει και με το οποίο αποκτά «γνήσιο δεσμό». Η Σύμβαση της Γενεύης του 1958 ορίζει ότι το εμπορικό πλοίο δεν δικαιούται να φέρει δυο σημαίες και αν συμβεί αυτό, θεωρείται ότι δεν έχει ιθαγένεια. Εξάλλου η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών του 1974 όρισε ότι η επίθεση ενόπλων δυνάμεων ενός κράτους κατά εμπορικού πλοίου άλλου κράτους χαρακτηρίζεται ως **πράξη επιθέσεως**.

Επικρατεί εντούτοις η άποψη ότι το εμπορικό πλοίο δεν εξομοιώνεται πλήρως με το πολεμικό πλοίο και με το εθνικό έδαφος, σε ορισμένες περιπτώσεις που κάποιο ξένο παράκτιο κράτος έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει πως το πλοίο παραβίασε τους νόμους ή κανονισμούς του, οπότε το πλοίο μπορεί να καταδιωχθεί και να υποστεί **νησφία ή σύλληψη**. Το δίκαιο της θάλασσας δίνει επίσης δικαίωμα επεμβάσεως εναντίον οποιουδήποτε ξένου πλοίου που ενεργεί πράξεις πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή δουλεμπορίου ή καταστροφή καλωδίων κλπ. Το πιο πάνω καθεστώς, δεν ισχύει βέβαια για τα πολεμικά πλοία τα οποία αποτελούν ανεπιφύλακτα έδαφος της σημαίας του κράτους που φέρουν και απολαμβάνουν ασυλία οπουδήποτε (ακόμα και στα

χωρικά ύδατα ξένου κράτους).

Για κάθε περιστατικό που συμβαίνει επάνω στο πλοίο, στην ανοικτή θάλασσα, έχει ποινική και πειθαρχική δικαιοδοσία το κράτος της σημαίας του πλοίου, θάσει της αρχής της ελευθερίας των θαλασσών κατά την οποία, κανένα κράτος δεν μπορεί να ασκεί κυριαρχία στην ανοικτή θάλασσα.

Τα εμπορικά πλοία που βρίσκονται στην **αιγιαλίτιδα ζώνη** ξένου κράτους θεωρούνται και αυτά επέκταση του εδάφους του κράτους, τη σημαία του οποίου φέρουν και μόνο το κράτος αυτό έχει δικαιοδοσία για όσα συμβαίνουν επί του πλοίου. Κατ' εξαίρεση αυτού του κανόνα, το παράκτιο κράτος έχει δικαιοδοσία για τα πλοία που βρίσκονται στα χωρικά του ύδατα (αιγιαλίτιδα ζώνη), όταν γίνονται παραβάσεις που έχουν σχέση με τη διατάραξη της τάξεως και ησυχίας της περιοχής όπου διαπράττονται.

Για να έχει δικαίωμα το παράκτιο κράτος να ενεργήσει ανακριτικές πράξεις και συλλήψεις επί των πλοίων με ξένη σημαία που βρίσκονται στα χωρικά των ύδατα, θα πρέπει να συντρέχει κάποια από τις εξής περιπτώσεις:

α) Οι συνέπειες των παρανόμων πράξεων να επεκτείνονται έξω από το πλοίο (π.χ. απόρριψη απαγορευμένων ουσιών, κατά παράθαση των διεθνών συμβάσεων και κανονισμών).

β) Από τις συνέπειες των παραβάσεων να διαταράσσεται η δημόσια τάξη και ησυχία μέσα στην περιοχή των χωρικών υδάτων (π.χ. ρίψη πυροβολισμών, πρόκληση θορύβων κλπ.).

γ) Να ζητηθεί από τον πλοίαρχο του πλοίου ή τον πρόξενο του κράτους της σημαίας του πλοίου η παρέμβαση των αρχών του παράκτιου κράτους.

Τα παράκτια κράτη δεν δικαιούνται κατ' αρχήν να ασκήσουν αστική δικαιοδοσία σε πρόσωπα που επιβαίνουν σε πλοία διερχόμενα από τα χωρικά τους ύδατα, ούτε να πάρουν μέτρα αναγκαστικά ή συντηρητικά κατά του πλοίου, εκτός αν υπάρχουν υποχρεώσεις που τις ανέλαβε το πλοίο κατά τη διέλευσή του από τα χωρικά ύδατα ή ευθύνες που δημιουργήθηκαν κατά το χρόνο της διελεύσεως (π.χ. πρόκληση βλάθης σε πλωτό φάρο).

Όταν το πλοίο εισέρχεται σε **ξένο λιμάνι**, υπάγεται στην κυριαρχική εξουσία του κράτους στο οποίο αυτό ανήκει. Τα αρμόδια κρατικά όργανα έχουν την ίδια δικαιοδοσία που έχουν και για τα πλοία της σημαίας τους. Υπάρχουν όμως και ορισμένοι περιορισμοί που ισχύουν για λόγους διεθνούς αεροφροσύνης ή που καθορίζονται από το ίδιο το κράτος. Έτσι, στην περίπτωση ασκήσεως κρατικής θίας για παράνομες πράξεις, ειδοποιείται η προξενική αρχή της χώρας της σημαίας του πλοίου (π.χ. σύλληψη μέλους πληρώματος του πλοίου). Τα πειθαρχικά εξάλλου παραπτώματα που διαπράττονται στο ξένο πλοίο δεν υπάγονται στη δικαιοδοσία των τοπικών αρχών, εκτός αν διασαλεύεται η δημόσια τάξη ή ζητηθεί η συνδρομή από τον πλοίαρχο του πλοίου. Για τις αστικές τέλος διαφορές, εφαρμόζεται κατ' αρχήν το δίκαιο της σημαίας του πλοίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΕΚΤΟ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

36.1 Ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στην εποχή μας έχει καταστεί συνείδηση ότι η ρύπανση των θαλασσών είναι μία από τις πιο επικίνδυνες μορφές ρυπάνσεως του περιβάλλοντος, λόγω των επιδράσεών της σε βασικούς βιολογικούς και οικολογικούς παράγοντες που διέπουν τη ζωή στον πλανήτη μας.

Ο κίνδυνος από τη ρύπανση της θάλασσας εμφανίζεται αμεσότερος αν υπολογισθεί το ποσοστό της σε παγκόσμια κλίμακα, η ποικιλία των πηγών ρυπάνσεως και η δυσχέρεια εξασφαλίσεως απόλυτα αντικειμενικών μέτρων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η θάλασσα είναι από τις κυριότερες πηγές προϊόντων μεγάλης ποικιλίας που είναι πολύτιμα για τον άνθρωπο και σημαντικότατη είναι επίσης η συμβολή της στην εξασφάλιση ισορροπίας κατά την ανανέωση του οξυγόνου, από το οποίο εξαρτάται κάθε μορφή ζωής.

Η θάλασσα εξάλλου και οι παράκτιες περιοχές κάθε χώρας έχουν μεγάλη σημασία για την ψυχαγωγία και την ανάπτυξη του ανθρώπου, ώστε η αλλοίωση του θαλάσσιου περιβάλλοντος να δημιουργεί σημαντικά προβλήματα για το κοινωνικό σύνολο.

Σε παλαιότερες εποχές είχε επικρατήσει η αντίληψη ότι η απεραντοσύνη και το αβυσσαλέο βάθος των ωκεανών παρείχαν στη θάλασσα μια ακατενίκητη ανανεωτική ικανότητα που απέκλειε κάθε περίπτωση μόνιμης ρυπάνσεως της. Ένώ όμως η θάλασσα φαίνεται απέραντη και απιθμενη, έχει τελευταία διαπιστωθεί ότι αν ένα τμήμα της μολύνεται συνεχώς, καταστρέφεται το σύνολο σχεδόν της ενάλιας ζωής στη συγκεκριμένη περιοχή.

Έχει υπολογισθεί ότι το 90% περίπου της ενάλιας ζωής, βρίσκεται στις αβαθείς, σχετικά, παράκτιες περιοχές, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το ένα εκατοστό μόνο του συνολικού ωκεάνειου όγκου και οι οποίες αντιμετωπίζουν και το μεγαλύτερο κίνδυνο από τη ρύπανση που κυρίως προέρχεται από πηγές της ξηράς (εργοστάσια, ξενοδοχεία, αποχετευτικοί αγωγοί κλπ.).

Γίνεται έτσι φανερό ότι η ανανεωτική δύναμη της θάλασσας, ούτε απεριόριστη είναι ούτε ακατανίκητη, όταν μάλιστα ληφθεί υπόψη ότι υπάρχουν ουσίες (π.χ. οι πλαστικές) οι οποίες δεν αποσυντίθενται ούτε διαλύονται, αλλά όταν ρίχνονται στη θάλασσα συνεχώς και σε μεγάλες ποσότητες, δημιουργούν στο βυθό ένα απέραντο και αναλλοίωτο σκουπιδότοπο, οπου εξαφανίζεται κάθε ίχνος πανίδας και χλωρίδας.

Αλλά και οι ουσίες εκείνες που θεωρούνται ότι προκαλούν προσωρινή ρύπανση, μπορούν να εξουδετερωθούν από τη θάλασσα μέχρι ένα ορισμένο σημείο. Όταν όμως αυτές ρίχνονται συνεχώς και σε μεγάλες ποσότητες, ξεπερνούν κάποτε το σημείο κορεσμού, μετά από το οποίο αρχίζει η μόνιμη και καθολική ρύπανση και η πλήρης απονέκρωση του βιότοπου.

Τα τελευταία χρόνια έχει δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στους κινδύνους που διατρέχει ο πλανήτης μας από τη μόλυνσή του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Αυτό δικαιολογείται αν λάθομε υπόψη ότι ποτέ μέχρι σήμερα ο άνθρωπος δεν είχε αντιμετωπίσει τόσο άμεση απειλή από την αιτία αυτή.

Είναι χαρακτηριστική προειδοποίηση των ειδικών επιστημόνων ότι ο άνθρωπος έχει χάσει την ικανότητα να προβλέπει και να προλαμβάνει και ότι καταστρέφοντας το περιβάλλον οδηγείται προς το τέλος του.

Το πιο ανησυχητικό φαινόμενο είναι ότι η υποθάμμιση του περιβάλλοντος προχωρεί με ταχύτατο ρυθμό και έτσι οι προσπάθειες που θα απαιτηθούν για την επανόρθωση του κακού είναι πολύ δυσκολότερες.

Μεγαλύτερη ανησυχία εκφράζεται τα τελευταία χρόνια για τη θαλάσσια περιοχή της Μεσογείου η οποία κινδυνεύει να καταστεί νεκρή θάλασσα εξαιτίας των επικινδύνων και βλαβερών ουσιών που απορρίπτονται σ' αυτήν από διάφορες πηγές, κυρίως της Εηράς (βιομηχανικά κατάλοιπα).

Οι ανησυχίες αυτές και οι απαισιόδοξες προβλέψεις συνετέλεσαν ώστε τα τελευταία χρόνια να έχει πραγματοποιηθεί μια γενική κινητοποίηση, τόσο των κρατικών υπηρεσιών, όσο και των διαφόρων διεθνών οργανισμών για τη διάσωση του περιβάλλοντος γενικότερα.

36.2 Πηγές ρυπάνσεως της θάλασσας.

Η ρύπανση της θάλασσας προκαλείται κατά διάφορους τρόπους και από πολλές πηγές και είτε είναι **ακούσια**, είτε οφείλεται σε **ανθρώπινη υπαιτιότητα**.

Οι περιπτώσεις ακούσιας ρυπάνσεως είναι σπανιότερες, χωρίς όμως και να είναι λιγότερο επικίνδυνες.

Αντίθετα σε περιπτώσεις ατυχημάτων μπορεί να προκληθούν τεράστιοι κίνδυνοι ή ζημιές που χαρακτηρίζονται ως εθνικές συμφορές για τα παράκτια κράτη. Τέτοιες περιπτώσεις έχουν παρουσιασθεί κατ' επανάληψη σε ναυτικά ατυχήματα μεγάλων δεξαμενοπλοίων, όπως προσαράξεις, συγκρούσεις, πυρκαϊές που προκλήθηκαν από κακές καιρικές συνθήκες ή από ανθρώπινα σφάλματα ή ακόμα και από το συνδυασμό και των δυο αυτών παραγόντων.

Τα πιο χαρακτηριστικά περιστατικά ναυτικών ατυχημάτων που προκάλεσαν τεράστιας εκτάσεως ρυπάνσεις και έδωσαν την αφορμή μιας γενικής κινητοποιήσεως σε παγκόσμια κλίμακα είναι τα εξής:

a) Του δεξαμενοπλοίου Torrey Canyon που εξώκειλε το 1967 στο Seven Stones Rocks έξω από τα βρετανικά χωρικά ύδατα, με αποτέλεσμα να υποστούν καταστροφική ρύπανση οι βρετανικές και γαλλικές ακτές από τη διαρροή στη θάλασσα 95.000 τόννων αργού πετρελαίου.

Αυτή η μεγάλη συμφορά βρήκε την Αγγλία και τη Γαλλία τελείως απροετοίμαστες για την αντιμετώπιση τέτοιων περιστατικών, παράλληλα όμως υπήρξε η αφορμή για την έναρξη μιας διεθνούς σταυροφορίας για συστηματική οργάνω-

ση της άμυνας των ακτών.

8) Του δεξαμενοπλοίου Trader που βυθίστηκε το 1972 σε απόσταση 115 ναυτικών μιλίων νοτιοδυτικά της Πύλου από ρήγμα στα ύφαλα του μηχανοστασίου του που επήλθε από ανεξακρίβωτα αίτια. Μετά τη βύθιση σχηματίστηκε μια τεράστια πετρελαιοκηλίδα διαστάσεων 30×40 μιλίων που απείλησε να κατακλύσει τις ακτές της Πελοποννήσου και της Δυτικής Ελλάδας, αλλά τελικά, λόγω των ευνοϊκών καιρικών συνθηκών απομακρύνθηκε προς την ανοικτή θάλασσα.

Μετά το ατύχημα αυτό κινητοποιήθηκαν δραστήρια όλες οι αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες και δόθηκε η αφορμή για τη συστηματική οργάνωση της υπηρεσίας προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και τον εφοδιασμό της με σύγχρονα μέσα και υλικά. όπως κατάλληλα σκάφη, πλωτά φράγματα, απορρυπαντικές ουσίες, ειδικά μηχανήματα φεκασμού για τη διάλυση των πετρελαιοκηλίδων κλπ.

Για την προετοιμασία αντιμετωπίσεως τέτοιων εκτάκτων περιστατικών, των οποίων οι συνέπειες μπορεί να είναι ανυπολόγιστες, καταβάλλονται σε διεθνές επίπεδο συντονισμένες προσπάθειες με την πρωτοβουλία διεθνών οργανισμών, ιδιαίτερα του I.M.O. (διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού), σε συνεργασία με τα παράκτια κράτη.

Στη διεθνή διάσκεψη της Βαρκελώνης το 1976, αποφασίστηκε η ίδρυση ενός περιφερειακού κέντρου καταπολεμήσεως της ρυπάνσεως της Μεσογείου από πετρέλαιο ή άλλες επιβλαβείς ουσίες, με έδρα τη Μάλτα.

Την οργάνωση και εποπτεία αυτού του κέντρου που λειτουργεί από το Δεκέμβριο του 1976 ανέλαβε ο I.M.O. Αποστολή του κέντρου αυτού είναι η αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών που τυχόν θα προέλθουν από σοθαρό ατύχημα και θα απαιτήσουν τη γενική κινητοποίηση των παρακτίων κρατών και το συντονισμό ενεργειών.

Υπαίτια ρύπανση των θαλασσών προκαλείται συνήθως από την απόρριψη πετρελαιοειδών ή άλλων επιβλαβών ουσιών από τα πλοία ή άλλες πηγές ξεράς.

Το πρόβλημα των αστικών αποβλήτων και των βιομηχανικών καταλοίπων που εκχύνονται στη θάλασσα από κεντρικούς αποχετευτικούς αγωγούς ή από διάφορα εργοστάσια αντιμετωπίζεται διεθνώς με περιοριστικά μέτρα, κυρίως για τις νέες κατασκευές και εγκαταστάσεις.

Η ρύπανση της θάλασσας από τα πλοία προκαλείται με την απόρριψη καταλοίπων πετρελαίου και πετρελαιοειδών μιγμάτων καθώς και διαφόρων λυμάτων και απορριμμάτων. Επίσης ρύπανση προκαλούν τα πλοία με το θαλάσσιο dumbing, δηλαδή την απόρριψη διαφόρων απορριμμάτων που φορτώνονται στην ξηρά.

Η ρύπανση της θάλασσας από οποιαδήποτε πηγή προκαλεί μεγάλες ζημιές στο θαλάσσιο περιβάλλον στη χώρα μας γιατί καταστρέφει τη χλωρίδα και πανίδα των βυθών και ρυπαίνει τις παραλίες.

Η συνηθέστερη και επιβλαβέστερη περίπτωση ρυπάνσεως από τα πλοία είναι ο αφερματισμός ή το πλύσιμο των κυτών των δεξαμενοπλοίων. Το πετρέλαιο και άλλες ρυπαντικές ουσίες δεν διαλύονται στη θάλασσα αλλά παρασύρονται από τους ανέμους και τα ρεύματα και προκαλούν ρύπανση των ακτών σε σημείο που να αχρηστεύονται για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα.

Είναι αυτονόητο ότι οι ναυτικοί που διαπράττουν αυτού του είδους τις παραβάσεις δεν συνειδητοποιούν το μέγεθος της ζημιάς που προκαλούν, και ίσως πιστεύουν ότι η θάλασσα έχει τη δυνατότητα να διαλύει το πετρέλαιο σε απεριόριστο βαθμό και να εξαφανίζει τελείως τα ίχνη του.

Για το λόγο αυτό καταβάλλονται συνεχείς προσπάθειες από τις αρμόδιες αρχές για τη διαφώτιση των ναυτικών αλλά συγχρόνως και για την ανακάλυψη και παραδειγματική τιμωρία των δραστών.

Η ρύπανση αυτού του είδους είναι στη βάση οικονομικό πρόβλημα, αφού τα κίνητρα που την προκαλούν είναι κυρίως οικονομικά. Εξάλλου τα μέτρα που λαμβάνονται για τον περιορισμό της, κυρίως η κατασκευή και λειτουργία στα λιμάνια ειδικών εγκαταστάσεων (ευκολιών) παραλαβής των καταλοίπων πετρελαίου από τα πλοία, απαιτούν πολύ μεγάλες δαπάνες.

36.3 Η διεθνής προστασία του θαλάσσιου περιθάλλοντος.

Η διεθνής κοινωνία δεν έμεινε αδιάφορη μπροστά στο παγκόσμιο πρόβλημα της προστασίας του περιθάλλοντος.

Σταθμό στη διεθνή προσπάθεια αποτέλεσε η διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το ανθρώπινο περιθάλλον που συνήλθε στη Στοκχόλμη τον Ιούνιο του 1972, κατά την οποία αποφασίσθηκε η ίδρυση μιας οργανώσεως με την επωνυμία «Πρόγραμμα Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών» (United Nations Environment Program). Σκοπός της οργανώσεως αυτής είναι η εξασφάλιση συνεργασίας μέσω του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών και η ενθάρρυνση της πρωτοβουλίας διαφόρων άλλων διακυβερνητικών οργανισμών, εθνικών ινστιτούτων και μη κυβερνητικών οργανώσεων, σε ότι αφορά την προστασία του περιθάλλοντος.

Στην Ελλάδα ιδρύθηκε το 1982 η **Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιθάλλοντος** (Hellenic Marine Environment Protection Association - Helmepa), μέσα στην οποία Έλληνες ναυτικοί και πλοιοκτήτες, στρατευμένοι εθελοντικά, αναπτύσσουν μια αξιέπαινη και διεθνώς αναγνωρισμένη προσπάθεια για την προστασία της θάλασσας και των ακτών από τη ρύπανση.

Άλλοι διεθνείς οργανισμοί που ασχολούνται με θέματα προστασίας του περιθάλλοντος είναι:

- Η διεθνής ένωση ιδιοκτητών δεξαμενοπλοίων (INTERTANCO).
- Το διεθνές ναυτικό επιμελητήριο (ICS).
- Η διεθνής ένωση εταιριών πετρελαιοειδών (IPIECA).
- Η διεθνής ένωση πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων για την προστασία του περιθάλλοντος (ITOPF).
- Η ένωση εταιριών πετρελαιοειδών για την αποζημίωση θαλασσίων ρυπάνσεων (CRISTAL).
- Η διεθνής συνεργασία εταιριών πετρελαίου για την προστασία του περιθάλλοντος (OCIMF).
- Ο Διεθνής Οργανισμός Τροφίμων και Γεωργίας (FAO).
- Ο Οργανισμός Παιδείας, Επιστημών και Πολιτισμού (UNESCO).
- Ο Διεθνής Οργανισμός Υγείας (WHO).
- Ο Διεθνής Οργανισμός Ατομικής Ενέργειας (IAEA).

- Ο Διεθνής Μετεωρολογικός Οργανισμός (WMO).
- Η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (EEC).
- Ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Αναπτύξεως (OECD).
- Το Διεθνές Συμβούλιο Εξερευνήσεως της Θάλασσας.

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είχε από παλαιότερα απασχολήσει τις κυβερνήσεις των παρακτίων κρατών καθώς και διάφορους διεθνείς οργανισμούς και είχαν ληφθεί αυστηρά νομοθετικά και διοικητικά μέτρα επί θεντικού και διεθνούς επιπέδου.

Η πρώτη διεθνής σύμβαση «περί αποφυγής ρυπάνσεως της θάλασσας με πετρέλαιο από τα πλοία» υπογράφηκε στο Λονδίνο το 1954 και αποτέλεσε το πρώτο αποφασιστικό θήμα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε διεθνές επίπεδο. Με τη διεθνή αυτή σύμβαση επιδιώχθηκε η αντιμετώπιση της ρυπάνσεως που προκαλείται από την απόρριψη πετρελαίου και δεν γίνεται μνεία για άλλες επιβλαβείς ουσίες που απορρίπτονται από τα πλοία ή από άλλες πηγές της ξηράς.

Η διεθνής σύμβαση του 1954 τροποποιήθηκε το 1962 και αναμορφώθηκε πλήρως γιατί παρουσίαζε πολλές ελλείψεις και ασάφειες.

Η διεθνής σύμβαση 1954/1962 κυρώθηκε από την Ελλάδα το 1966.

Με τη σύμβαση αυτή καθορίζονται οι ζώνες μέσα στις οποίες απαγορεύεται η απόρριψη από τα πλοία πετρελαίου και ορίζεται η υποχρέωση των κυβερνήσεων των παρακτίων κρατών να διαθέτουν στα λιμάνια που είναι αφετηρίες φορτώσεως πετρελαίου ή γίνονται επισκευές πλοίων, κατάλληλες **ευκολίες υποδοχής καταλοίπων**, στις οποίες θα παραδίδεται από τα πλοία το ακάθαρτο υδατέρωμα (σαβούρα) ή τα αποπλύματα των δεξαμενών. Επιβλήθηκε επίσης με τη σύμβαση η τήρηση του **θιβλίου πετρελαίου** από τα πλοία, στο οποίο καταγράφεται η λήψη και απόρριψη έρματος, ο καθαρισμός των δεξαμενών, η διάθεση των καταλοίπων σε εγκαταστάσεις ξηράς, οι τυχαίες ή έκτακτες διαρροές πετρελαίου κλπ.

Η τήρηση του θιβλίου πετρελαίου αποσκοπεί στη συνεχή παρακολούθηση και τον έλεγχο των πλοίων από τις κρατικές υπηρεσίες, σε οτι αφορά τον τρόπο διαθέσεως των καταλοίπων πετρελαίου. Η μη τήρηση του θιβλίου πετρελαίου καθώς και η μη κανονική συμπλήρωσή του αποτελούν παραβάσεις της διεθνούς συμβάσεως για τις οποίες επιβάλλονται διοικητικές κυρώσεις.

Η διεθνής σύμβαση του 1954/1962 τροποποιήθηκε το 1969 και το 1971, αλλά στη συνέχεια κρίθηκε ότι δεν εξαντλούσε τελείως το θέμα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και γ' αυτό καταρτίσθηκε στο Λονδίνο νέα διεθνής σύμβαση, πάλι με πρωτοβουλία του I.M.O., γνωστή ως Marpol/1973/78 η οποία έχει κυρωθεί από την Ελλάδα και ισχύει διεθνώς.

Η νέα σύμβαση περιλαμβάνει νέες σημαντικές διατάξεις για την αποτελεσματική προστασία της θάλασσας από τη ρύπανση και αντιμετωπίζει πιο ριζικά το ζήτημα. Καθορίζει ειδικές περιοχές (special areas) όπου απαγορεύεται απολύτως η απόρριψη πετρελαιοειδών. Τέτοιες περιοχές είναι ολόκληρη η Μεσόγειος, η Μαύρη Θάλασσα και η Βαλτική. Επίσης θεσπίζονται κανονισμοί ελέγχου ρυπάνσεως, η οποία μπορεί να προκληθεί από βλαβερές ουσίες που μεταφέρονται από τα πλοία, χύμα ή συσκευασμένες. Εισάγεται επίσης ειδικός κανονισμός για την αποφυγή ρυπάνσεως της θάλασσας από λύματα και

απορρίμματα των πλοίων και απαγορεύεται τελείως η απόρριψη στη θάλασσα κάθε είδους πλαστικών ουσιών.

Για τα μεγάλα δεξαμενόπλοια από τα οποία απειλούνται σοθαροί κίνδυνοι, λόγω του όγκου και των μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου που μεταφέρουν, έχουν επιβληθεί ειδικά μέτρα για την πρόληψη των ρυπάνσεως μεγάλης εκτάσεως.

Τέτοια μέτρα είναι η υποχρέωση να φέρουν χωριστές δεξαμενές έρματος ή σύστημα πλύσεως των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο σε συνδυασμό με το σύστημα αδρανούς αερίου.

Οι χωριστές δεξαμενές έρματος (*segregated ballast tanks*) είναι ειδικές δεξαμενές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την τοποθέτηση θαλάσσιου έρματος όταν το πλοίο ταξιδεύει κενό φορτίου. Το έρμα αυτό δεν έρχεται, όπως στα συνήθη δεξαμενόπλοια, σε επαφή με το φορτίο και είναι τελείως καθαρό όταν απορρίπτεται στη θάλασσα, προκειμένου να φορτώσει το πλοίο.

Το σύστημα πλύσεως των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο (*crude oil washing*) σε συνδυασμό με το σύστημα αδρανούς αερίου (*inert gas system*) είναι υποχρεωτικά στα νέα μεγάλα δεξαμενόπλοια, σύμφωνα με την Marpol. Με το σύστημα αυτό, ειδικές εγκατάστασεις στις δεξαμενές του δεξαμενοπλοίου εκτοξεύουν στα τοιχώματά τους αργό πετρέλαιο και έτσι επιτυγχάνεται ο καθαρισμός τους από τα υπολείμματα φορτίου. Τα αποπλύματα αυτά παραδίνονται, μέσω ειδικών σωληνώσεων, σε ειδικές δεξαμενές καταλοίπων που βρίσκονται στα λιμάνια φορτώσεως ή εκφορτώσεως. Παράλληλα λειτουργεί και το *inert gas system* με το οποίο προλαμβάνονται ατυχήματα εκρήξεων ή αναφλέξεων στις δεξαμενές φορτίου.

Άλλη διεθνής σύμβαση που αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι η σύμβαση «περί προστασίας της Μεσογείου από τη ρύπανση», που ψηφίσθηκε το 1976 στη Βαρκελώνη από τη διεθνή συνδιάσκεψη των μεσογειακών κρατών που έλαβε χώρα με πρωτοβουλία του Προγράμματος Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών (UNEP). Μαζί με τη σύμβαση εγκρίθηκαν και δυο πρωτόκολλα: α) «Περί συνεργασίας για την καταπολέμηση της ρυπάνσεως της Μεσογείου με πετρέλαιο ή άλλες επιβλαβείς ουσίες» και β) «περί προλήψεως ρυπάνσεως της Μεσογείου από την απόρριψη ουσιών από τα πλοία και τα αεροσκάφη».

Η πιο πάνω σύμβαση κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν. 855/1978.

Άλλη διεθνής σύμβαση που αποβλέπει στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και έχει κυρωθεί από την Ελλάδα είναι η διεθνής σύμβαση «περί αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών από τη ρύπανση». Με τη σύμβαση αυτή επιδιώκεται η εξασφάλιση επαρκούς αποζημιώσεως, μέσω των ασφαλιστικών εταιρειών στις οποίες είναι υποχρεωτικά ασφαλισμένα τα δεξαμενόπλοια, για την αποκατάσταση τυχόν ζημιών από ρυπάνσεις μεγάλης εκτάσεως λόγω διαφυγής πετρελαίου από δεξαμενόπλοια, οι οποίες δεν θα μπορούσαν ενδεχομένως να αντιμετωπισθούν ούτε και με ολόκληρη την αξία του υπαίτιου πλοίου.

Με τη σύμβαση επιβάλλεται σε όλα τα άνω των 2000 τόννων πλοία που μεταφέρουν φορτία πετρελαιοειδών να είναι έφοδιασμένα με πιστοποιητικό που να αποδεικνύει ότι το πλοίο έχει ασφαλισθεί σε αναγνωρισμένο ασφαλιστι-

κό οργανισμό κατά κινδύνων προκλήσεως ρυπάνσεως μεγάλης εκτάσεως.

Τα ειδικού τύπου πιστοποιητικά αυτά εκδίδονται για τα πλοία με ελληνική σημαία από τις λιμενικές αρχές της χώρας ή τα προξενικά λιμεναρχεία εφοσον προσκομισθεί σ' αυτά πιστοποιητικό αναγνωρισμένου ασφαλιστικού οργανισμού (blue card) σύμφωνα με υπόδειγμα της συμβάσεως.

Άλλη διεθνής σύμβαση του I.M.O. που κυρώθηκε από την Ελλάδα είναι η σύμβαση «περί προλήψεως της θάλασσας από απόρριψη καταλοίπων και άλλων υλών», γνωστή ως Ocean Dumping - Λονδίνου 1972. Με τη σύμβαση αυτή συμπληρώνεται η προστασία της θάλασσας από τη ρύπανση με επιβλαβείς ουσίες (εκτός από πετρελαιοειδή) που είναι δυνατόν να απορρίπτονται από πλοία και αεροσκάφη.

Η απαγόρευση αφορά κυρίως κατάλοιπα ή άλλα υλικά τα οποία παράγονται επάνω στα πλοία ή τα αεροσκάφη ή φορτώνονται στην ξηρά με σκοπό να απορριφθούν στη συνέχεια στη θάλασσα.

Στη σύμβαση είναι προσαρτημένοι τρεις πίνακες:

Στον πρώτο περιλαμβάνονται οι πολύ επιβλαβείς ουσίες, η απόρριψη των οποίων στη θάλασσα απαγορεύεται απολύτως.

Στο δεύτερο πίνακα περιλαμβάνονται οι ουσίες για την απόρριψη των οποίων απαιτείται προηγούμενη άδεια της αρμόδιας αρχής.

Στον τρίτο τέλος πίνακα περιλαμβάνονται ουσίες για την απόρριψη των οποίων είναι αρκετή η γενική άδεια της αρχής.

Οι άδειες αυτές πρέπει να χορηγούνται μετά από προσεκτική μελέτη σε ότι αφορά τη θέση απορρίψεως, σε συσχετισμό με την απορριπτόμενη ποσότητα, τα χαρακτηριστικά διασποράς (π.χ. επίδραση ρευμάτων, ανέμου κλπ), τη φυση του εγγύς βυθού και τις πιθανές συνέπειες της απορρίψεως για το θαλάσσιο περιβάλλον.

36.4 Διοικητικά και νομοθετικά μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η ευθύνη και μέριμνα για την προστασία των ελληνικών θαλασσών από τη ρύπανση ανήκει στο Υ.Ε.Ν. στο οποίο από το 1972 λειτουργεί κεντρική διεύθυνση προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με κλιμάκια της στις κατά τόπους λιμενικές αρχές. Η διεύθυνση αυτή μεριμνά για τη λήψη των απαιτουμένων νομοθετικών και διοικητικών μέτρων και για τη διεξαγωγή επιχειρήσεων μεγάλης εκτάσεως, για την καταπολέμηση της ρυπάνσεως των ακτών της χώρας, όταν αυτές απειλούνται από άμεσο και σοθαρό κίνδυνο. Στην περίπτωση αυτή προβλέπεται και η συνδρομή άλλων κρατικών υπηρεσιών (Γενικά Επιτελεία - Νομαρχίες - συναρμόδια υπουργεία).

Ο τακτικός έλεγχος των λιμανιών και ακτών ενεργείται με περιπολίες από ξηράς, από αέρα και από θάλασσα με ειδικά περιπολικά του λιμενικού σώματος και με αεροσκάφη της πολεμικής αεροπορίας, ειδικά εντεταλμένα.

Εκτός από την επιτήρηση του ελληνικού θαλάσσιου χώρου με περιπολικά, γίνονται και παρατηρήσεις από τους κυβερνήτες των αεροσκαφών της πολεμικής και πολιτικής αεροπορίας και από τους κυβερνήτες των πολεμικών και εμπορικών πλοίων οι οποίοι αναφέρουν στο θάλαμο επιχειρήσεων του

Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κάθε περιστατικό ρυπάνσεως που θα υποπέσει στην αντίληψή τους.

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις για την καταστολή της ρυπάνσεως της θάλασσας:

α) Για σοθαρές περιπτώσεις ρυπάνσεως με πετρέλαιο από τα πλοία, μέσα στα ελληνικά χωρικά ύδατα, στα λιμάνια και στις ακτές, ο ΚΔΝΔ προβλέπει την επιβολή προστίμου από τον υπουργό μέχρι ποσού πενήντα εκατομμυρίων δραχμών.

β) Για τη ρύπανση της θάλασσας με πετρελαιοειδή από τον πλοίαρχο ή μέλος πληρώματος ή την παράλειψη λήψεως μέτρων προς αποφυγή της ο ΚΔΝΔ προβλέπει ποινή φυλακίσεως μέχρις ενός έτους.

γ) Για την υπαίτια ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τον πλοίαρχο ή μέλη του πληρώματος, επιβάλλεται επίσης πειθαρχική ποινή προσωρινής στερήσεως άδειας ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος από ένα μήνα μέχρι πέντε χρόνια.

Ο ειδικός νόμος 743/1977 «περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων», περιλαμβάνει διατάξεις που αναφέρονται:

α) Στην υποχρέωση των δεξαμενοπλοίων και των άλλων φορτηγών πλοίων που καταπλέουν στα ελληνικά λιμάνια ή προσεγγίζουν σε αγκυροθόλια και όρμους να παραδίουν τα πετρελαιοειδή μίγματα, τα κάθε είδους απορρίμματα και τα κατάλοιπα δηλητηριωδών και τοξικών ουσιών σε χώρους που καθορίζει η λιμενική αρχή.

β) Στις υποχρεώσεις των εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται για μεταγγίσεις πετρελαίων ή για επισκευές πλοίων να διαθέτουν κατάλληλες ευκολίες υποδοχής καταλοίπων πετρελαιοειδών και άλλων ρυπαντικών ουσιών και να λαμβάνουν τα απαιτούμενα μέτρα προς αποφυγή της ρυπάνσεως.

γ) Στις υποχρεώσεις των θαλασσών λουτρικών εγκαταστάσεων να διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό, ώστε να εξασφαλίζεται πλήρως η καθαριότητα κατά τη διάθεση των λυμάτων και να αντιμετωπίζουν κάθε έκτακτο περιστατικό ρυπάνσεως.

δ) Στην τήρηση μέτρων για τη μετάγγιση πετρελαίου προς αποφυγή ρυπάνσεως της θάλασσας (διάθεση πλωτών φραγμάτων, μέσων απορροφήσεως και περισυλλογής πετρελαιοειδών και διασκορπιστικών ουσιών).

ε) Στις υποχρεώσεις των πλοιάρχων των δεξαμενοπλοίων που προσεγγίζουν σε ελληνικά λιμάνια και ακτές να αναφέρουν στις αρχές κάθε ατύχημα ή ζημιά ή φθορά από τα οποία πιθανόν να προκληθεί ρύπανση της θάλασσας, να ειδοποιούν τις αρχές για τον επικείμενο κατάπλου και για τα στοιχεία του φορτίου και να παραμένουν στη θέση που ορίζεται από τη λιμενική αρχή.

στ) Στις ευκολίες υποδοχής (πλωτές και χερσαίες), οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας των οποίων καθορίζονται με υπουργικές αποφάσεις.

ζ) Στις υποχρεώσεις των υπευθύνων σε περιπτώσεις ρυπάνσεως ή επικείμενου κινδύνου προκλήσεως ρυπάνσεως να λαμβάνουν κάθε πρόσφορο μέτρο προς αποτροπή, περιορισμό και εξουδετέρωσή της.

η) Στην αποκατάσταση από τους υπεύθυνους των ζημιών που προκαλούνται από ρυπάνσεις και στην καταβολή των δαπανών που πραγματοποιούνται για την αποτροπή ή εξουδετέρωσή τους.

θ) Στις ποινικές, διοικητικές και πειθαρχικές κυρώσεις που επιβάλλονται κατά των παραβατών του νόμου, της διεθνούς συμβάσεως περί αποφυγής ρυπάνσεως της θάλασσας, καθώς και των Προεδρικών Διαταγμάτων και Υπουργικών Αποφάσεων που εκδίδονται σε εκτέλεσή τους.

ι) Στη διαδικασία διαπιστώσεως των παραβάσεων προς επιθολή διοικητικών κυρώσεων και την άσκηση ενδίκων μέσων.

ια) Στη σύσταση περιφερειακών σταθμών καταπολεμήσεως της ρυπάνσεως στα Λιμεναρχεία Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Πατρών, Ελευσίνας, Καθάλας, Χανίων, Ισθμίας και Βόλου, οι οποίοι αποστολή έχουν την επιθεώρηση των πλοίων κατά τη φορτοεκφόρτωση πετρελαιοειδών, τον έλεγχο παραδόσεως καταλοίπων, την επιτήρηση του θαλάσσιου χώρου με πλωτά και χερσαία μέσα, την αντιμετώπιση ρυπάνσεως της θάλασσας με ειδικά αγήματα και την εκτέλεση κάθε άλλης συναφούς εργασίας.

ιβ) Στις υποχρεώσεις των οργανισμών λιμανιών και των λιμενικών ταμείων για τη διάθεση καταλλήλων παραλιακών χώρων προς εγκατάσταση των σταθμών και την αποθήκευση του εξοπλισμού, καθώς και για την εξασφάλιση των απαιτουμένων ευκολιών για την υποδοχή και παραμονή των πλωτών τους μέσων.

ιγ) Στην είσπραξη των εσόδων από πρόστιμα που επιβάλλονται κατά των υπαίτιων ρυπάνσεως και στη διάθεσή τους για την προμήθεια πλωτών, χερσαίων και εναερίων μέσων προς επιτήρηση του ελληνικού θαλάσσιου χώρου, για την προμήθεια μέσων και εργαλείων, την αντιμετώπιση δαπανών εξουδετερώσεως περιστατικών ρυπάνσεως, τη συμμετοχή της Διευθύνσεως Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος σε διεθνή συνέδρια και την αντιμετώπιση άλλων δαπανών, σχετικών με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι:

Ποινικές.

Όσοι προκαλούν σοθαρή ρύπανση εκ προθέσεως, τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών και αν προκύψει κίνδυνος ζημιάς ή βλάβης σε πρόσωπα ή πράγματα, με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους.

Όσοι προκαλούν ρύπανση εξ αμελείας, τιμωρούνται με φυλάκιση. Αυτοί μπορεί να απαλλάσσονται, όταν με δική τους θέληση εξουδετερώσουν τη ρύπανση και αποτρέψουν κάθε βλάβη ή ζημιά που μπορεί να προέλθει από αυτή.

Διοικητικές.

Οι υπαίτιοι ρυπάνσεως της θάλασσας ή των ακτών τιμωρούνται κατόπιν αποφάσεως της λιμενικής αρχής, με πρόστιμο μέχρι οκτακοσίων χιλιάδων δραχμών. Με την ίδια ποινή τιμωρούνται και όσοι παραβαίνουν την από το νόμο υποχρέωση για λήψη μέτρων ή τήρηση άλλων διαδικασιών προλήψεως, περιορισμού ή καταστολής της ρυπάνσεως, ακόμα και αν δεν προκλήθηκε αυτή.

Όταν εξακολουθεί η ρύπανση, η λιμενική αρχή επιβάλλει πρόστιμο μέχρι τριακοσίων χιλιάδων δραχμών για κάθε μέρα υπερβάσεως της προθεσμίας που τάσσεται για την αποκατάσταση.

Σε περιπτώσεις σοθαρής ρυπάνσεως, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να επιβάλλει πρόστιμο μέχρι πενήντα εκατομμύρια δραχμές.

Πειθαρχικές.

Αν οι υπαίτιοι ρυπάνσεως είναι Έλληνες ναυτικοί, έχουν και πειθαρχικές ευθύνες κατά τις διατάξεις του ΚΔΝΔ.

36.5 Γενική εκτίμηση καταστάσεως και προοπτικές.

Το θαλάσσιο περιβάλλον αντιμετωπίζει και στη χώρα μας πολλούς κινδύνους από διάφορους τομείς της βιομηχανίας, της ναυτιλίας, του τουρισμού, ακόμα και των έργων κοινής αφέλειας και γι' αυτό επιβάλλεται ιδιαίτερη επιμέλεια και λήψη αυστηρών μέτρων για την προστασία του.

Θα ήταν παράλογο να αξιώσει κανείς την πλήρη ανακοπή της προόδου και της οικονομικής αναπτύξεως της χώρας για να διαφυλαχθεί το περιβάλλον από τη ρύπανση. Απαιτείται όμως κατάλληλος προγραμματισμός και γενικότερη χωροταξική αντιμετώπιση, ώστε το κράτος να συνδυάσει την αρμονική οικονομική ανάπτυξη, παράλληλα με την προστασία και τη θελτιώση του περιβάλλοντος.

Ιδιαίτερη σημασία στην προσπάθεια προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος έχει η κατάλληλη διαπιδαγώγηση του πληθυσμού και η δημιουργία κοινής συνειδήσεως, ότι η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και η ορθολογική χρησιμοποίηση των πόρων του είναι προς το συμφέρον της παρούσας, αλλά και των μελλοντικών γενεών και ότι κάθε σχετική προσπάθεια είναι ύψιστης σημασίας για την ευημερία και την ανάπτυξη των λαών.

Ειδικότερα για τη θάλασσα, θα πρέπει να κατανοηθεί ότι αυτή δεν είναι η δεξαμενή που μπορεί να δέχεται συνεχώς και ανεξέλεγκτα, κάθε είδους απορρίμματα και δηλητήρια της ξηράς και ότι η ίδια η θάλασσα και οι οργανισμοί που εξαρτώνται από αυτή έχουν ζωτική σημασία για την ύπαρξη του ανθρώπου.

Πρέπει επίσης να καταστεί γενική συνείδηση ότι η παρούσα γενεά έχει χρέος να διαφυλάξει το θαλάσσιο περιβάλλον, αφού είναι πια δεδομένο ότι η δυνατότητα της θάλασσας για την εξουδετέρωση και αφομοίωση των ξένων προς αυτήν σωμάτων και για την ανανέωση των φυσικών της πόρων είναι σαφώς περιορισμένη.

Τα μέτρα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος που έχουν μέχρι τώρα ληφθεί στην Ελλάδα είναι αξιόλογα και δείχνουν το μέτρο των προσπαθειών που έχουν καταβληθεί.

Η κύρωση από την Ελλάδα του συνόλου σχεδόν των σχετικών διεθνών συμβάσεων, η ανελλιπής παρακολούθηση των εργασιών του I.M.O. και άλλων αρμοδίων διεθνών οργανισμών, η θεσμοθέτηση αξιολόγων νομοθετικών και διοικητικών μέτρων και οι αυστηρές κυρώσεις που επιβάλλονται κατά των παραβατών, φανερώνουν τη σταθερή απόφαση της πολιτείας να προστατεύσει με κάθε δυνατό μέσον το θαλάσσιο περιβάλλον της χώρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗ

37.1 Έννοια.

Ιδιωτικό (αστικό) δίκαιο είναι το σύνολο κανόνων δικαίου που ρυθμίζουν τις σχέσεις μεταξύ των πολιτών μιας πολιτείας καθώς και των πολιτών διαφόρων πολιτειών. Κλάδος του ιδιωτικού δικαίου είναι και το ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο, οι σπουδαιότερες διατάξεις του οποίου περιλαμβάνονται στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου που ισχύει στην Ελλάδα από το έτος 1958.

Διατάξεις ιδιωτικού ναυτικού δικαίου περιλαμβάνονται επίσης και σε άλλα νομοθετήματα, όπως είναι ο νόμος περί συλλογικών συμβάσεων στη ναυτική εργασία που ισχύει από το 1944, ο νόμος περί προτιμώμενης υποθήκης κ.α.

37.2 Ειδικές διατάξεις του ΚΙΝΔ.

Τα κυριότερα θέματα που ρυθμίζονται από τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου είναι τα εξής:

α) Περί πλοίων και πλοιοκτησίας.

Προσδιορίζεται η έννοια του πλοίου και καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις αναγνωρίσεως του ως ελληνικού και εγγραφής του στα ελληνικά νηολόγια, όπως επίσης και η διαδικασία αποκτήσεως και μεταβιβάσεως της κυριότητάς του.

β) Περί πλοιάρχου και περί πληρώματος.

Ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν την κατάρτιση της συμβάσεως ναυτολογήσεως, το περιεχόμενο αυτής, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος, την προστασία κατά της ασθένειας του ναυτικού, τον τρόπο λύσεως της συμβάσεως και την παλιννόστηση του ναυτικού.

Οι διατάξεις αυτές του ΚΙΝΔ εφαρμόζονται και για τους **αλλοδαπούς ναυτικούς** που υπηρετούν σε πλοία με ελληνική σημαία. Κατά παρέκκλιση αυτής της διατάξεως του ΚΙΝΔ και προκειμένου για πλοία που εγγράφονται στα ελληνικά νηολόγια με το ειδικό νομικό καθεστώς του άρθρου 13 Νομοθετικού Διατάγματος 2687/1953, επιτρέπεται να καθορίζεται για τους αλλοδαπούς ο μισθός και λοιπές αποδοχές με **διμερείς συμφωνίες** που συνάπτονται μεταξύ εφοπλιστών και ναυτεργατικών οργανώσεων της χώρας ιθαγένειας των αλλοδαπών ναυτικών.

γ) Περί ευθύνης του πλοιοκτήτη.

Καθορίζονται οι ευθύνες του πλοιοκτήτη από δικαιοπραξίες ή αδικοπραξίες

του πλοιάρχου και των μελών πληρώματος του πλοίου και το δικαίωμα παραχωρήσεως του πλοίου προς απαλλαγή από τις αστικές ευθύνες. Οι διατάξεις αυτές έχουν κυρίως εφαρμογή για πλοία που κινούνται στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο. Για τα ποντοπόρα πλοία διεθνών πλόων, τα θέματα αυτά ρυθμίζονται από διεθνείς διατάξεις και ειδικές συμφωνίες.

δ) Περί ναυλώσεως του πλοίου.

Περιλαμβάνονται ειδικές διατάξεις που ρυθμίζουν τη ναύλωση ολόκληρου ή μέρους του πλοίου, τις ευθύνες ναυλωτή και εκναυλωτή κλπ. Στη διεθνή πρακτική χρησιμοποιούνται ειδικού τύπου ναυλοσύμφωνα που καλύπτουν όλες τις σχετικές ρυθμίσεις σχετικά με τις υποχρεώσεις του ναυλωτή-εκναυλωτή, τις ευθύνες εκάστου, καθώς επίσης τα περί διαιτησίας σε περιπτώσεις αθετήσεως των συμφωνηθέντων ή αδυναμίας παροχής λόγω διαφόρων αιτίων (ατυχήματος, εκτάκτων περιστατικών).

ε) Περί υποθήκης επί πλοίων.

Ο ΚΙΝΔ περιλαμβάνει διατάξεις για την απλή υποθήκη που έχουν κυρίως εφαρμογή στα πλοία της παράκτιας ναυτιλίας. Για την προτιμώμενη υποθήκη που αναγνωρίζεται διεθνώς, ισχύει ο ειδικός νόμος «περί προτιμώμενης υποθήκης».

Στη διεθνή πρακτική, συντάσσονται και υπογράφονται μεταξύ πλοιοκτήτη και πιστωτή (τράπεζας) ειδικά υποθηκικά συμβόλαια που περιλαμβάνουν λεπτομερείς συμφωνίες και όρους οι οποίοι ισχύουν, τηρουμένων των βασικών διατυπώσεων της νομοθεσίας μας (κατάθεση συμβολαίου, εγγραφή στα ελληνικά υποθηκολόγια).

στ) Περί αναγκαστικής εκτελέσεως επί των πλοίων (κατάσχεση, πλειστηριασμός).

Ο ΚΙΝΔ ρυθμίζει τις σχετικές διαδικασίες για την αναγκαστική εκτέλεση σε πλοία που βρίσκονται σε ελληνικά λιμάνια. Όταν το πλοίο βρίσκεται σε ξένο λιμάνι, ισχύει κυρίως η νομοθεσία του κράτους που βρίσκεται το λιμάνι σε όπι αφορά διαδικαστικά θέματα (τρόπος επιβολής της κατασχέσεως και διενέργειας του πλειστηριασμού).

ζ) Περί κοινών αβαριών και συνεισφοράς.

Οι ρυθμίσεις του ΚΙΝΔ ακολουθούν τους διεθνείς κανόνες Υόρκης - Αμβέρσας τους οποίους εφαρμόζουν και οι κυριότερες ξένες νομοθεσίες.

η) Περί συγκρούσεως πλοίων, επιθαλάσσιας αρωγής και ναυαγιαιρέσεως.

Ο ΚΙΝΔ ρυθμίζει τα θέματα αυτά θεσπίζοντας διατάξεις που εναρμονίζονται σε γενικές γραμμές με τα κρατούντα διεθνώς. Όταν λαμβάνουν χώρα παρόμοια περιστατικά, συνήθως στο εξωτερικό, όπου απασχολείται ο κυριότερος όγκος της ελληνικής ναυτιλίας, εμπλέκονται συνήθως συμφέροντα προσώπων και κρατών διαφόρων εθνικοτήτων. Η επίλυση των διαφορών γίνεται κυρίως με διαιτησία που είναι θεσμός ευρύτατα αναπτυγμένος στον τομέα αυτόν.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Γενικές αρχές δικαίου

0.1 Έννοια και χαρακτηριστικά του δικαίου	1
0.2 Πηγές του δικαίου	2
0.3 Ιεράρχηση των κανόνων δικαίου	2
0.4 Ερμηνεία των κανόνων δικαίου	3
0.5 Διαίρεση του δικαίου	4

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

Συνταγματικό δίκαιο

1.1 Γενικά	6
1.2 Πηγές του συνταγματικού δικαίου	7

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Το σύνταγμα

2.1 Έννοια	9
2.2 Ιστορικά	9
2.3 Περιεχόμενο του συντάγματος	10

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

Το κράτος και τα στοιχεία που το απαρτίζουν

3.1 Έννοια του κράτους	18
3.2 Τα κρατικά όργανα	19

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Το ελληνικό πολίτευμα

4.1 Έννοια του πολιτεύματος	21
4.2 Το ισχύον ελληνικό πολίτευμα.....	22

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

Εκλογικά συστήματα

5.1 Έννοια-Είδη εκλογικών συστημάτων	24
5.2 Το ισχύον εκλογικό σύστημα.....	26

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

Τα πολιτικά κόμματα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

Ατομικά και κοινωνικά δικαιώματα

7.1 Έννοια και διακρίσεις των δικαιωμάτων	29
7.2 Προστασία των δικαιωμάτων.....	30
7.3 Τα ατομικά δικαιώματα (ατομικές ελευθερίες)	30

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ

Δικαστική λειτουργία

8.1 Άσκηση της δικαστικής λειτουργίας	35
8.2 Διάκριση των δικαστηρίων.....	36
8.3 Η δικαστική ανεξαρτησία	36

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ

Κράτος και Εκκλησία

9.1 Έννοια της εκκλησίας	38
9.2 Πηγές του δικαίου της εκκλησίας	38
9.3 Σχέσεις εκκλησίας και πολιτείας.....	40

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ

Ναυτικό δίκαιο

10.1 Έννοια-Διαιρεση ναυτικού δικαίου	42
10.2 Ιστορική εξέλιξη του ναυτικού δικαίου	42

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ

Το εμπορικό πλοίο

11.1 Εμπορικά πλοία και κατηγορίες αυτών	44
11.2 Η έννοια του πλοίου (νομική και τεχνική).....	51
11.3 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα του πλοίου	52
11.4 Καταμέτρηση του πλοίου	54
11.5 Νηολόγηση του πλοίου	55
11.6 Εθνικότητα του πλοίου	57

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΩΔΕΚΑΤΟ

Τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου

12.1 Γενικά	59
12.2 Περιεχόμενο των ναυτιλιακών εγγράφων	60

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΡΙΤΟ

Η πλοιοκτησία

13.1 Η κυριότητα του πλοίου.....	66
13.2 Κύριος του πλοίου, πλοιοκτήτης, εφοπλιστής.....	67
13.3 Ευθύνη πλοιοκτήτη.....	67

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Ο πλοιάρχος

14.1 Αρμοδιότητες και ευθύνες του πλοιάρχου	69
14.2 Καθήκοντα του πλοιάρχου ως δημόσιου λειτουργού	71
14.3 Σχέσεις του πλοιάρχου με τις αρχές στην Ελλάδα και στην αλλοδαπή	74

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

Το πλήρωμα

15.1 Έννοια-Συγκρότηση πληρώματος	75
15.2 Οργανική σύνθεση πληρώματος	75
15.3 Αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας	76
15.4 Προϋποθέσεις για την απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας	77
15.5 Δικαιώματα που παρέχονται από τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας	78
15.6 Καθήκοντα πληρώματος κατά βαθμό και ειδικότητα	78
15.7 Οργάνωση της εργασίας εν πλω	84

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΚΤΟ

Απογραφή των ναυτικών

16.1 Έννοια-Προϋποθέσεις.....	87
16.2 Προσόντα απογραφής	87
16.3 Απογραφή εργατών θαλάσσης	89

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

Κανονισμοί εργασίας

17.1 Έννοια-Περιεχόμενο	90
17.2 Ισχύοντες κανονισμοί εργασίας	91
17.3 Ιεραρχία και διαίρεση του πληρώματος	91
17.4 Οργάνωση της εσωτερικής υπηρεσίας στα πλοία	92

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΟΓΔΟΟ

Συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας

18.1 Έννοια-Περιεχόμενο	94
18.2 Θέματα που ρυθμίζονται με τις συλλογικές συμβάσεις	95

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΝΑΤΟ

Η σύμβαση ναυτολογήσεως

19.1 Κατάρτιση της συμβάσεως ναυτολογήσεως	96
19.2 Διάρκεια της συμβάσεως ναυτολογήσεως	96

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ

Υποχρεώσεις του ναυτικού από τη σύμβαση ναυτολογήσεως

98

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΠΡΩΤΟ

Δικαιώματα την ναυτικού από τη σύμβαση ναυτολογήσεως

21.1 Γενικά	100
-------------------	-----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Ναυτεργατικές διαφορές

22.1 Έννοια-Περιπτώσεις	107
22.2 Επίλυση των ναυτεργατικών διαφορών	107

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΤΡΙΤΟ

Ναυτικά αδικήματα και ποινικές ευθύνες

23.1 Έννοια ναυτικού αδικήματος	109
23.2 Κατηγορίες των ναυτικών αδικημάτων	110
23.3 Τα αδικήματα που στρέφονται κατά της υπηρεσίας του πλοίου και κατά της πειθαρχίας.....	111

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Πειθαρχικό δίκαιο εμπορικού ναυτικού

24.1 Έννοια πειθαρχικού παραπτώματος.....	115
24.2 Πειθαρχικά παραπτώματα που οφίζονται από τον ΚΔΝΔ	116

24.3 Πειθαρχικές ποινές.....	117
24.4 Παραγραφή πειθαρχικών παραπτωμάτων και πειθαρχικών ποινών.....	119
24.5 Όφγανα ασκήσεως της πειθαρχικής εξουσίας	120

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

Το ναυτικό ατύχημα

25.1 Ορισμός-Στοιχεία.....	122
25.2 Διοικητικός έλεγχος των ναυτικών ατυχημάτων.....	123
25.3 Διαδικασία του διοικητικού ελέγχου	124

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΚΤΟ

Ναυτεργατικό ατύχημα και κανονισμοί προλήψεώς του

26.1 Γενικά.....	12 ^η
26.2 Πρόληψη εργατικών ατυχημάτων στα πλοία	12 ^η
26.3 Κανονισμός προλήψεως εργατικών ατυχημάτων στα πλοία	12 ^η

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

Κοινωνική προστασία των ναυτικών

27.1 Γενικά	132
27.2 Τα Γραφεία Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ)	132
27.3 Ασφαλιστική προστασία των ναυτικών	133
27.4 Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT)	134
27.5 Ο Οίκος του Ναύτου	135
27.6 Τα Ταμεία Πρόνοιας Εμπορικού Ναυτικού	135

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΟΓΔΟΟ

Σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς

28.1 Γενικά	137
28.2 Σύμβαση ναυλώσεως	137
28.3 Υποχρεώσεις του εκναυλωτή (πλοιοικήτη).....	138
28.4 Υποχρεώσεις του ναυλωτή (φορτωτή)	138
28.5 Δικαιώματα εκναυλωτή	139
28.6 Ευθύνη του εκναυλωτή	139
28.7 Απαλλαγή του εκναυλωτή από την ευθύνη	140
28.8 Η φορτωτική	140
28.9 Το ναυλολόγιο	141
28.10 Σύμβαση μεταφοράς επιβάτη.....	141

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΝΑΤΟ

Σύμβαση ρυμουλκήσεως - Επιθαλάσσια αρωγή

29.1 Γενικά.....	143
29.2 Η σύμβαση ρυμουλκήσεως.....	143
29.3 Επιθαλάσσια αρωγή - Σχετική σύμβαση	144

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ

Διεθνείς κανονισμοί αποφυγής συγκρούσεως

30.1 Γενικά.....	146
30.2 Διεθνείς κανονισμοί αποφυγής συγκρούσεως.....	146
30.3 Κυρώσεις κατά των παραδατών	147
30.4 Υποχρεώσεις σε περίπτωση συγκρούσεως.....	147
30.5 Ευθύνη υπαίτιου πλοίου - Κατανομή ζημιών	148

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΠΡΩΤΟ

Κοινή αδαρία

31.1 Έννοια - Προϋποθέσεις	149
31.2 Περιπτώσεις κοινής αδαρίας	150
31.3 Κανονισμός κοινής αδαρίας - Συνεισφορά.....	150

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Ο ναυτικός πράκτορας

32.1 Γενικά.....	152
32.2 Καθήκοντα του ναυτικού πράκτορα	152

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΤΡΙΤΟ

Ο πλοηγός

33.1 Γενικά.....	154
33.2 Υποχρεώσεις των πλοίων	154
33.3 Η πλοηγική υπηρεσία	155

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Υγειονομική νομοθεσία

34.1 Γενικά.....	156
34.2 Ελευθεροκοινωνία των πλοίων.....	157

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

Δημόσιο Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο

35.1 Γενικά.....	159
35.2 Χωρικά ύδατα ή αιγιαλίτιδα ζώνη (territorial waters)	160
35.3 Νομικό καθεστώς των εμπορικών πλοίων	160

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΕΚΤΟ

Προστασία των θαλασσών από τη ρύπανση

36.1 Ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος	162
36.2 Πηγές ρυπάνσεως της θάλασσας	163

36.3 Η διεθνής προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος	165
36.4 Διοικητικά και νομοθετικά μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος	168
36.5 Γενική εκτίμηση καταστάσεως και προοπτικές	171

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

Ελληνικό ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο και διεθνής πρακτική

37.1 Έννοια	172
37.2 Ειδικές διατάξεις του ΚΙΝΔ	172



COPYRIGHT ΙΑΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

