ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ
ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ 1954

ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ
ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΠΕΡ. ΛΥΚΟΥΔΗ
Επιμέλεια δ' έκδοσης Βικτώρια Αθανασοπούλου

δ΄ έκδοση

ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ + ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ



ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΠΕΡ. ΛΥΚΟΥΔΗ

ΥΠΟΝΑΥΑΡΧΟΥ Λ.Σ. (ε.α.)

Επιμέλεια δ' έκδοσης

Βικτώρια Αθανασοπούλου

Επίκουρη Καθηγήτρια Πανεπιστημίου Αιγαίου

Δικηγόρος

Δ ' ΕΚΔΟΣΗ

ΑΘΗΝΑ

2024

ΠΡΟΛΟΓΟΣ Δ' ΕΚΔΟΣΗΣ

Η αναμόρφωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου με τον ν. 5020/2023 (ΦΕΚ Α΄29/15.2.2023) κατέστησε επιτακτική την ανάγκη επικαιροποίησης του παρόντος συγγράμματος. Ο νέος ΚΙΝΔ επέφερε αλλαγές σε θεμελιώδεις νομικές έννοιες, επί των οποίων οικοδομείται το σύστημα του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου. Ειδικότερα, η νομική έννοια του πλοίου διευρύνθηκε κατά τρόπο ώστε να προσεγγίζει την τεχνική του έννοια και να εναρμονίζεται με το διεθνώς ομοιόμορφο ουσιαστικό δίκαιο που εισάγουν οι διεθνείς συμβάσεις. Παράλληλα, η διατύπωση της νομικής έννοιας του στατικού ναυπηγήματος αποτελεί καινοτομία του ελληνικού ναυτικού δικαίου, διότι εντάσσει στο ρυθμιστικό πλαίσιο του νόμου κάθε σύγχρονη κατασκευή που προορίζεται να παράσχει έργο στη θάλασσα.

Στην παρούσα έκδοση του βιβλίου συμπεριλαμβάνονται, επίσης, οι αλλαγές που επήλθαν στη σύμβαση ναυτολόγησης από τον νέο ΚΙΝΔ, και παρουσιάζονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των μελών του πληρώματος υπό το πρίσμα του ιδιωτικού αλλά και του δημόσιου ναυτικού δικαίου. Η ύλη του βιβλίου ολοκληρώνεται με την ευρύτατη εποπτεία και επικαιροποίηση των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων που αφορούν τόσο την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όσο και τη ρύθμιση της διεθνούς ναυτιλιακής ασφάλειας.

Οι ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις, οι γεωπολιτικές αναταράξεις και οι συγκρούσεις των οικονομικών και κοινωνικών συμφερόντων σε διεθνές επίπεδο επιτάσσουν την αναδιάταξη των νομικών θεσμών με στόχο την ενοποίηση και τον συντονισμό των δικαίων για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος.

Θα ήθελα να απευθύνω θερμές ευχαριστίες στην Επιτροπή Εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου που μου εμπιστεύτηκε την επικαιροποίηση του παρόντος βιβλίου, καθώς και στην Ομάδα Εκδόσεών του για την αγαστή συνεργασία μας κατά την επιμέλεια της παρούσας έκδοσης.

Επιμελήτρια της δ' έκδοσης
Βικτώρια Αθανασοπούλου

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ
ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΔΙΚΑΙΟΥ

0.1 Έννοια και χαρακτηριστικά του δικαίου 1
0.2 Πηγές του δικαίου 1
0.3 Ιεράρχηση των κανόνων δικαίου 1
0.4 Ερμηνεία των κανόνων δικαίου 2
0.5 Διαίρεση του δικαίου 3

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

1.1 Έννοια – Διαίρεση ναυτικού δικαίου 4
1.2 Ιστορική εξέλιξη του ναυτικού δικαίου 4

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ
ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΠΛΟΙΟ

2.1 Εμπορικά πλοία και κατηγορίες αυτών 6
2.1.1 Τα φορτηγά πλοία 6
2.1.2 Τα επιβατηγά (Ε/Γ) πλοία. 8
2.1.3 Πλοία ειδικού προορισμού 9
2.1.4 Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας 9
2.2 Η έννοια του πλοίου (νομική και τεχνική) 10
2.3 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα του πλοίου 12
2.4 Καταμέτρηση του πλοίου 13
2.5 Νηολόγηση του πλοίου 14
2.5.1 Νηολόγηση ναυπηγούμενου πλοίου 15
2.5.2 Διαγραφή του πλοίου από τα νηολόγια 16
2.5.3 Ναυτικά υποθηκολόγια – Βιβλία κατασχέσεων – Βιβλία εκθέσεων 16
2.6 Εθνικότητα του πλοίου 16

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ
ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

3.1 Γενικά 18
3.2 Περιεχόμενο των ναυτιλιακών εγγράφων 18

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ
Η ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

4.1 Η κυριότητα του πλοίου 22
4.2 Κύριος του πλοίου, πλοιοκτήτης, εφοπλιστής, διαχειριστής του πλοίου 22
4.3 Ευθύνη πλοιοκτήτη 23

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ
Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

5.1 Αρμοδιότητες και ευθύνες του Πλοιάρχου 24
5.2 Καθήκοντα του Πλοιάρχου ως δημόσιου λειτουργού 25
5.3 Σχέσεις του Πλοιάρχου με τις αρχές στην Ελλάδα και στην αλλοδαπή 27

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ
ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ

6.1 Έννοια – Συγκρότηση πληρώματος....28
6.2 Οργανική σύνθεση πληρώματος....28
6.3 Αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας....28
6.4 Προϋποθέσεις για την απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας 29
6.5 Δικαιώματα που παρέχονται από τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας....30
6.6 Καθήκοντα πληρώματος κατά βαθμό και ειδικότητα 30
6.7 Οργάνωση της εργασίας εν πλω....34
6.7.1 Ο αξιωματικός φυλακής γέφυρας....34
6.7.2 Ο αξιωματικός φυλακής μηχανής 34

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ
ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

7.1 Έννοια – Προϋποθέσεις 35
7.2 Προσόντα απογραφής....35
7.3 Απογραφή εργατών θαλάσσης 36

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

8.1 Έννοια – Περιεχόμενο....37
8.2 Ισχύοντες κανονισμοί εργασίας....37
8.3 Ιεραρχία και διαίρεση του πληρώματος....37
8.4 Οργάνωση της εσωτερικής υπηρεσίας στα πλοία....38
8.4.1 Εργασίες «εν πλω»....38
8.4.2 Εργασίες «εν όρμω» 38
8.4.3 Γενικές διατάξεις....39

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ
ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

9.1 Έννοια – Περιεχόμενο....40
9.2 Θέματα που ρυθμίζονται με τις συλλογικές συμβάσεις 40

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ
Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ

10.1 Κατάρτιση της σύμβασης ναυτολόγησης 42
10.2 Προσύμφωνο ναυτολόγησης....42
10.3 Διάρκεια της σύμβασης ναυτολόγησης....43

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ

Γενικά 45

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΩΔΕΚΑΤΟ
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ

Γενικά 47

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΡΙΤΟ
ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ

13.1 Έννοια – Περιπτώσεις 52
13.2 Επίλυση των ναυτεργατικών διαφορών 52

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ
ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΔΙΚΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ

14.1 Έννοια ναυτικού αδικήματος 53
14.2 Κατηγορίες των ναυτικών αδικημάτων 53
14.3 Τα αδικήματα που στρέφονται κατά της υπηρεσίας του πλοίου και κατά της πειθαρχίας 54

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΠΕΜΠΤΟ
ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

15.1 Έννοια πειθαρχικού παραπτώματος 57
15.2 Πειθαρχικά παραπτώματα που ορίζονται από τον ΚΔΝΔ 57
15.3 Πειθαρχικές ποινές 58
15.4 Παραγραφή πειθαρχικών παραπτωμάτων και πειθαρχικών ποινών 59
15.5 Όργανα άσκησης της πειθαρχικής εξουσίας 60

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΚΤΟ
ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

16.1 Ορισμός – Στοιχεία 62
16.2 Διοικητικός έλεγχος των ναυτικών ατυχημάτων 63
16.3 Διαδικασία του διοικητικού ελέγχου 63

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΒΔΟΜΟ
ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΤΟΥ

17.1 Γενικά 65
17.2 Πρόληψη εργατικών ατυχημάτων στα πλοία 65
17.3 Κανονισμός πρόληψης εργατικών ατυχημάτων στα πλοία 66

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΟΓΔΟΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

18.1 Γενικά 68
18.2 Τα Γραφεία Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ) 68
18.3 Ασφαλιστική προστασία των ναυτικών 69
18.4 Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ) 69
18.5 Ο Οίκος Ναύτου 70
18.6 Τα Ταμεία Πρόνοιας Εμπορικού Ναυτικού 71

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΝΑΤΟ
Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

19.1 Γενικά 72
19.2 Καθήκοντα του ναυτικού πράκτορα 72

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ

Ο ΠΛΟΗΓΟΣ

20.1 Γενικά....73
20.2 Υποχρεώσεις των πλοίων....73
20.3 Η πλοηγική υπηρεσία....74

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΠΡΩΤΟ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Γενικά....75

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗ

22.1 Έννοια....76
22.2 Ειδικές διατάξεις του ΚΙΝΔ....76

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΤΡΙΤΟ

ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

23.1 Γενικά....78
23.2 Σύμβαση ναύλωσης....78
23.3 Υποχρεώσεις του εκναυλωτή....79
23.4 Ευθύνη του εκναυλωτή....79
23.5 Υποχρεώσεις του ναυλωτή....80
23.6 Ευθύνη του ναυλωτή....81

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Η ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ
ΑΠΟ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ – ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΕΣ ΓΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

24.1 Ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος....82
24.2 Πηγές ρύπανσης της θάλασσας....83
24.3 Η διεθνής προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος....84
24.4 Διοικητικά και νομοθετικά μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος....86
24.5 Διεθνής και εθνική νομοθεσία....88
24.6 Γενική εκτίμηση κατάστασης και προοπτικές....88

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

25.1 Εισαγωγή....90
25.2 Ιστορική αναδρομή....90
25.3 Συνθήκη Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τον Νόμο της Θάλασσας (UNCLOS)....90

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΚΤΟ

ΕΙΔΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΖΩΝΕΣ – ΥΦΑΛΟΚΡΗΠΙΔΑ

26.1 Χρήσιμοι ορισμοί και διευκρινίσεις με βάση τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (ΔΘ)....93
26.1.1 Θαλάσσιες ζώνες....93
26.1.2 Εσωτερικά ύδατα....94
26.1.3 Αιγιαλίτιδα ζώνη....94

26.1.4 Συνορεύουσα ζώνη (και αρχαιολογική ζώνη) 95
26.1.5 Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) 95
26.2 Υφαλοκρηπίδα 95
26.3 Η διαφορά της ΑΟΖ από την υφαλοκρηπίδα 97

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΣΤΗΝ ΑΝΟΙΧΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ

27.1 Η αρχή της Ελευθερίας της Ανοιχτής Θάλασσας και οι επιμέρους ελευθερίες αυτής 98
27.2 Το πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα 98
27.3 Το πλοίο στο λιμάνι 99
27.4 Το πλοίο στην αιγιαλίτιδα ζώνη 100

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΟΓΔΟΟ

Η ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ – ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

28.1 Η τρομοκρατία στη θάλασσα – Πειρατεία 101
28.2 Επικίνδυνες περιοχές 101
28.3 Πρόσφατα στοιχεία περιστατικών πειρατειών 103

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΝΑΤΟ

Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

Εισαγωγή 104

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ

Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΙΜΟ

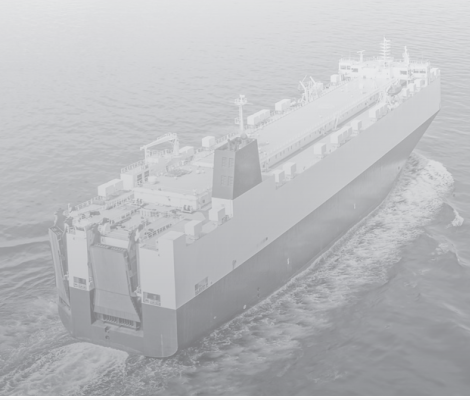
30.1 Η δομή του ΙΜΟ 107
30.1.1 Η Συνέλευση 107
30.1.2 Το Συμβούλιο 107
30.1.3 Η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας 107
30.1.4 Η Νομική Επιτροπή 109
30.1.5 Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος 109
30.1.6 Η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας 109
30.1.7 Η Επιτροπή Διευκολύνσεων 110
30.1.8 Η Γραμματεία 110
30.1.9 Οι Συνδιασκέψεις του ΙΜΟ 110

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΠΡΩΤΟ

ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΙΜΟ

31.1 Οι δραστηριότητες του ΙΜΟ 111
31.1.1 Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας 111
31.1.2 Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυσιπλοΐας 111
31.1.3 Διεθνείς κανονισμοί για τους διάφορους τύπους των φορτίων 114
31.1.4 Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας 114
31.1.5 Διεθνείς κανονισμοί για τη διευκόλυνση των θαλάσσιων μεταφορών 118
31.1.6 Διεθνείς κανονισμοί για την επίλυση θεμάτων νομικής φύσης 118
31.1.7 Διεθνείς κανονισμοί για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος 121
31.1.8 Άλλες Συμβάσεις του ΙΜΟ 122

Βιβλιογραφία 127





ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ
ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΔΙΚΑΙΟΥ

0.1 Έννοια και χαρακτηριστικά του δικαίου

Ο άνθρωπος από τη φύση του είναι κοινωνικός και αισθάνεται από ένστικτο την ανάγκη συμβίωσης με άλλους ανθρώπους για να αντιμετωπίσει τις βιοτικές του ανάγκες. Η τάση αυτή εκδηλώθηκε αρχικά με τη μορφή της πατριαρχικής οικογένειας, που αποτέλεσε τον πρώτο πυρήνα της κοινωνίας. Στη συνέχεια οι κοινωνίες εξελίχθηκαν και έλαβαν τη μορφή πολιτειών.

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

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

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

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

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

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

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

0.2 Πηγές του δικαίου

Οι κανόνες του δικαίου θεσπίζονται από την πολιτεία κατά τη διαδικασία που προβλέπει το 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, ρυθμίζουν τις σχέσεις των ατόμων και είναι υποχρεωτικές για όλους (ουσιαστικοί νόμοι).

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

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

0.3 Ιεράρχηση των κανόνων δικαίου

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

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



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

1.1 Έννοια – Διαίρεση ναυτικού δικαίου

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

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

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

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

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

1.2 Ιστορική εξέλιξη του ναυτικού δικαίου

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

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

Τις πρώτες διατάξεις που ρυθμίζουν σχέσεις ναυτικού δικαίου συναντάμε στον κώδικα του βασιλιά της Βαβυλωνίας Χαμουραμπί (2285 π.Χ.). Στην αρχαία αθηναϊκή δημοκρατία ίσχυσαν πολλοί θεσμοί του νεότερου ναυτικού δικαίου, όπως το ναυτικό δάνειο, η αβαρία κ.λπ., 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.

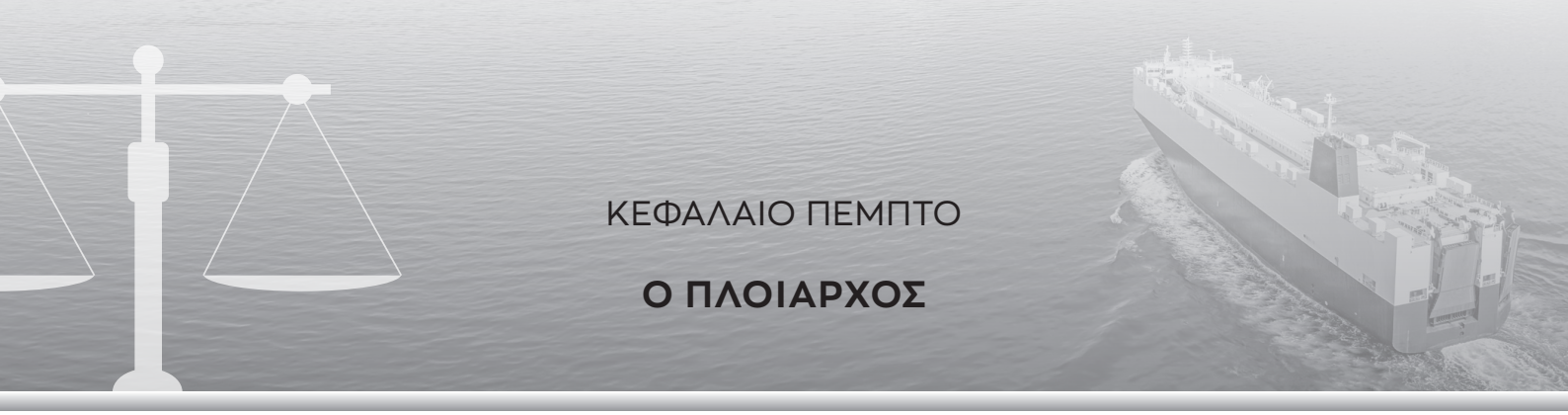
Συστηματική κωδικοποίηση του ναυτικού δικαίου άρχισε τον 17ο αι. μ.Χ. πρώτα στη Γαλλία, με την έκδοση της περίφημης *Ordonnance de la Marine* (1681) του Λουδουβίκου XIV. Ο νόμος αυτός περιλαμβάνει διατάξεις δημόσιου και ιδιωτικού ναυτικού δικαίου, και διαιρείται σε πέντε βιβλία, που υποδιαιρούνται σε τίτλους και σε άρθρα. Αργότερα, όταν επί Ναπολέοντα κωδικοποιήθηκε το εμπορικό δίκαιο με τον 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 (ΔΣ), σχετικές με θέματα ναυτικού δικαίου, κυρώθηκαν από τη χώρα μας.

Το έτος 1958 ο νόμος ΓΨΙΖ αντικαταστάθηκε από

[1] Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' έκδ., Μέρος 1ο, Εισαγωγή Κεφ. 1ο–2ο. Επίσης, Α. Αντάπαση, Λ. Αθανασίου, *Ναυτικό Δίκαιο*, 2020, Εισαγωγικές Παρατηρήσεις §1.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

5.1 Αρμοδιότητες και ευθύνες του Πλοιάρχου

Ο Πλοίαρχος[1,2,3], σύμφωνα με την ισχύουσα ναυτική νομοθεσία και τους κανονισμούς, είναι ο κυβερνήτης και διοικητής του πλοίου, και έχει εξουσία σε όλους όσοι επιβαίνουν σε αυτό.

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

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

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

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

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

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

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

– Αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών

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

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

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

Σε περίπτωση που το πλοίο αντιμετωπίζει έκτα-

[1] Άρθρα 104-129 ΚΔΝΔ.
[2] Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' έκδοση, Μέρος 2ο, Κεφ. 2ο Τίτλος 1ος, Α'.
[3] Άρθρα 190-195 ΚΙΝΔ.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ

ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

9.1 Έννοια – Περιεχόμενο

Οι συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας[1,2] είναι συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ οργανώσεων των εφοπλιστών και των ναυτικών, από αυτές που ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κρίνει ως τις πιο αντιπροσωπευτικές.

Με τις συλλογικές συμβάσεις καθορίζονται οι όροι της σύμβασης ναυτολόγησης όπως είναι οι μισθοί, οι πρόσθετες αμοιβές, οι όροι εργασίας κ.λπ. Καταρτίζονται εγγράφως και αφού κυρωθούν από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

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

Οι συλλογικές συμβάσεις που κυρώνονται από τον Υπουργό και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης 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 σύμβασης καλέσει τις αρμόδιες οργανώσεις να την ανανεώσουν και αυτές δεν ορίσουν αντιπροσώπους ή οι αντιπρόσωποι που τυχόν οριστούν δεν πετύχουν να καταλήξουν σε συμφωνία και υπογραφή νέας σύμβασης, 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 σύμβασης 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 Πλοίαρχοι και τα πληρώματα των πλοίων, είναι υπεύθυνοι για την τήρηση των όρων των συλλογικών συμβάσεων. Οι παραβάτες των συλλογικών συμβάσεων και όσοι αρνούνται να συμμορφωθούν με τη διαταγή αρμόδιας αρχής σχετικά με την εφαρμογή τους, τιμωρούνται με φυλάκιση μέχρις ενός έτους και με χρηματική ποινή.

9.2 Θέματα που ρυθμίζονται με τις συλλογικές συμβάσεις

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

1) 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.

2) Τα διάφορα επιδόματα, όπως είναι το επίδομα Κυριακών, το επίδομα Δ/Ξ κ.ά.

3) Οι ώρες εργασίας στα πλοία για το προσωπικό καταστρώματος, μηχανής και γενικών υπηρεσιών.

4) Οι πρόσθετες εργασίες και πρόσθετες αμοιβές που παρέχονται στους ναυτικούς.

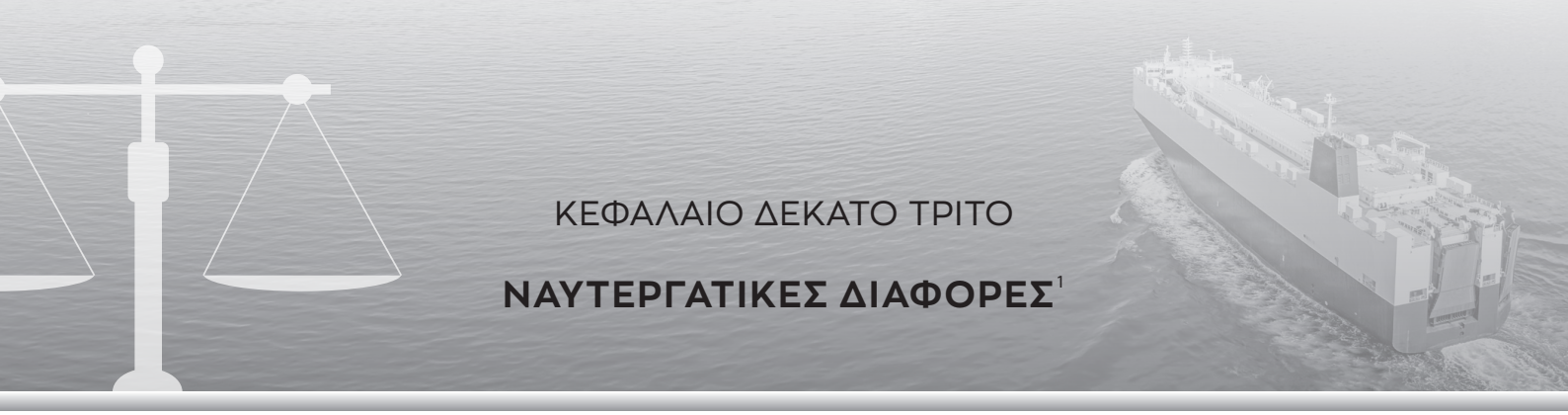
5) Οι ημέρες αργίας και η άδεια που χορηγείται στους ναυτικούς, μετά από ορισμένη υπηρεσία στο πλοίο.

6) Ο τρόπος εξόφλησης των οφειλόμενων αμοιβών στους ναυτικούς.

7) Ο τρόπος επίλυσης των ναυτεργατικών διαφορών, δηλαδή των διαφορών που ανακύπτουν μετα-

[1] Άρθρα 95-100 ΚΔΝΔ.

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



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΡΙΤΟ

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ[1]

13.1 Έννοια – Περιπτώσεις

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

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

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

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

13.2 Επίλυση των ναυτεργατικών διαφορών

Συλλογικές διαφορές που προκύπτουν μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών, εκπροσώπων των πλοιοκτητών και των εργαζομένων κατά την εφαρμογή και ερμηνεία των όρων των συλλογικών συμβάσεων επιλύονται διαιτητικά. Για τον λόγο αυτό, συνιστώνται Διαιτητικές Επιτροπές, οι οποίες λειτουργούν σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζουν οι οικείες συλλογικές συμβάσεις. Οι επιτροπές αυτές οφείλουν να επιλύσουν τις ανακύπτουσες διαφορές κρίνοντας κατ' ελεύθερη εκτίμηση και μη απομακρυνόμενες από το κείμενο της επίδικης συλλογικής σύμβασης.

Οι ***ατομικές διαφορές*** που ανακύπτουν από τη σύμβαση ναυτολόγησης επιλύονται από τα δικαστήρια, κατά τη διαδικασία περί εργατικών διαφορών.

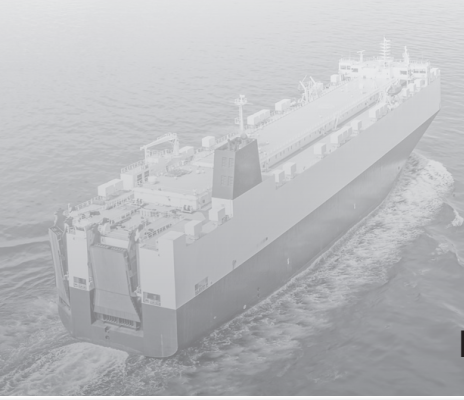
Στην πράξη, οι περισσότερες ατομικές ναυτεργατικές διαφορές επιλύονται από τις λιμενικές ή προξενικές αρχές στις οποίες προσφεύγουν οι ενδιαφερόμενοι ναυτικοί ή Πλοίαρχοι.

Οι λύσεις που δίνονται από τις αρχές αυτές έχουν συμβιβαστικό χαρακτήρα και οι ενδιαφερόμενοι έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν επιπλέον και την άποψη του ΥΝΑΝΠ (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 ΥΝΑΝΠ και αποφεύγεται έτσι η προσφυγή στη δικαστήρια.

Οι λύσεις που δίνονται από το ΥΝΑΝΠ και τις λιμενικές αρχές, κωδικοποιούνται κάθε χρόνο από τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του ΥΝΑΝΠ 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 σύμβασης και της ναυτεργατικής νομοθεσίας γενικότερα◄

[1] Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Ε' έκδοση, Μέρος 2ο, Κεφ. 2ο Τίτλος 1ος– Β'– γ.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΤΟΥ[1,2,3,4]



17.1 Γενικά

Είναι γενικά παραδεκτό πως καμιά ανθρώπινη δραστηριότητα δεν είναι εντελώς απαλλαγμένη από κάποιο ποσοστό κινδύνου ατυχήματος. Παρ' όλα αυτά πολλά ατυχήματα που συμβαίνουν, ακόμα και σε απλές εργασίες, οφείλονται σε πλήρη έλλειψη σύνεσης 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 τον 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 περίπτωσης και να παίρνει τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας, 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 καταλληλότητας του σκάφους και του εξοπλισμού του από πλευράς ναυπηγικής, μηχανολογικής, ηλεκτρολογικής, ναυτιλιακής, τηλεπικοινωνιακής, υγειονομικής και εν γένει ασφάλειας πλοίου και επιβαινόντων.

Η εφαρμογή των διατάξεων αυτών εξασφαλίζεται με την ενέργεια τακτικών και έκτακτων επιθεωρήσεων των πλοίων, σε όλα τα λιμάνια του κόσμου, από τα αρμόδια κρατικά όργανα, και τον εφοδιασμό τους με τα ανάλογα πιστοποιητικά (πρωτόκολλο επιθεώρησης, πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης, ασφάλειας εξαρτισμού, ασφάλειας ραδιοτηλεγραφίας κ.λπ.).

17.2 Πρόληψη εργατικών ατυχημάτων στα πλοία

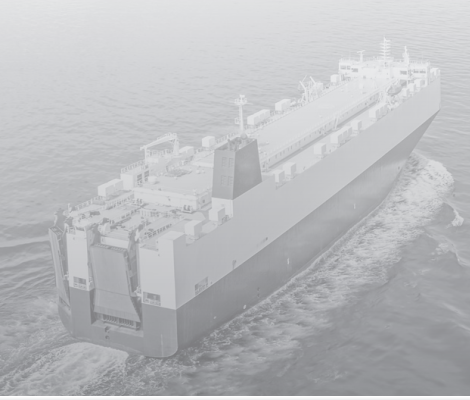
Εκτός από τις ευνοϊκές προϋποθέσεις που εξασφαλίζονται με τον έλεγχο κατασκευής, συντήρησης και λειτουργίας των πλοίων, για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα η διεθνής κοινωνία και οι διάφορες πολιτείες έχουν θεσπίσει ειδικούς κανονισμούς. Αυτοί αποβλέπουν στη δημιουργία και διατήρηση στα 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 (ILO), σε συνεργασία με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) εξέδωσε τον ***Κώδικα Πρόληψης Ατυχημάτων επί του πλοίου***, που συντάχθηκε από ειδικούς εμπειρογνώμονες, οι οποίοι εκπροσωπούσαν τις διάφορες κυβερνήσεις, τον εφοπλισμό και τη ναυτεργατική τάξη.

Ο Κώδικας αυτός δεν είναι νομικό δεσμευτικό κείμενο, ούτε προορίζεται να αντικαταστήσει τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ασφάλειας και υγείας στη ναυτική εργασία. Παρέχει μόνο ειδικές και συστηματικές οδηγίες, ώστε να καταστεί οδηγός για τη δημιουργία και διατήρηση ασφαλών συνθηκών μέσα στα πλοία, εν πλω και εν όρμω, που αντιπροσωπεύουν τις καλύτερες μεθόδους εργασίας που έχουν υιοθετηθεί από πολλές ναυτικές χώρες.

Ο Κώδικας αυτός, με πρωτοβουλία του Ιδρύματος Ευγενίδου, μεταφράστηκε στα ελληνικά και χρησιμοποιείται από τις κρατικές υπηρεσίες, τις ναυτικές σχο-

[1] Νόμος 551/1915.
[2] Άρθρο186 ΚΙΝΔ.
[3] Άρθρα 931-932 Αστικού Κώδικα.
[4] Κώδικας Προλήψεως Ατυχημάτων επί του πλοίου Διεθνών Οργανισμών IMO-ILO.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΠΡΩΤΟ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ[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 αποδεχτεί 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 δημόσιου ναυτικού δικαίου γίνεται κυρίως με διεθνείς συμβάσεις που συνάπτονται μεταξύ δύο ή περισσοτέρων πολιτειών. Οι σημαντικότερες διεθνείς συμβάσεις, στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας, έχουν καταρτιστεί 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 Σύγκρουσης των Πλοίων, στην Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, στην Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας κ.ά.

Τα ***διεθνή έθιμα*** αποτελούν επίσης πηγή του διεθνούς δικαίου. Τέτοια έθιμα έχουν δημιουργηθεί με τη σταθερή και ομοιόμορφη άσκηση εκ μέρους των διαφόρων κρατών, με την πεποίθηση ότι αποτελούν δίκαιο (π.χ. το απαραβίαστο των διπλωματικών υπαλλήλων).

Οι ***γενικές αρχές του δικαίου***, οι κανόνες δηλαδή που είναι αποδεκτοί από το σύνολο των πολιτισμένων κρατών, αποτελούν επίσης πηγή του διεθνούς δικαίου, όπως περί λαθρεμπορίου, ναρκωτικών κ.λπ.

Τμήμα του Δημόσιου Διεθνούς Δικαίου είναι το Δημόσιο Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο ◄

[1] Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο,* Τόμος ΙΙ, Ε' έκδοση, Εισαγωγή, Κεφ. 1ο, Γενικές γνώσεις-παράγραφος 2 «*Ιστορική επισκόπηση ναυτικού Δικαίου*»).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΚΤΟ*

ΕΙΔΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΖΩΝΕΣ – ΥΦΑΛΟΚΡΗΠΙΔΑ

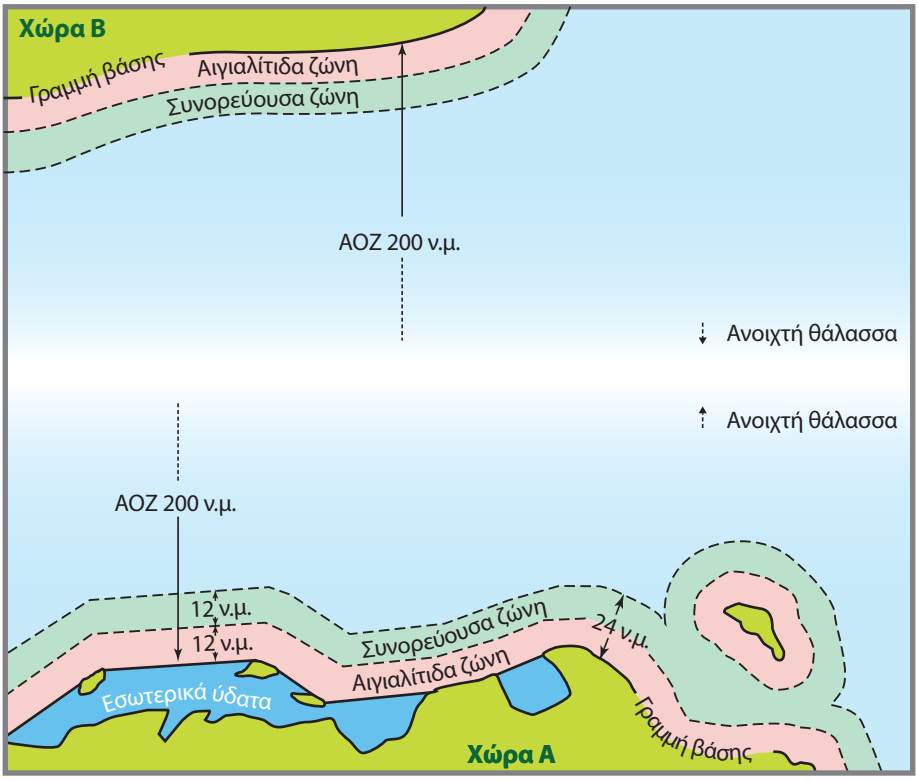
26.1 Χρήσιμοι ορισμοί και διευκρινίσεις με βάση τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (ΔΘ)

26.1.1 Θαλάσσιες ζώνες

Με τις διατάξεις της ΔΣ για το Δίκαιο της Θάλασσας, που αποκρυσταλλώνουν προηγούμενους εθιμικούς κανόνες, έχουν θεσμοθετηθεί οι Θαλάσσιες Ζώνες (σχ. 26.1).

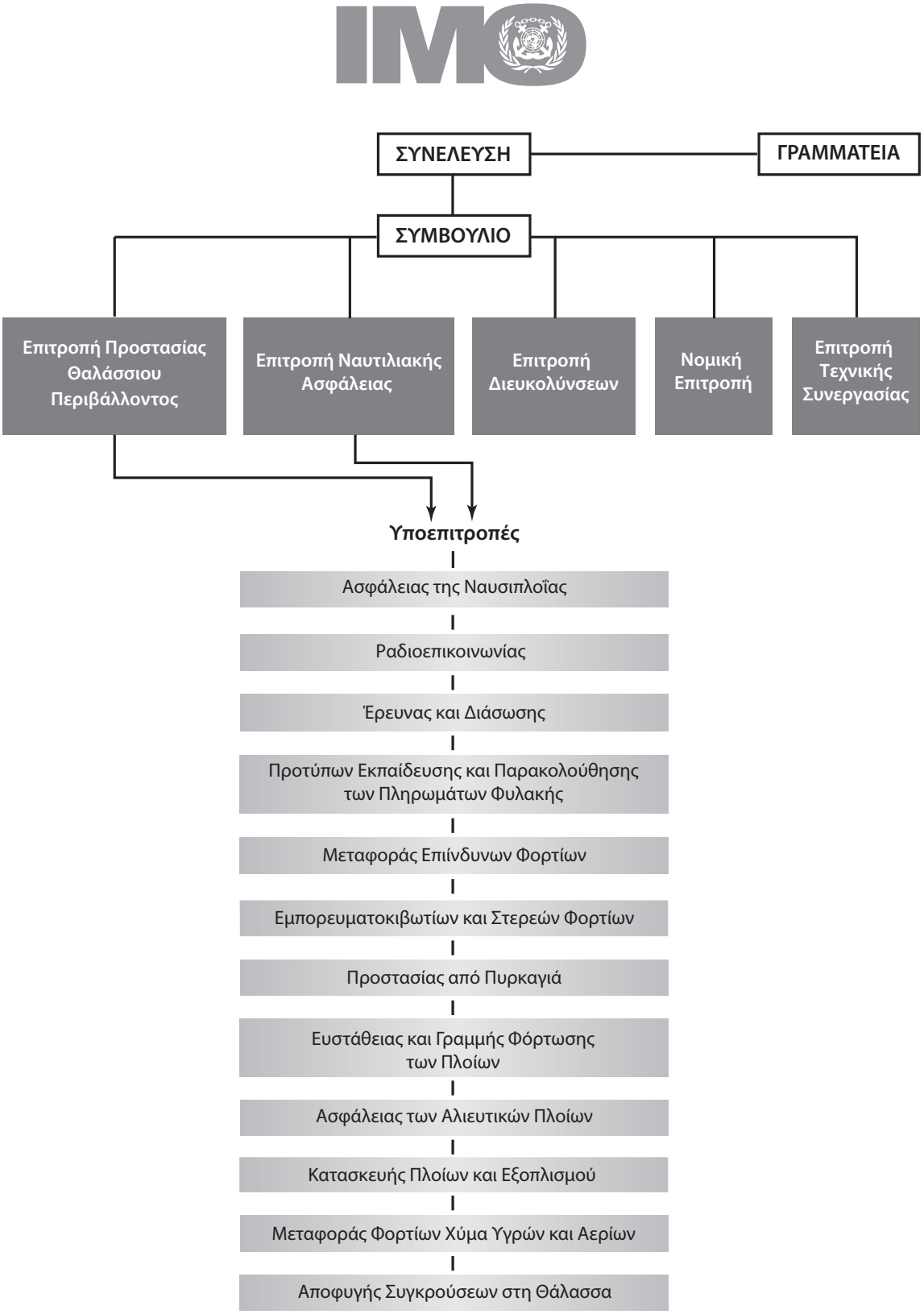
Στην κλασική του μορφή το Δίκαιο της Θάλασσας προέβλεπε δύο θεμελιώδεις ζώνες για τον θαλάσσιο χώρο: την ***αιγιαλίτιδα ζώνη***, όπου το παράκτιο κράτος ασκούσε κυριαρχία και την ***ανοιχτή θάλασσα***, όπου κανένα κράτος δεν ασκούσε κυριαρχία και ήταν ανοιχτή για χρήση από όλα τα κράτη. Στη συνέχεια, οι ζώνες αυξήθηκαν, π.χ. δημιουργήθηκε η ειδική ζώνη αλιείας, έξω από την αιγιαλίτιδα ζώνη.

Κάθε παράκτιο κράτος καθορίζει με την εσωτερική του νομοθεσία τα όρια των θαλάσσιων ζωνών που το περιβάλλουν, μέχρι το ανώτατο όριο που επιτρέπει το διεθνές δίκαιο. Έτσι, με αυτήν την οριοθέτηση, γίνεται γνωστό στα άλλα κράτη ποια είναι τα γεωγραφικά όρια των σχετικών αρμοδιοτήτων του παράκτιου κράτους.



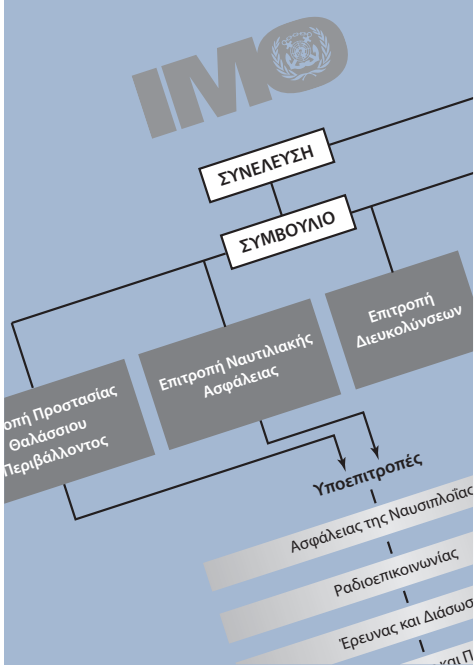
Σχ. 26.1
Θαλάσσιες ζώνες σύμφωνα με τη Σύμβαση ΔΘ

* Συγγραφέας του παρόντος Κεφαλαίου είναι ο κ. ***Αριστοτέλης Αλεξόπουλος,*** δρ. Ναυτιλιακών Σπουδών.



Σχ. 30.1
Η δομή του IMO

Το βιβλίο αυτό ανιχνεύει από διαφορετικές οπτικές γωνίες τις νομικές πτυχές της ναυτιλιακής δραστηριότητας υπό το πρίσμα της επιχειρηματικής εκμετάλλευσης του πλοίου, αλλά και της ναυτεργασίας. Ο νέος Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ν. 5020/2023) αναλύεται παράλληλα και σε σχέση με τον Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου και παρουσιάζεται το νομικό πλαίσιο της σύμβασης ναυτολόγησης, το σύνολο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των μελών του πληρώματος, καθώς και οι δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου εξουσίες του Πλοιάρχου επί του πλοίου. Ταυτόχρονα, το διεθνές δίκαιο της θάλασσας και οι διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις που ρυθμίζουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, αλλά και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελούν το βασικό ρυθμιστικό πλαίσιο του διεθνούς ναυτιλιακού εμπορίου.



ISBN 978-960-337-214-1