

1985

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΝΙΚ. ΜΥΛΩΝΟΠΟΥΛΟΣ
Αξιωματικός Λιμενικού Σώματος

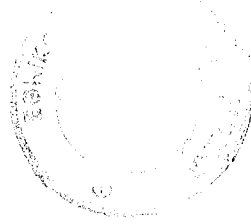
Η απαγόρευση του απόπλου των πλοίων

Διδακτορική Διατριβή

ΑΘΗΝΑ 1991

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΝΙΚ. ΜΥΛΩΝΟΠΟΥΛΟΣ

Αξιωματικός Λιμενικού Σώματος



Η απαγόρευση του απόπλου των πλοίων

Διδακτορική Διατριβή

ΑΘΗΝΑ 1991

στη σύζυγό μου

Η έγκριση διδακτορικής διατριβής από το Πάντειο Πανεπιστήμιο, δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

(Ν. 5343/1932, άρθρο 202, παρ. 2)

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το αντικείμενο της μελέτης αυτής είναι το διοικητικό μέτρο της απαγόρευσης του απόπλου των πλοίων. Το πλοίο, πάντοτε, σε όλες τις εποχές, υπήρξε και εξακολουθεί να είναι βασικό μέσο συγκοινωνίας και μεταφοράς· είτε ως μέσο μεταφοράς εμπορευμάτων - πλοίο φορτηγό / εμπορικό, είτε ως συγκοινωνιακό μέσο μεταφοράς επιβατών - πλοίο επιβατηγό, είτε ως μέσο ψυχαγωγίας - πλοίο τουριστικό/αναψυχής.

Με όποια μορφή και αν μελετηθεί το πλοίο, η απαγόρευση του απόπλου του από την αρμόδια διοικητική Αρχή - Λιμενική Αρχή ή Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας - προκαλεί πλήθος προβλημάτων στις σχέσεις Διοίκησης και Διοικουμένων με πολλαπλές κοινωνικές, οικονομικές και, μερικές φορές, εθνικές επιπτώσεις, με δεδομένο ότι η ναυτιλία αποτελεί σημαντικότατο κεφάλαιο για τη χώρα μας.

Οι Αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος αντιμετωπίζουν, πολλές φορές, στην επαγγελματική τους σταδιοδρομία το διοικητικό μέτρο της απαγόρευσης του απόπλου με όλες τις συνέπειές του και προβληματίζονται ιδιαίτερα για το καθεστώς που διέπει τη θέσπιση και επιβολή αυτού του μέτρου. Ένα μέτρο που προβληματίζει όχι μόνο τα όργανα της Δημόσιας Διοίκησης - τους υπηρετούντες στο Λιμενικό Σώμα - Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας - αλλά και, ιδίως, όσους ασχολούνται με τη ναυτιλία - ναυτικούς, πλοιοκτήτες, φορτωτές, ναυτικούς πράκτορες, κ.ά.

Σκοπός της έρευνας αυτής είναι να εντοπιστούν οι περιπτώσεις που επιφέρουν την επιβολή της απαγόρευσης του απόπλου, να μελετηθούν τα νομικά και πρακτικά προβλήματα που αναφύονται κατά την επιβολή αυτού του μέτρου και να προταθούν λύσεις, ενδεχομένως, διαφορετικές απ' αυτές που υιοθετούνται μέχρι σήμερα από το Υ.Ε.Ν.

Η έρευνα, η οποία, κατά κύριο λόγο, στοχεύει στην ορθολογικότερη αντιμετώπιση του προβλήματος της απαγόρευσης του απόπλου, αποτέλεσε καρπό μακρόχρονης και επίπονης προσπάθειας, δεδομένου, μάλιστα, ότι το συγκεκριμένο θέμα δεν είχε στο παρελθόν απασχολήσει την επιστήμη.

Η μελέτη αυτή εκπονήθηκε ως διδακτορική διατριβή στο Πάντειο Πανεπιστήμιο, στο τμήμα Δημόσιας Διοίκησης. Θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές ευχαριστίες μου στον καθηγητή κ. Στέφανο Στεφανόπουλο που είχε την εποπτεία της μελέτης αυτής και που με την εποικοδομητική του κριτική συνέβαλε στη βελτίωσή της.

Επίσης θερμά ευχαριστώ την λέκτορα του Παντείου Πανεπιστημίου κ. Ανδρομάχη Μαρκαντωνάτου-Σκαλτσά που εισηγήθηκε την έγκρισή της.

Αθήνα 1991

Δ. Ν. ΜΥΛΩΝΟΠΟΥΛΟΣ

Αξιωματικός Α. Σ.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΛΟΙΟ

	Σελ.
Α. Πραγματική έννοια	13
Β. Τεχνική έννοια	14
Γ. Νομοθετική έννοια	15

ΜΕΡΟΣ Ι. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι.

Πλους - κατάπλους - απόπλους	25
------------------------------------	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ.

Α. Η απαγόρευση του απόπλου	31
Β. Η απαγόρευση του απόπλου ως διοικητική πράξη - νομική φύση της πράξης	31
Γ. Η αρμοδιότητα του διοικητικού οργάνου για την έκδοση της πράξης της απαγόρευσης του απόπλου	33
Δ. Η διακριτική ευχέρεια του οργάνου	34

ΜΕΡΟΣ ΙΙ.

Διάκριση των περιπτώσεων της απαγόρευσης του απόπλου	39
--	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι.

Α. Η απαγόρευση του απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών	43
Β. Νομοθετική ρύθμιση	43
Γ. Κριτική προσέγγιση	46

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ.

Α. Περί ασφάλειας πλοίου και ναυσιπλοΐας	51
Β. Ισχύουσα νομοθεσία	54
Γ. Κριτική προσέγγιση	59

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ.

A. Σύνθεση προσωπικού πλοίου - ανθρώπινος παράγων	63
B. Ισχύουσα νομοθεσία περί απαγόρευσης απόπλου λόγω αντικανονικής σύνθεσης προσωπικού	64
Γ. Έλεγχος σύνθεσης πλοίων με ξένη σημαία	68

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙV.

A. Ρύπανση	85
B. Μομοθετική ρύθμιση	87
Γ. Κριτική προσέγγιση	98

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V.

A. Η απαγόρευση του απόπλου λόγω μη καταβολής των πλοηγικών δικαιωμάτων	83
B. Η απαγόρευση του απόπλου λόγω μη καταβολής των φαρικών τελών	85

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI.

A. Η απαγόρευση απόπλου λόγω κατάσχεσης	91
B. Η άρση της απαγόρευσης του απόπλου	98

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ.

I. Η απαγόρευση του απόπλου λόγω (αποφυγής) σύγκρουσης πλοίων	103
II. Η απαγόρευση του απόπλου στον Αλιευτικό Κώδικα, ως διοικητική ποινή	104

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ.

A. Η έννομη προστασία του διοικούμενου	109
B. Η αστική ευθύνη του δημοσίου	113
Γ. Η ευθύνη του διοικητικού οργάνου	114
Δ. Συμπεράσματα - Προτάσεις	117

ΜΕΡΟΣ ΙV.

ΤΥΠΙΚΟ

1. Άδεια απόπλου πλοίου με ξένη σημαία	121
--	-----

2. Άδεια απόπλου πλοίου με ελληνική σημαία (ναυτολόγιο)	122
3. Έντυπο διαταγής αναστολής απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών	126
4. Έντυπο διαταγής άρσης αναστολής απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών	127
5. Έντυπο «ειδικού πρακτικού» περί χορήγησης απόπλου του πλοίου	128
6. Πιστοποιητικό ασφάλειας επιβατηγού πλοίου	130
7. Πιστοποιητικό ασφάλειας κατασκευής φορτηγού πλοίου	132
8. Πιστοποιητικό ασφάλειας εξαρτισμού φορτηγού πλοίου	134
9. Πιστοποιητικό ασφάλειας ραδιοτηλεγραφίας φορτηγού πλοίου	137
10. Πιστοποιητικό ασφάλειας ραδιοτηλεφωνίας φορτηγού πλοίου	138
11. Υπόδειγμα απόφασης επιβολής προστίμου για ρύπανση	139
12. Υπόδειγμα εγγυητικής επιστολής Τράπεζας	141
13. Πιστοποιητικό ασφάλισης ή άλλης οικονομικής εξασφάλισης αστικής ευθύνης λόγω ζημιών από ρύπανση	142
14. Υπόδειγμα προσωρινής διαταγής	143
15. Υπόδειγμα άδειας μεθόρμησης πλοίου	145
BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	147

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

Α.Κ.	Αστικός Κώδικας
Α.Ν.	Αναγκαστικός Νόμος
απόφ.	απόφαση
Β.Δ.	Βασιλικό διάταγμα.
ΒF	Beaufort
Γ.Ε.Ν.Ε.	Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας
Γ.Κ.Λ.	Γενικός Κανονισμός Λιμένος.
γνωμ.	γνωμοδότηση.
Δ.Δ.Α.	Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας
Δ.Μ.	Δελτίο Μελετών.
Δ/Ξ	Δεξαμενόπλοιο.
Δ.Σ.	Διεθνής Σύμβαση
Ε.Α.Ν.	Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας
Ε/Γ	Επιβατηγό πλοίο.
εδ.	εδάφιο.
Ε.Ε.Ν.	Εφημερίς Ελλήνων Νομικών
Ε.Ε.Π.	Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων
Εισ.Ν.	Εισαγωγικός Νόμος.
Ε.Μ.Υ.	Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία.
Εμπ. Ν.	Εμπορικός Νόμος.
Ε.Ν.	Εμπορικό Ναυτικό.
Ι.Μ.С.Ο.	Intergovernmental Maritime Consultative Organisation.
Ι.Μ.Ο.	International Maritime Organisation.
κ.ά.	και άλλα.
Κ.Δ.Ν.Δ.	Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού δικαίου.
κ.ε.	και επόμενα.
Κ.Ε.Δ.Ε.	Κώδικας Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων.
Κ.Ι.Ν.Δ.	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού δικαίου.
κ.κ.χ.	κόρροι καθαρής χωρητικότητας.
κ.ο.χ.	κόρροι ολικής χωρητικότητας.
Κ.Πολ.Δ.	Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας.
Λ.Σ.	Λιμενικόν Σώμα.
Μ.Ο.Υ.	Memorandum Of Understanding.
Ν.	Νόμος
Ν.Δ.	Νομοθετικό διάταγμα.

Νο.Β.	Νομικό Βήμα.
Ο/Γ	Οχηματαγωγό (πλοίο).
παρ.	παράγραφος.
Π.Γ.Ε.	Πιστοποιητικό Γενικής Επιθεώρησης.
Π.Δ.	Προεδρικό Διάταγμα.
Π.Κ.	Ποινικός Κώδικας.
Π.Σ.	Πλοηγικός Σταθμός.
σελ.	σελίδα.
Σ.Ε.Ν.	Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού.
SOLAS	Safety Of Life At Sea.
Σ.Π.Κ.	Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας.
Σ.τ.Ε.	Συμβούλιο της Επικρατείας.
Υ.Α.	Υπουργική Απόφαση.
Υ.Ε.Ν.	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
Υ.Υ.	Υδρογραφική Υπηρεσία.
Φ/Γ	Φορτηγό (πλοίο).
Φ.Ε.Κ.	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως.

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΠΛΟΙΟ

- A. Πραγματική έννοια
- B. Τεχνική έννοια
- Γ. Νομοθετική έννοια

Α. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΝΝΟΙΑ

Είναι βέβαιο ότι ο άνθρωπος από τους αρχαιότετους χρόνους χρησιμοποίησε τα μονόξυλα και τις σχεδίες για να διασχίσει μικρές αποστάσεις σε ποταμούς και λίμνες. Όταν ανακάλυψε τη φωτιά, δρῆκε τον τρόπο να κοιλαίνει τους κορμούς των δένδρων με την καύση και χρησιμοποιώντας τα λίθινα εργαλεία να κατασκευάζει ξύλινα κουπιά για την προώθηση της σχεδίας αντί των χειρών του που χρησιμοποιούσε μέχρι τότε ⁽¹⁾. Σε Αιγυπτιακά όστρακα βρέθηκαν αναπαραστάσεις πλοίων που ῆσαν κατασκευασμένα από πάπυρο και τα οποία μάλιστα ῆφεραν πανιά - το τριγωνικό ιστίο ⁽²⁾. Λόγος για το πλοίο γίνεται στα ιστορικά κείμενα από την 10η χιλιετηρίδα π.Χ. στο Μινωικό πολιτισμό.

Η πρώτη ῆλη που χρησιμοποιήθηκε στη ναυπηγική τέχνη είναι το ξύλο. Σήμερα χρησιμοποιείται για τη κατασκευή ιστιοφόρων, λέμβων και μικρών, γενικά, σκαφών. Διότι, όσο αυξάνεται το μέγεθος του πλοίου, πρέπει να αυξάνεται και το πάχος της χρησιμοποιούμενης ξυλείας. Με αυτό το τρόπο το ξύλινο πλοίο γίνεται βαρύτερο, ολιγότερο ανθεκτικό και ολιγότερο ελαστικό από το σιδερένιο πλοίο με τις αυτές διαστάσεις. Το υλικό που σήμερα χρησιμοποιείται ευρέως είναι το μέταλλο και ιδιαίτερα ο χάλυβας ⁽³⁾. Διότι το μεταλλικό πλοίο ῆχει μικρότερο βάρος από το αντίστοιχο ξύλινο, μεγαλύτερη αντοχή και ελαστικότητα, μακρότερη διάρκεια ζωής, οικονομία στη συντήρησή του. Τα πλοία διακρίνονται σε διάφορους τύπους ⁽⁴⁾ με βάση ορισμένα κριτήρια, ὅπως το υλικό κατασκευής, το μέσο πρόωσης και τον προορισμό αυτών. Ανάλογα με το υλικό κατασκευής διακρίνονται σε (α) ξύλινα πλοία, τα οποία κατασκευάζονται ῆξ ολοκλήρου από ξύλο, (β) μεταλλικά πλοία, τα οποία κατασκευάζονται ῆξ ολοκλήρου από μέταλλο, σήμερα κυρίως από χάλυβα και κράματα αλουμινίου και (γ) τα μικτής κατασκευής πλοία, ῆκείνα που κατασκευάζονται και από ξύλο και από μέταλλο ⁽⁵⁾. Ανάλογα με το μέσο πρόωσης διακρίνονται σε (α) κωπήλατα, αυτά που κινούνται με την κώπη (κουπί) και είναι το αρχαιότερο μέσο πρόωσης (τριήρεις, γαλέρες,

(1) H.W. Vanloon (μετ. Ν. Σαπλή), «Ιστορία της Ναυτιλίας», Αθήναι (χ.χ.), σελ. 17.

(2) J.C. Hempel «Το πλοίο σας και η συντήρησή του», Κολεγιάγη 1963, σελ. 1.

(3) Ζ.Ν. Σδοῦγκου «Ναυτική Τέχνη», Αθήνα 1981, σελ. 1.

(4) Β. Φραγκούλη «Τεχνική του πλοίου», Αθήναι, 1949, σελ. 17.
Ζ.Ν. Σδοῦγκου «Ναυτική Τέχνη», Αθήνα 1981, σελ. 1 - 5.

(5) Υπάρχουν και τα πλοία από «μπετόν αρμέ» που χρησιμοποιήθηκαν στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ιδίως από τη Γερμανία, λόγω της ῆλλειψης του χάλυβα. Επίσης η τεχνική ῆξέλιξη φέρει σε χρήση κάθε φορά νέα υλικά για την κατασκευή πλοίων π.χ. το πλαστικό.

κ.λπ.), (β) ιστιοφόρα ⁽⁶⁾ τα κινούμενα με ιστία (πανιά), όπως είναι ο δρόμων, ο πάρων (μπρίκι), ο τροχαντήρ (τρεχαντήρι), κ.λπ. και (γ) μηχανοκίνητα, αυτά που κινούνται με οποιοδήποτε μηχανικό μέσο πρόωσης. Ανάλογα με το μέσο που γίνεται η πρόωση διακρίνονται σε τροχήλατα (ο τροχός χρησιμοποιήθηκε πολύ πριν την έλικα) και σε ελικοκίνητα. Τα ελικοκίνητα, ανάλογα με τον τύπο της μηχανής που χρησιμοποιείται για την κίνηση της έλικας, διακρίνονται σε ατμόπλοια, δηζελοκίνητα, σε πλοία κινούμενα με ατμοστροβίλους. Ανάλογα με τον προορισμό τους τα πλοία διακρίνονται σε (α) εμπορικά, (β) μη εμπορικά και (γ) πολεμικά. Εμπορικά θεωρούνται τα πλοία που μεταφέρουν πρόσωπα, πράγματα, ή ασχολούνται με άλλες κερδοσκοπικές εργασίες, όπως αλιεία, ρυμούλκηση, ναυαγοσωστικές επιχειρήσεις κ.λπ. Τα πλοία αυτά διακρίνονται σε (α) επιβατηγά, αυτά που μεταφέρουν μόνο επιβάτες, (β) φορτηγά, που μεταφέρουν φορτία σε στερεά ή υγρά κατάσταση (υπάρχουν ειδικά φορτηγά πλοία για μεταφορά καυσίμων), πλοία ψυγεία για μεταφορά ευπαθών φορτίων, όπως κρεάτων, ιχθύων κ.λπ. Μη εμπορικά είναι τα πλοία που χρησιμοποιούνται σε ναυτικές εργασίες ή απασχολήσεις χωρίς να έχουν κερδοσκοπικό χαρακτήρα, όπως τα κρατικά πλοία που εξυπηρετούν δημόσιες ανάγκες και που διατίθενται σε άσκηση δημόσιας υπηρεσίας (καταδιωκτικά της Λιμενικής και της Θαλάσσιας Οικονομικής Αστυνομίας), πλοηγίδες, καλωδιακά του Ο.Τ.Ε., πλοία επιστημονικών ιδρυμάτων, όπως τα ωκεανογραφικά κ.λπ. Πολεμικά πλοία είναι αυτά που αποτελούν μέρος των ενόπλων δυνάμεων του κράτους και προορίζονται για την άμυνα και προάσπιση της ελευθερίας των θαλασσών της χώρας και ανάλογα με την ειδικότερη αποστολή τους διακρίνονται σε διάφορους τύπους.

B. ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Από την πραγματική έννοια του πλοίου οδηγούμεθα στη τεχνική - επιστημονική έννοια αυτού, αυτή που προκύπτει από τις τεχνικές συνθήκες της ναυτιλίας, από την επιστήμη και από τα δεδομένα της κοινής πείρας. Αυτή την τεχνική έννοια συνθέτουν τα πιο κάτω στοιχεία :

(α). **Σκάφος** : Σκάφος είναι κάθε κοίλο σώμα, (δεν θεωρείται σκάφος η σχεδία που αποτελείται από δένδρα ή σανίδες).

(β). **Πλοϊμότητα του σκάφους** : Το σκάφος πρέπει να έχει τη δυνατότητα να πλέει στο νερό είτε αυτό είναι θάλασσα είτε λίμνη είτε ποτάμι. Δεν προβληματίζει την τεχνική έννοια του πλοίου εάν το σκάφος έχει την ικανότητα να πλέει με αυτοδύναμη πρόωση ή να πλέει ρυμουλκούμενο. Δεν θεωρείται όμως πλοίο κάθε κοίλο σκάφος που επιπλέει και που προορίζεται να παραμείνει ακίνητο, προσδεμένο στον πυθμένα ή στην ακτή, για να εκπληρώσει το σκοπό του, όπως ο σημαντήρας ή ο επιπλέον φάρος κ.λπ. Επίσης δεν χαρακτηρίζεται ως πλοίο το σκάφος που

(6) Α. Οικονομόπουλου «Στοιχεία Κυβερνητικής», Αθήναι 1949, σελ. 16 - 31.

ναυπηγείται και ευρίσκεται στο ναυπηγείο (καρνάγιο) μέχρις ότου ριφθεί στη θάλασσα. Γεννάται όμως το ζήτημα αν το σκάφος που ναυάγησε εξακολουθεί να θεωρείται πλοίο πάντοτε από την τεχνική έννοια του όρου. Η θεωρία δέχεται ότι αν το σκάφος ανελκυσθεί και δεν έχει απωλέσει οριστικά την πλοϊμότητά του, τότε παραμένει ως πλοίο ⁽⁷⁾

(γ). Το σκάφος απαιτείται να εξυπηρετεί κάποιο ναυτιλιακό προορισμό. Ο προορισμός αυτός συνίσταται στη μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων ή σε κάποια άλλη ναυτιλιακή ενασχόληση, όπως αλιεία, θαλάσσια αρωγή κ.λπ.

Νομίζω ότι το τελευταίο στοιχείο, δηλαδή ο ναυτιλιακός προορισμός δεν προσδιορίζει κατ' ανάγκη την τεχνική έννοια του πλοίου. Και αυτό διότι κάθε σκάφος που πληροί τις δύο προϋποθέσεις του κοίλου σώματος και της πλοϊμότητας είναι σε θέση να εκπληρώσει κάποιο ναυτιλιακό προορισμό (αλιεία, θαλάσσια αρωγή κ.λπ.). Ενδεχομένως η επιλογή του είδους της ναυτιλιακής υπηρεσίας να περιορίζεται τεχνικά από το συγκεκριμένο πλοίο, όμως δεν προσδιορίζεται η τεχνική έννοια του πλοίου από τον ναυτιλιακό προορισμό.

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Διαφορετική είναι η νομοθετική έννοια του πλοίου, δηλαδή η έννοια που υιοθετούν τα νομοθετικά κείμενα για να ορίσουν το πλοίο ⁽⁸⁾ Η έννοια αυτή δεν ορίζεται κατά εννιαίο τρόπο στα διάφορα νομοθετήματα, αλλά ανάλογα με τον ειδικότερο σκοπό του κειμένου. Έτσι βλέπουμε ότι :

1. Ο Κ.Ι.Ν.Δ. (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου) ορίζει στο άρθρο του (1), «Πλοίο, κατά την έννοια του παρόντος νόμου είναι κάθε σκάφος, χωρητικότητας καθαράς, τουλάχιστον, δέκα κόρων, προορισμένο για να κινείται αυτοδυνάμως στη θάλασσα. Οι διατάξεις του τρίτου, τέταρτου, έκτου, έβδομου, δωδέκατου, δέκατου τρίτου και δέκατου τέταρτου τίτλων του παρόντος νόμου εφαρμόζονται ανάλογα και σε κάθε άλλο πλωτό ναυπήγημα». Ο νόμος ορίζει σαφώς ότι για την νομοθετική έννοια του πλοίου απαιτούνται τα ακόλουθα στοιχεία :

(α). Σκάφος.

(β). Χωρητικότητα καθαρά, τουλάχιστον, δέκα κόρων.

(γ). Αυτοδύναμη κίνηση και

(δ). Θάλασσα.

Για τον Κ.Ι.Ν.Δ. δεν αποτελεί στοιχείο της νομικής έννοιας του πλοίου η «κερδοσκοπία», στοιχείο που εθεωρείτο απαραίτητο για τον προϊσχύσαντα νόμο ΓΨΙΖ/1910. Κατ' αυτό τον τρόπο εκπληρώθηκε η σύγχρονη επιταγή του Ναυτικού

(7) Ν. Παπαπολίτη «Επιθαλάσσιος αρωγή», Αθήναι 1963, σελ. 73.

Κ. Ρόκα «Ναυτικό Δίκαιο», Αθήναι 1968, σελ. 34.

Ν. Δελούκα «Το Ναυτικό Δίκαιο», Αθήναι 1979, σελ. 63.

(8) Πλοίο, στο Αγγλικό Ναυτικό Δίκαιο θεωρείται οποιασδήποτε περιγραφής σκάφος χρησιμοποιούμενο για ναυσιπλοία, μη κινούμενο με κουπιά.

Σ. Κρεμεζή «Στοιχεία Αγγλικού Ναυτικού Δικαίου», Αθήναι 1973, σελ. 5.

Δικαίου, να επεκταθεί η εφαρμογή των διατάξεών του σε όλα τα πλοία και τα ιδιωτικά (π.χ. θαλαμηγά αναψυχής) σύμφωνα με τα ισχύοντα και διεθνώς. Ας αναλύσουμε τα στοιχεία :

(α). **Σκάφος**, κάθε κοίλο πλωτό μέσο, όπως αυτό προσδιορίζεται πιο πάνω, στη τεχνική έννοια του πλοίου.

(β). **Σκάφος που να έχει χωρητικότητα καθαρά, τουλάχιστον, δέκα κόρους** ⁽⁹⁾ Θέτει ο νομοθέτης το κριτήριο της χωρητικότητας και μάλιστα της καθαράς χωρητικότητας, αντιδιαστέλλοντας αυτήν από την έννοια της ολικής χωρητικότητας και περιορισμένης στους δέκα κόρους κατά κατώτατο όριο. Η χωρητικότητα εκφράζει το επίσημο μέγεθος των πλοίων, το οποίο μέγεθος, δεδαιώς, δηλώνεται και με άλλους όρους, όπως εκτόπισμα, με διαφορετική όμως έννοια ⁽¹⁰⁾ Χωρητικότητας του πλοίου καλείται, γενικά, ο όγκος των εσωτερικών χώρων αυτού, διακρίνεται σε ολική και καθαρά. **Ολική χωρητικότητας** (Gross Register Tonnage ή Gross Tonnage) καλείται το άθροισμα όλων των χώρων που είναι εστεγασμένοι κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα. **Καθαρά χωρητικότητας** (Net Register Tonnage ή Net Tonnage) καλείται η χωρητικότητας που απομένει από την αφαίρεση από την ολική χωρητικότητα όλων των χώρων του σκάφους που δεν προορίζονται για εμπορική εκμετάλλευση, όπως οι ενδιστάσεις Πλοιάρχου και πληρώματος, αποθήκες, δεξαμενές καυσίμων, μαγειρεία, λεβητοστάσια, μηχανοστάσια ⁽¹¹⁾ Η καθαρά χωρητικότητα, λοιπόν, του σκάφους, για να θεωρηθεί πλοίο κατά την έννοια του Κ.Ι.Ν.Δ. ⁽¹²⁾ πρέπει να είναι τουλάχιστον δέκα κόροι.

(γ). **Αυτοδύναμη κίνηση**. Απαραίτητο στοιχείο για τη νομοθετική έννοια του πλοίου στον Κ.Ι.Ν.Δ. είναι η ικανότητα αυτού να πλέει με ίδια δύναμη, με δικά του μέσα πρόωσης είτε αυτά είναι τεχνητά, π.χ. μηχανές εσωτερικής καύσης, είτε με την εκμετάλλευση των φυσικών δυνάμεων, π.χ. ιστιοφόρο. Επομένως, κατά τη σαφή και ρητή διάταξη του νόμου δεν είναι πλοίο το σκάφος εκείνο που ανεξαρτήτως χωρητικότητας και διαστάσεων δεν μπορεί να πλέει με δικά του μέσα πρόωσης, αλλά ενδεχομένως ρυμουλκείται ⁽¹³⁾, π.χ. φορτηγίδες.

(δ). **Στη θάλασσα**. Σύμφωνα με την έννοια του παρόντος νόμου, του Κ.Ι.Ν.Δ.,

(9) **Κόρος** (Register ton) είναι μονάδα μέτρησης της χωρητικότητας που ισούται με 100 κυβικούς πόδες ή 2,83 μ³.

(10) **Δ. Ορφανού** «Καταμέτρηση Χωρητικότητας Εμπορικών Πλοίων», Πειραιεύς, 1969, σελ. 11.

(11) Οι χώροι αυτοί καλούνται «**εκπιπόμενοι**», Deducted Spaces.

(12) Νόμος 3816/1958, (ΦΕΚ 32Α/28.2.1958).

(13) το άρθρο 1 του Ν.Δ. 117/1974 (ΦΕΚ 310Α/23.10.1974) «**Περί χαρακτηρισμού ως πλοίων ενίων πλωτών ναυπηγμάτων και εφαρμογής επ' αυτών των εκάστοτε περί πλοίων ισχυουσών διατάξεων**» διευκρίνισε την έννοια του πλοίου ως ακολούθως : «Πλωτά γεωτρώπανα, εκτοπίσματος ανωτέρου των 5.000 τόνων ως και πλωτά διύλιση και αποθήκες πετρελαίου ολικής χωρητικότητας ανωτέρας των 15.000 κόρων, χρησιμοποιούμενα από κατασκευής ή μετασκευής για εξερευνησεις, γεωτρήσεις του θαλάσσιου βυθού, άντληση από την θάλασσα, διύλιση και εναποθήκευση πετρελαίου ή φυσικών αερίων που προέρχονται από τις πιο πάνω απασχολήσεις των, χαρακτηρίζονται ως πλοία, εφαρμοζομένων επ' αυτών όλων των εκάστοτε ισχυουσών γενικών και ειδικών περί πλοίων διατάξεων με εξαίρεση τους τίτλους, τρίτο και τέταρτο του Κ.Ι.Ν.Δ. και τα άρθρα 46 παρ. 1 εδάφ. ε έως και ι, 47 έως και 52, 87 έως και 92 και 104 έως και 135 του Κ.Δ.Ν.Δ.».

ένα σκάφος για να θεωρηθεί πλοίο, θα πρέπει, εκτός της, τουλάχιστον, δέκα κόρων καθαρής χωρητικότητας και της αυτοδύναμης πρόωσης, να πληροί και μία τέταρτη προϋπόθεση, δηλαδή, να κινείται στη θάλασσα. Ο νομοθέτης εννοεί σαφώς τη θαλασσοπλοία και αποκλείει την ποταμοπλοία ⁽¹⁴⁾ (πλεύση σε ποτάμια) και την λιμνοπλοία (πλεύση σε λίμνες). Και αυτό, σύμφωνα με τη λεκτική διατύπωση του νόμου σε αντίθεση με τον προϊσχύσαντα Εμπορικό Νόμο (άρθρο 226), όπου διατυπωνόταν η έκφραση «*συνήθως εν θαλάσση*». Φαίνεται πως ο νομοθέτης έλαβε υπόψη την πραγματικότητα, το αντικειμενικό στοιχείο, ότι δηλαδή στην Ελλάδα δεν υπάρχουν πλεύσιμοι ποταμοί και λίμνες και περιόρισε και νομικά την πλεύση μόνο στη θάλασσα παραλείποντας τη διατύπωση «*στο νερό*» ή αυτή του παρελθόντος. Συνοψίζοντας, λοιπόν, είναι βέβαιο ότι σύμφωνα με το νόμο απαιτείται η συνδρομή και των τεσσάρων προαναφερομένων στοιχείων για την συγκρότηση της νομικής έννοιας του πλοίου.

Τίθεται όμως το ερώτημα, εάν η απώλεια κάποιου από τα πιο πάνω στοιχεία οδηγεί και στην απώλεια της ιδιότητας του πλοίου. Όπως προκύπτει από την έννοια του πλοίου που ορίζεται στο νόμο, πράγματι η απώλεια ενός στοιχείου επιφέρει την εξαφάνιση της ιδιότητας του πλοίου με την επισήμανση ότι θα πρόκειται για οριστική απώλεια, όπως για παράδειγμα πλοίο που θυθίστηκε και δεν υπάρχει δυνατότητα ανέλκυσής του δεν μπορεί να θεωρείται πλοίο. Στη δεύτερη παράγραφο του άρθρου (1) του Κ.Ι.Ν.Δ. αναφέρεται ότι συγκεκριμένες διατάξεις του νόμου εφαρμόζονται ανάλογα και σε κάθε άλλο πλωτό ναυπήγημα. Δεν ορίζεται όμως στο νόμο ποίο σκάφος θεωρείται πλωτό ναυπήγημα, αν και γίνεται διάκριση στη νομική έννοια του πλοίου και του πλωτού ναυπηγήματος που έχει σημασία, ότι δηλαδή στα πλωτά ναυπήγματα εφαρμόζονται ανάλογα και μόνο οι διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ. που περιοριστικά αναφέρονται στη παράγραφο (2) του άρθρου (1), δηλαδή : (α) Περί Πλοιάρχου, άρθρα 37 - 52, (β) Περί πληρώματος, άρθρα 53 - 83, (γ) Περί ναύλωσης, άρθρα 107 - 189, (δ) Περί μεταβίβασης κυριότητας του πλοίου προς εξασφάλιση απαίτησης, άρθρα 190 - 194, (ε) Περί σύγκρουσης πλοίων, άρθρα 235 - 245, (στ) Περί απαιτήσεων από θαλάσσια αρωγή, άρθρα 246 - 256, (ζ) Περί θαλάσσιας ασφάλισης, άρθρα 257 - 288. Επομένως από τον συνδυασμό αυτών των δύο εδαφίων του άρθρου (1) συνάγεται ότι πλωτό ναυπήγημα θεωρείται κάθε ναυπήγημα (προϊόν της ναυπηγικής τέχνης) που δεν είναι πλοίο και ως τέτοιο χαρακτηρίζεται :

- (α) Το σκάφος που έχει χωρητικότητα καθαρή μέχρι δέκα κόρους.
- (β) Το σκάφος που ανεξάρτητα με την χωρητικότητά του δεν κινείται αυτοδύναμα, π.χ. φορηγίδες και
- (γ) Το σκάφος που ανεξαρτήτως χωρητικότητας κινείται αυτοδύναμα όχι στη θάλασσα αλλά σε λίμνες και ποταμούς ⁽¹⁵⁾.

(14) Υπήρχαν παλαιότερα πλοία με Ελληνική σημαία που έπλεαν στο Δούναβη ποταμό και στον παραπόταμό του τον Προύθο.

(15) Δ.Ν. Καμβύση «Ιδιωτικών Ναυτικών Δίκαιον», Αθήνα - Κομοτηνή 1982, σελ. 29.
Κ. Ρόκα «Ναυτικόν Δίκαιον», Αθήνα 1968, σελ. 35.

2. Ο Κ.Δ.Ν.Δ. (Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου) ⁽¹⁶⁾ ορίζει στο άρθρο του (3) την έννοια του πλοίου ως εξής :

«1. Πλοίο κατά την έννοια του παρόντος Κώδικος είναι κάθε σκάφος προορισμένο να κινείται επί του ύδατος προς μεταφοράν προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό.

2. Τα πλοία αναλόγως του μέσου κίνησης, του ειδικού προορισμού των, της έκτασης των πλώων ή άλλων κριτηρίων, διακρίνονται σε κατηγορίες κατά τα διά Π.Δ. οριζόμενα».

Σύμφωνα με την πιο πάνω διάταξη, πλοίο είναι κάθε σκάφος ανεξαρτήτως χωρητικότητας που δύναται να κινείται, χωρίς να απαιτείται αυτοδύναμη κίνηση, στο νερό, δηλαδή είτε σε θάλασσα είτε σε πλεύσιμα εσωτερικά ύδατα (ποτάμια, λίμνες) για ορισμένο σκοπό που ενδεικτικά και μόνο αναφέρεται στο κείμενο του νόμου. Έτσι δεν τίθενται περιορισμοί στο νομικό ορισμό της έννοιας του πλοίου από το τον Κ.Δ.Ν.Δ. Η έννοια του πλοίου κατά τον Κ.Δ.Ν.Δ. είναι ευρύτερη για την εφαρμογή των διατάξεων του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Ακολούθως ο Κώδικας ορίζει στο άρθρο (4) την έννοια του βοηθητικού ναυπηγήματος ως εξής :

«1. Βοηθητικό ναυπήγημα είναι κάθε πλωτό κατασκεύασμα ανεξαρτήτως χωρητικότητας προορισμένο να χρησιμοποιείται σε σταθερά παραμονή, συνήθως εντός των λιμένων ή όρμων, για σκοπούς βοηθητικούς της ναυτιλίας (πλωτές δεξαμενές, πλωτοί γερανοί, θυθοκόροι, φαρόπλοια, πλωτές αποβάθρες κ.λπ).

2. Τα βοηθητικά ναυπηγήματα αναλόγως του ειδικού προορισμού των ή άλλων κριτηρίων, διακρίνονται σε κατηγορίες κατά τα διά Π.Δ. οριζόμενα».

Εισάγεται από το νόμο η έννοια του βοηθητικού ναυπηγήματος με τα ακόλουθα στοιχεία : (α) Πλωτό ναυπήγημα, (β) χρησιμοποιείται σε σταθερή παραμονή στο λιμένα ⁽¹⁷⁾ ή στον όρμο ⁽¹⁸⁾ (γ) σκοπός βοηθητικός της ναυτιλίας, δηλαδή ως πλωτή δεξαμενή, θυθοκόρος κ.λπ. Πλωτό κατασκεύασμα είναι κάθε κατασκεύασμα που έχει την ιδιότητα να πλέει, αυτό όμως πρέπει να παραμένει στο λιμάνι ή στον όρμο είτε αγκυροβολημένο είτε προσδεμένο σε σταθερό σημείο της ξηράς και να χρησιμοποιείται βοηθητικά στη ναυτιλία.

Σχολιάζοντας τους δύο ναυτικούς κώδικες ⁽¹⁹⁾ που αναφέραμε πιο πάνω, βλέπουμε ότι η έννοια του πλοίου προσδιορίζεται κατά διαφορετικό τρόπο στον

(16) Ν.Δ. 187/1983 (ΦΕΚ 261Α/3.10.1973).

(17) Λιμάνι είναι η φυσική ή τεχνητή διαμόρφωση της ακτής για να προστατεύονται από τους δυνατούς ανέμους και τα κύματα, τα πλοία, που καταφεύγουν εκεί για φορτοεκφόρτωση ή για ασφάλεια.

(18) Όρμος είναι η φυσική διαμόρφωση της ακτής, που παρέχει ασφάλεια στα πλοία.

(19) Ο Ν. 438/1976 (ΦΕΚ 256Α/27.9.1976) «Περί τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων και επί πλοιαρίων αναψυχής» ορίζει στο άρθρο 1 ότι :

«1. Τουριστικό πλοίο ή πλοιαρίο διά την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος, νοείται κάθε σκάφος αυτοκινούμενο στη θάλασσα, άνευ ή μετά θαλάμων ενδίαιτησεως και διανυκτερεύσεως πέραν του πληρώματος μέχρις είκοσι πέντε επιβατών, δυνάμενον ως εκ της εν γένει κατασκευής του να χρησιμοποιείται αποκλειστικώς εις εκτέλεσιν πλώων θαλασσίας αναψυχής ή περιηγήσεως επί ναύλω ή άνευ ναύλου.

2. Τα εκ των κατά την προηγούμενη παράγραφον σκαφών διαθέντα θαλάμους, χαρακτηρίζονται ως τουριστικά θαλαμηγά πλοία, τα δε άνευ θαλάμων τουριστικά πλοιαρία.

Κ.Ι.Ν.Δ. από εκείνο στον Κ.Δ.Ν.Δ. Το μόνο κοινό στοιχείο στους ορισμούς του πλοίου, είναι το σκάφος. Κατά τα άλλα στοιχεία υπάρχει διαφορετική θεώρηση, η οποία, κατά τη γνώμη μου, όπως και στη συνέχεια θα διατυπωθεί δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες του Ναυτικού Δικαίου. Μάλιστα και σε άλλους κώδικες (τελωνειακός, στρατιωτικός, νόμος περί τουριστικών πλοίων, κ.λπ., βλ. υποσημ. 19) δίνονται διαφορετικοί ορισμοί στην έννοια του πλοίου, ανάλογα με τα ειδικότερα θέματα που καθορίζει ο νομοθέτης, ενώ θα ήταν προτιμότερο να υπήρχε ένας ορισμός της έννοιας του πλοίου, γενικά, τον οποίον ο νομοθέτης θα προσδιόριζε ειδικότερα ανάλογα με τον σκοπό για τον οποίο σε κάθε περίπτωση θα εκαλείτο να νομοθετήσει.

Ο Κ.Ι.Ν.Δ. εισάγει την έννοια του πλωτού ναυπηγήματος για να ορίσει κατ' ανάγκη τα πλωτά μέσα που έχουν χωρητικότητα καθαρά κάτω από δέκα κόρους, ενώ ο Κ.Δ.Ν.Δ. δεν υιοθετεί αυτή την έννοια και δεν λαμβάνει υπόψη την χωρητικότητα στον ορισμό της έννοιας του πλοίου, αλλά εισάγει την έννοια του βοηθητικού ναυπηγήματος, την οποία και ορίζει.

Από την ύπαρξη δύο ορισμών της έννοιας του πλοίου στο Ναυτικό Δίκαιο, έχουν προκύψει πολλά προβλήματα στην εξέταση των ναυτικών θεμάτων, τόσο στη πρακτική όσο και στη θεωρητική - νομική αντιμετώπισή τους. Σε πολλές υποθέσεις καταναλίσκεται χρόνος και συζήτηση για να αποφαστεί ποιος ορισμός του πλοίου συντρέχει στην προκειμένη περίπτωση και το θέμα, βέβαια, δεν είναι άμοιρο της γενικότερης διάκρισης του Ναυτικού Δικαίου σε Ιδιωτικό και Δημόσιο ⁽²⁰⁾. Η καθιέρωση ενός νομικού ορισμού του πλοίου θα ανταποκρινόταν,

3. Τα τουριστικά πλοία ή πλοιάρια, εφόσον χρησιμοποιούνται διά την εκτέλεσιν πλόων άνευ ναύλου χαρακτηρίζονται ως ιδιωτικής χρήσεως, τα δε επί ναύλου ως επαγγελματικά.

4. Τα κατά την παράγραφον 2 τουριστικά πλοιάρια τα προοριζόμενα ως εκ της κατασκευής των και διά την συμμετοχήν των εις ναυτικά αθλήματα, χαρακτηρίζονται ως ναυταθλητικά, εφόσον φέρονται εγγεγραμμένα εις τα μητρώα ανεγνωρισμένων ναυτικών ομίλων.

Ο Τελωνειακός Κώδικας (Ν. 1165/1918 ΦΕΚ 59Α/21.3.1918) ορίζει στο άρθρο 131 ότι:

«1. Πλοίο, κατά την έννοια του παρόντος νόμου, θεωρείται κάθε μεταγωγικό μέσο ανεξαρτήτως της κινούσας αυτό δύναμης, ικανό να ενεργήσει την σε άλλο λιμένα ή όρμο μεταφορά των εμπορευμάτων.

2. Λέμβος, κατά την έννοια του παρόντος νόμου, θεωρείται κάθε μεταγωγικό μέσο που χρησιμοποιείται μόνο προς εκφόρτωση ή μεταφορά εμπορευμάτων σ' αυτό το λιμάνι ή όρμο.

Ο Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας (Α.Ν. 2803/1941 ΦΕΚ/Α/21.2.1951) στο άρθρο 25 παρ. 2 ορίζει: «πλοίο, κατά την έννοια του παρόντος κώδικος, θεωρείται κάθε πλωτό μέσο, στο οποίο επιβαίνει πλήρωμα υποκείμενο στους κανόνες της ναυτικής στρατιωτικής πειθαρχίας και κυβερνώμενο από θαθμοφόρο που τελεί υπό τις διαταγές του Υπουργού επί των Ναυτικών».

Ο Νόμος 3170/1955 «Παρί Ναυτικού απομαχικού Ταμείου» στο άρθρο 1 ορίζει, «πλοίο θεωρείται το πλοίο ή πλοιάριο κατά την έννοια του εμπορικού Νόμου».

(20) Η διάκριση αυτή κατά τον καθηγητή Ν. Δελούκα, «Ναυτικόν Δίκαιον» 1979, σελ. 17, 26, 55 δεν θεωρείται σκόπιμη, επειδή οι διατάξεις του Δημοσίου και Ιδιωτικού Δικαίου είναι αλληλένδετες και αυτό πηγάζει όχι μόνο από την ιστορική εξέλιξη του Ναυτικού Δικαίου ως *Sui Generis* δικαίου, αλλά και από τα τεχνικά δεδομένα με τα οποία διεξάγεται η ναυτιλία. Μάλιστα ο καθηγητής εισάγει τον όρο «**Ναυτιλιακό δίκαιο**» διότι ο κλάδος αυτός του δικαίου εξετάζει τη ναυτιλία ως οικονομικό και κοινωνικό φαινόμενο και όχι μόνο το πλοίο (ναυς) και τους ναυτικούς. Νομίζω ότι οι σύγχρονες εξελίξεις και η προσαρμογή του ναυτικού δικαίου στο ευρωπαϊκό κοινοτικό δίκαιο συνιστούν την αναθεώρηση των κωδίκων και την σύνταξη ενός ενιαίου ναυτιλιακού κώδικα.

πιθανόν, καλύτερα στις σύγχρονες ανάγκες του Ναυτικού Δικαίου. Λόγω της ευρύτητας των χρήσεων που έχει λάβει σήμερα το πλοίο, δεν θα μπορούσαμε να παραλείψουμε το κριτήριο της χωρητικότητας σε ένα δόκιμο ορισμό του πλοίου. Έτσι η έννοια του πλοίου που, κατά τη γνώμη μου, ανταποκρίνεται στις ανάγκες του Ναυτικού Δικαίου, τόσο του Δημοσίου, όσο και του Ιδιωτικού, θα μπορούσε να διατυπωθεί ως εξής :

Άρθρο

Έννοια του Πλοίου

»1. Πλοίο είναι κάθε σκάφος χωρητικότητας καθαρής τουλάχιστον δέκα κόρων, προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα· αν είναι μικρότερο τότε θεωρείται πλοιάριο ⁽²¹⁾

2. Κάθε πλωτό κατασκεύασμα, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, προορισμένο να χρησιμοποιείται σε σταθερή παραμονή στο λιμάνι ή στον όρμο για σκοπούς βοηθητικούς της ναυτιλίας, θεωρείται βοηθητικό ναυπήγημα».

(21) Ο όρος πλοιάριο δεν είναι νέος· υπήρχε στον προϊσχύσαντα Εμπ. Ν. (άρθρο 517) και απαντάται στα Νηολόγια **Πλοιαρίων**, όπου εγγράφονται τα κάτω των δέκα κόρων καθαράς χωρητικότητας, κινούμενα στη θάλασσα σκάφη.

ΜΕΡΟΣ Ι

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Πλους - Κατάπλους - Απόπλους

ΠΛΟΥΣ - ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ - ΑΠΟΠΛΟΥΣ

Η λέξη «πλους» είναι παράγωγη του ρήματος πλέω, που σημαίνει ότι ευρίσκομαι στην επιφάνεια της θάλασσας και έχω την ικανότητα να διατηρούμαι σ' αυτή, να μετακινούμαι στο νερό χωρίς να βυθίζομαι. Αναφέρω θάλασσα διότι αυτή είναι η συνηθέστερη και σ' αυτή παρατηρείται κατά κανόνα η πλεύση. Αυτό δεν αποκλείει όμως και τα ποτάμια ή λιμνιαία ύδατα, όπου είναι δυνατή και η πλεύση και η πραγματοποίηση του πλου, δεδομένου ότι πολλοί ποταμοί και πολλές λίμνες της υδρογείου είναι πλωτοί. Ένα σκάφος που έχει την ικανότητα να πλέει, να εκτελεί πλόες, λέγεται συνήθως πλοίο. Ο πλούς, η μετακίνηση του πλοίου στο νερό, θαλάσσιο, ποτάμιο ή της λίμνης, έχει αφετηρία και τέρμα. Έτσι γίνεται λόγος για αφετήριο λιμάνι και για λιμάνι προορισμού ⁽¹⁾. Όταν το πλοίο ξεκινά για το ταξίδι του, ανεξάρτητα αν έχει το χαρακτήρα της αναψυχής, της εμπορικότητας, του συγκοινωνιακού μέσου, της εξερεύνησης κ.λπ. θεωρείται ότι το πλοίο αποπλέει και όταν τελειώνει το ταξίδι του, τότε θεωρείται ότι καταπλέει στο λιμάνι. Ο απόπλους και κατάπλους του πλοίου είναι πραγματικά γεγονότα, τα οποία όμως δημιουργούν έννομες συνέπειες και ως εκ τούτου υπόκεινται σε διοικητικές διατυπώσεις.

Είναι ανάγκη σε κάθε πλοίο που αποπλέει ή καταπλέει να εφαρμόζεται η διαδικασία του απόπλου ή η διαδικασία του κατάπλου για διάφορους λόγους, όπως υγειονομικούς, οικονομικούς, ασφαλείας κ.λπ. Για να καταπλεύσει ένα πλοίο σε ελληνικό λιμάνι, πρέπει να έχει γίνει αναγγελία του κατάπλου του στη Λιμενική Αρχή 24 ώρες τουλάχιστον προ του κατάπλου. Σ' αυτή την αναγγελία προδίδει ο Πλοίαρχος ή ο ναυτικός πράκτωρ του πλοίου ή άλλο πρόσωπο που εκπροσωπεί νόμιμα το πλοίο (άρθρο 76 του Γενικού Κανονισμού Λιμένος) ⁽²⁾. Όταν το πλοίο καταπλέει ο πλοίαρχος, σύμφωνα με τον Κ.Δ.Ν.Δ., άρθρα 126 και

(1) Απαντάται και η έννοια του κυκλικού πλου κυρίως στις θαλάσσιες περιηγήσεις που διεξάγονται από επιβατηγά πλοία μεταξύ λιμένων ενός κράτους ή μιας ευρύτερης περιοχής, αλλά και σ' αυτή την περίπτωση υπάρχει αφετήριο λιμάνι και λιμάνι προορισμού, που είναι το ίδιο.

Ε.Ν. Αθηναίου «Θαλάσσια Περιήγησις», Αθήναι 1979, σελ. 136.

(2) Ο Γενικός Κανονισμός Λιμένος είναι σύνολο αστυνομικών διατάξεων με ισχύ στην περιφέρεια δικαιοδοσίας της Λιμενικής Αρχής και εφαρμογής από όλες τις Λιμενικές Αρχές της χώρας. Ο Κ.Δ.Ν.Δ. στο άρθρο 156 ορίζει : «Προς άσκηση των αρμοδιοτήτων της Διοικητικής Αστυνομίας αι Λιμενικαί Αρχαί δύνανται να εκδίδουν αστυνομικά διατάξεις, υπό τύπο Κανονισμών εν γένει Λιμένων, αίτινες κατόπιν γνώμης του Νομάρχου εγκρίνονται υπό του Υπουργού και δημοσιεύονται εις την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Προκειμένου περί Λιμενικής Αρχής εδρευούσης εν τη περιφέρειά της τέως Διοικήσεως Πρωτευούσης δεν απαιτείται η ως άνω γνώμη του Νομάρχου. Εκτός του Γ.Κ.Α. που καθορίζει κοινά θέματα για όλες τις Λιμενικές Αρχές, υπάρχει και ο ειδικός Κανονισμός Λιμένος που περιλαμβάνει ειδικά θέματα που αφορούν τις ιδιόμορφες συνθήκες κάθε λιμένος και έχει τοπική ισχύ.

Κ. Σταμάτη, «Γενικός Κανονισμός Λιμένος», Πειραιεύς 1978, σελ. 11.

246 παρ. στ., υποχρεούται να προσκομίσει στη Λιμενική Αρχή για έλεγχο και θεώρηση τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου (άρθρο 21 Γ.Κ.Λ.). Σύμφωνα με το άρθρο 46 του Κ.Δ.Ν.Δ. τα ναυτιλιακά έγγραφα είναι :

(α) **Το έγγραφο Εθνικότητας.** Το έγγραφο Εθνικότητας είναι δημόσιο έγγραφο που εκδίδεται με τη νηολόγηση του πλοίου και πιστοποιεί την εθνικότητα του πλοίου. Περιλαμβάνει τα κύρια χαρακτηριστικά εξειδίκευσης του πλοίου, όπως όνομα, χωρητικότητα, διεθνές διακριτικό σήμα, στοιχεία πλοιοκτήτου κ.ά. (άρθρο 7 Κ.Δ.Ν.Δ.).

(β) **Το Πιστοποιητικό Καταμέτρησης.** Στο πιστοποιητικό αυτό αναγράφονται οι διαστάσεις και η χωρητικότητα του πλοίου (άρθρο 26 Κ.Δ.Ν.Δ.).

(γ) **Τα Πιστοποιητικά Ασφαλείας.** Τα πιστοποιητικά αυτά διαφέρουν ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου και εκδίδονται μετά από επιθεώρηση - γενική ή έκτακτη - που διενεργείται από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων του Υ.Ε.Ν. (άρθρα 32, 33, 34, Κ.Δ.Ν.Δ.).

(δ) **Το Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης.** Με το πιστοποιητικό αυτό χαράσσεται στο πλοίο η γραμμή φόρτωσης, δηλαδή σημαίνεται το όριο που επιτρέπεται να φορτώνεται το πλοίο σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις (άρθρο 38 Κ.Δ.Ν.Δ.).

(ε) **Το Ναυτολόγιο.** Το ναυτολόγιο είναι ειδικό βιβλίο που εκδίδεται από τη Λιμενική Αρχή και στο οποίο εγγράφονται οι συμβάσεις της ναυτικής εργασίας του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος και θεωρείται πάντοτε μετά τον κατάπλου και πάντοτε προ του απόπλου (άρθρο 47 Κ.Δ.Ν.Δ.).

(στ) **Το Ημερολόγιο Γέφυρας.** Το ημερολόγιο αυτό είναι βιβλίο που τηρείται από τον πλοίαρχο και καταχωρείται σ' αυτό κάθε συμβάν που αφορά το πλοίο, τη ναυσιπλοία, τους επιβαίνοντες και το φορτίο (άρθρο 48 Κ.Δ.Ν.Δ.).

(ζ) **Το Ημερολόγιο Μηχανής.** Πρόκειται για βιβλίο που τηρείται από τον Α' Μηχανικό του πλοίου υπό την εποπτεία του πλοιάρχου και χρησιμεύει για την αναγραφή σ' αυτό κάθε γεγονότος που αφορά την κατάσταση και λειτουργία των μηχανών και την καύσιμη ύλη (άρθρο 49 Κ.Δ.Ν.Δ.).

(η) **Το Ημερολόγιο Ασυρμάτου.** Το ημερολόγιο αυτό είναι βιβλίο τηρούμενο από τον αξιωματικό ασυρμάτου υπό την εποπτεία του πλοιάρχου και σ' αυτό αναγράφονται γεγονότα σχετικά με τον σταθμό ασυρμάτου (άρθρο 50 Κ.Δ.Ν.Δ.).

(θ) **Το Ποινολόγιο.** Πρόκειται για βιβλίο που τηρείται από τον πλοίαρχο για την εγγραφή των ποινών που επιβάλλονται στα μέλη του πληρώματος για πειθαρχικά παραπτώματα (άρθρο 51 Κ.Δ.Ν.Δ.).

(ι) **Το Βιβλίο Πετρελαίου.** Το συγκεκριμένο βιβλίο τηρείται σύμφωνα με τις διατάξεις περί πρόληψης ρύπανσης της θάλασσας με πετρέλαιο (άρθρο 52 Κ.Δ.Ν.Δ.).

Για να αποπλεύσει το πλοίο από το λιμάνι πρέπει να πάρει από τη Λιμενική Αρχή την άδεια απόπλου. Σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία ⁽³⁾, «*Πλοίαρχος ημεδαπού ή υπό ξένη σημαία πλοίου που ενεργεί απόπλου του υπό την διοίκηση του πλοίου, χωρίς προηγούμενο έλεγχο των ναυτιλιακών εγγράφων και χωρίς άδεια*

(3) Άρθρο 234 παρ. 1 του Κ.Δ.Ν.Δ.

απόπλου της οικείας Λιμενικής Αρχής, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον δύο μηνών». Αυτή είναι η σαφής, ρητή και ευθεία διάταξη του νόμου που αφορά την άδεια απόπλου. Αλλά και αλλού στον Κ.Δ.Ν.Δ. γίνεται αναφορά για απαγόρευση του απόπλου, όπως στα άρθρα 42, 45, 92 από τα οποία, εξ αντιδιαστολής, συνάγεται ότι εφόσον μνημονεύεται η απαγόρευση του απόπλου ως συνέπεια μη συμμόρφωσης του πλοίου στις κείμενες διατάξεις, πρέπει να εννοείται πρωτίστως η άδεια απόπλου. Ο πλοίαρχος του πλοίου που πρόκειται να αποπλεύσει ή ο νόμιμος αντιπρόσωπός του, συνήθως είναι ο ναυτικός πράκτωρ, προσκομίζει στη Λιμενική Αρχή τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου. Απαραιτήτως προσκομίζει τα πιστοποιητικά ασφαλείας, το έγγραφο εθνικότητας, το έγγραφο καταμέτρησης, το έγγραφο γραμμής φόρτωσης, το ναυτολόγιο, τα βιβλία γέφυρας και πετρελαιο. Είναι δυνατό να υπάρχει κάποια διαφοροποίηση στα παραπάνω έγγραφα, ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου. Σε κάθε περίπτωση όμως πρέπει από τα έγγραφα που προσκομίζονται στη Λιμενική Αρχή να προκύπτει σαφώς η αξιοπλοΐα του πλοίου, τόσο από θέμα ασφαλείας, όσο και από θέμα κανονικής σύνθεσης (στελέχωσης) αυτού. Αφού γίνει ο έλεγχος, η Λιμενική Αρχή εφοδιάζει το πλοίο με την άδεια απόπλου.

Η άδεια αυτή έχει τον χαρακτήρα εγγράφου αλλά στερείται ειδικής τυπικής μορφής. Κατά κανόνα ο έγγραφος τύπος της άδειας απόπλου συνίσταται στην υπογραφή του αρμοδίου υπαλλήλου της Λιμενικής Αρχής στο ναυτολόγιο, σε ειδική θέση καταχώρησης, με τη σφραγίδα της Υπηρεσίας (καταχωρείται επίσης το αφετήριο λιμάνι και το λιμάνι προορισμού, ημερομηνία, αύξων αριθμός απόπλου). Στα πλοία με ξένη σημαία, τα οποία δεν τηρούν ναυτολόγιο, η άδεια απόπλου έχει τη μορφή εντύπου (όπως φαίνεται στο παράρτημα) με τα στοιχεία του πλοίου, του πλοίαρχου, του ναυτικού πράκτορα και φέρει τη σφραγίδα της Λιμενικής Αρχής με την υπογραφή του αρμοδίου υπαλλήλου και ημερομηνία έκδοσης της άδειας. Επίσης, για τα θαλαμηγά πλοία αναψυχής, όσα δεν υποχρεούνται να τηρούν ναυτολόγιο, η άδεια απόπλου καταχωρείται στο δελτίο κίνησης θαλαμηγού σκάφους και περιλαμβάνει τα πιο πάνω στοιχεία. Η άδεια απόπλου χορηγείται από τη Λιμενική Αρχή μόνο όταν συντρέχουν όλες οι νόμιμες προϋποθέσεις. Σε αντίθετη περίπτωση δεν χορηγείται ή άδεια ή απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

- A. Η απαγόρευση του απόπλου
- B. Η απαγόρευση του απόπλου ως Διοικητική πράξη - Νομική φύση της πράξης
- Γ. Η αρμοδιότητα του διοικητικού οργάνου για την έκδοση της πράξης της απαγόρευσης του απόπλου
- Δ. Η διακριτική ευχέρεια του οργάνου

A. Η ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΠΟΠΛΟΥ

Αναφέραμε στο προηγούμενο κεφάλαιο ότι η Λιμενική Αρχή αρνείται να χορηγήσει την άδεια απόπλου ή απαγορεύσει τον απόπλου, όταν δεν υπάρχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις. Η απαγόρευση του απόπλου είναι γνωστή από διάφορα κείμενα ναυτιλιακού περιεχομένου και ως παρεμπόδιση του απόπλου ή ως «*κωλυσιπλοΐα*». Ο όρος αυτός, κατά τη γνώμη μου, δεν πρέπει να θεωρείται δόκιμος. Και αυτό διότι η Δημόσια Αρχή ⁽¹⁾ όπως είναι η Λιμενική Αρχή, δεν επιτρέπει τον απόπλου ή απαγορεύει τον απόπλου με βάση την κείμενη κάθε φορά νομοθεσία, την οποία αναλυτικά θα εξετάσουμε στο Μέρος II. Η παρεμπόδιση του απόπλου πιθανόν να ανάγεται στο χώρο των ιδιωτών, οι οποίοι για διάφορους λόγους προσπαθούν με τεχνάσματα να επιτύχουν την παρεμπόδιση του απόπλου του πλοίου μέχρις ότου και εάν επιφέρουν την επίσημη από την Λιμενική Αρχή απαγόρευση του απόπλου. Την ίδια άποψη έχω και για τον όρο «*κωλυσιπλοΐα*» που συντίθεται από το ρήμα κωλύω (εμποδίζω) και το ουσιαστικό πλους.

Η απαγόρευση του απόπλου στη ναυτιλιακή πρακτική συνίσταται στην άρνηση χορήγησης της άδειας απόπλου. Μερικές φορές λαμβάνει έγγραφη μορφή, ανάλογο με τον γενεσιουργό λόγο της απαγόρευσης.

B. Η ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΠΟΠΛΟΥ ΩΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΠΡΑΞΗ ΝΟΜΙΚΗ ΦΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ

Η απαγόρευση του απόπλου επιβάλλεται από τη Λιμενική Αρχή. Η Λιμενική Αρχή, στη τοπική και καθ' ύλη αρμοδιότητα της οποίας ευρίσκεται το πλοίο, με βάση τις νομοθετικές διατάξεις αποφασίζει για την απαγόρευση του απόπλου με σκοπό να πετύχει τη συμμόρφωση των διοικουμένων στο περιεχόμενο των διατά-

(1) Δημόσιες Αρχές είναι τα όργανα του κράτους που έχουν αρμοδιότητα από το νόμο να εκδίδουν εκτελεστές διοικητικές πράξεις, έχουν την λεγόμενη αποφασιστική αρμοδιότητα. Ο όρος «Δημόσια Αρχή» απαντάται και ως διοικητική αρχή με το ίδιο νοηματικό περιεχόμενο.

Μ. Στασινόπουλου «Μαθήματα διοικητικού Δικαίου», Αθήναι 1976, σελ. 275.

Γ. Παπαχτζή «Σύστημα Διοικητικού Δικαίου», Αθήναι 1976, σελ. 168.

ξεων αυτών. Η πράξη αυτή της απαγόρευσης του απόπλου είναι πράξη διοικητική ⁽²⁾, προέρχεται από τη Λιμενική Αρχή, από όργανο της Κρατικής Διοίκησης. Συντελείται με την έκδοση της πράξης και επιφέρει τα νομικά της αποτελέσματα με μόνη τη δήλωση βούλησης της Πολιτείας, της Διοίκησης. Δεν απαιτείται η σύμπραξη του διοικούμενου που αφορά η απαγόρευση του απόπλου, για να επιφέρει η πράξη αυτή νομικά αποτελέσματα. Αμέσως, με τη σχετική απόφαση της Διοίκησης, της Λιμενικής Αρχής, επέρχεται η απαγόρευση του απόπλου. Έχει λοιπόν μονομερή χαρακτήρα, είναι δηλαδή μονομερής διοικητική πράξη. Η διοικητική αυτή μονομερής πράξη, η πράξη της απαγόρευσης του απόπλου, δημιουργεί έννομη κατάσταση μεταξύ της Διοίκησης και των διοικουμένων. Μάλιστα, η πράξη αυτή εκτελείται αμέσως, χωρίς να χρειάζεται να προσφύγει η Διοίκηση στα δικαστικά όργανα για τη λήψη τίτλου εκτελεστού. Είναι η πράξη αυτή εκτελεστή ⁽³⁾, διότι περιέχει τα τρία στοιχεία της εκτελεστής διοικητικής πράξης, δηλαδή (α) δήλωση βούλησης της Διοίκησης, (β) παραγωγή έννομου αποτελέσματος, (γ) εκτελεστήριο ισχύ. Έτσι η Διοίκηση που υπερασπίζεται τα συμφέροντα του κοινωνικού συνόλου και κείται υπέρ του δημοσίου συμφέροντος, έχει τη δυνατότητα να προβαίνει μόνη στην άμεση πραγμάτωση του εννόμου αποτελέσματος που παράγεται με τη βούλησή της και μάλιστα με τη διοικητική οδό, *Manu Militari*. Για να είναι έγκυρος η διοικητική πράξη της απαγόρευσης του απόπλου, πρέπει να είναι νόμιμος εξωτερικώς και εσωτερικώς. Δηλαδή να έχει: (α) εκδοθεί με νόμιμη διαδικασία και (β) περιεχόμενο σύμφωνο με τις διατάξεις του νόμου. Οι κανόνες που καθορίζουν τη διαδικασία έκδοσης της διοικητικής πράξης, τη λεγόμενη διοικητική διαδικασία, είναι :

(α) **Η αρμοδιότητα του οργάνου.**

(β) **Η νόμιμη υπόσταση αυτού και**

(γ) **Η τήρηση της νόμιμης διαδικασίας.**

(α) Το όργανο που θα απαγορεύσει τον απόπλου πρέπει να είναι αρμόδιο γι' αυτό. Μάλιστα η αρμοδιότητα αυτή πρέπει να εκτείνεται και καθ' ύλη και κατά τόπο. Το πλοίο, στο οποίο θα επιβληθεί η απαγόρευση του απόπλου, πρέπει να ευρίσκεται στα τοπικά όρια άσκησης της δικαιοδοσίας της Λιμενικής Αρχής και να ληφθεί από τον προϊστάμενο αυτής ή τον νόμιμο αναπληρωτή του.

(β) Το όργανο που θα εκδόσει τη σχετική πράξη, θα πρέπει να έχει νόμιμη υπόσταση, δηλαδή να έχει τη νομιμότητα και δυνατότητα να εκδηλώνει τη βούληση της Πολιτείας. τότε η πράξη της απαγόρευσης του απόπλου είναι νόμιμη,

(2) Ο όρος «Διοικητική πράξη» στον κύκλο της νομικής δράσης της δημόσιας διοίκησης έχει πολλές έννοιες. Αρμόζει σε πολλές κατηγορίες εκδηλώσεων βούλησης της Πολιτείας και των Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου, με διαφορετικό κάθε φορά εννοιολογικό περιεχόμενο. Η λεκτική έκφραση, «διοικητική πράξη», έχει άλλοτε ευρύτερο και άλλοτε στενότερο νόημα. Η νομική έρευνα εντόπισε τις «διοικητικές κατ' ουσία πράξεις», όπως η παρεχόμενη από τα δικαστήρια πρωτοδικών έγκριση καταστατικού σωματείου, τις «διοικητικές κατά τον τύπο πράξεις», όπως είναι τα Π. Διατάγματα με νομοθετικό περιεχόμενο που εκδίδονται σε εξουσιοδότηση νόμου.

Μ. Στασινόπουλου «Δίκαιο διοικητικών Πράξεων», 1982, σελ. 49 κ.ε.

Ε. Σπηλιωτόπουλου «Εγχειρίδιο Διοικητικού Δικαίου», Αθήναι 1982, σελ. 99 κ.ε.

(3) Εκτελεστή διοικητική πράξη είναι η πράξη με την οποία δηλώνεται η βούληση της διοίκησης, παράγονται έννομα αποτελέσματα έναντι των διοικουμένων και εκτελείται αμέσως με τη διοικητική οδό.

Δ. Κόρσου «Εισηγήσεις Διοικητικού Δικονομικού δικαίου». Αθήναι 1980, σελ. 86.

διαφορετικά είναι νομικά ανύπαρκτη.

(γ) Η πράξη της απαγόρευσης του απόπλου οφείλει να είναι έγγραφη. Και αυτό, διότι με αυτό τον τρόπο η Διοίκηση καθιστά αισθητό τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόζει τον νόμο και παρέχει στον διοικούμενο τη δυνατότητα να ασκήσει δικαστικό έλεγχο. Αυτό συνάδει και με τον κανόνα που ισχύει στο διοικητικό χώρο, γενικά, όπου ο έγγραφος τύπος πρέπει να θεωρείται ως επιβαλλόμενος και μόνο κατ' εξαίρεση η νομολογία αναγνωρίζει τον προφορικό τύπο της διοικητικής πράξης ως έγκυρη δήλωση της βούλησης της διοίκησης και αυτό μόνο στις περιπτώσεις που προστατεύεται ο διοικούμενος. Πολύ περισσότερο, επιβάλλεται ο έγγραφος τύπος στην πράξη της απαγόρευσης του απόπλου, λόγω των δυσμενών συνεπειών που επιφέρει στους ενδιαφερόμενους. Οι διοικητικές πράξεις που επιβάλλουν την απαγόρευση του απόπλου, πρέπει να φέρουν πλήρη αιτιολογία, όχι μόνο όταν αυτή επιβάλλεται από τον νόμο, αλλά και όταν επιβάλλεται από τη φύση της πράξης. Και αυτό συντρέχει πάντοτε στην απαγόρευση του απόπλου, πράξη δυσμενή για τον διοικούμενο. Η αιτιολογία πρέπει να είναι σύννομος, σαφής και συγκεκριμένη και πρέπει να υφίσταται στο σώμα της πράξης. Η διαμόρφωση της πράξης γίνεται με τη σύνταξη της, τη χρονολόγηση, την υπογραφή της από το αρμόδιο όργανο. Επίσης, η πράξη της απαγόρευσης του απόπλου πρέπει να κοινοποιηθεί σ' αυτόν που είναι υπεύθυνος για τον απόπλου του πλοίου, στον πλοίαρχο ή στον νόμιμο εκπρόσωπό του. Δεν αποτελεί αυτό συστατικό στοιχείο της πράξης με την έννοια ότι ελάττωμα στην κοινοποίηση δεν βλάπτει το κύρος της. Η ισχύς της διοικητικής πράξης της απαγόρευσης του απόπλου λήγει (α) όταν εξαντληθεί το περιεχόμενό της π.χ. απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου «Αρης» μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων που παρατηρήθηκαν στον τομέα της πυρασφάλειας, (β) όταν εκλείψει το αντικείμενο της πράξης, όταν δηλαδή το πλοίο παύσει να υπάρχει, (γ) όταν ανακληθεί η πράξη της απαγόρευσης του απόπλου, όταν νέα διοικητική πράξη άρει μερικώς ή ολοσχερώς το περιεχόμενό της, π.χ. στην απαγόρευση του απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, επιβάλλεται η απαγόρευση του απόπλου, η οποία στη συνέχεια ανακαλείται με νέα διοικητική πράξη, όταν βελτιωθούν οι καιρικές συνθήκες.

Γ. Η ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ ΤΗΣ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΑΠΟΠΛΟΥ

Για να είναι έγκυρη και νόμιμη η απόφαση που επιβάλλει την απαγόρευση του απόπλου, πρέπει να έχει εκδοθεί από το αρμόδιο διοικητικό όργανο. Θα πρέπει να συντρέχει υπέρ αυτού που αποφασίζει το κριτήριο της αρμοδιότητας. Αρμοδιότητα, σύμφωνα με τον ορισμό του Διοικητικού Δικαίου, είναι η νόμιμη ικανότητα του διοικητικού οργάνου για έκδοση ορισμένης απόφασης. Η έλλειψη αυτής

της νόμιμης ικανότητας συνιστά την αναρμοδιότητα. Η αρμοδιότητα δικαίρεται σε (α) καθ' ύλη, (β) κατά τόπο. Το διοικητικό όργανο που θα απαγορεύσει τον απόπλου, θα αντλήσει το δικαίωμά του από νομοθετική διάταξη. Όπως θα αναπτύξουμε πιο κάτω, στην εξέταση των περιπτώσεων της απαγόρευσης του απόπλου με τις ισχύουσες νομικές διατάξεις θεωρείται ότι αρμόδιο διοικητικό όργανο είναι (α) η Ε.Ε.Π., (β) Η Λιμενική ή Προξενική Αρχή. Κανένα άλλο όργανο δεν μπορεί να απαγορεύσει τον απόπλου. Ο Λιμενάρχης ⁽⁴⁾ δύναται να απαγορεύσει τον απόπλου πλοίου που ευρίσκεται στα τοπικά όρια της Λιμενικής Αρχής, της οποίας προΐσταται. Η Ε.Ε.Π. έχει αρμοδιότητα σ' όλη την επικράτεια και έτσι δύναται να απαγορεύσει τον απόπλου πλοίου που ευρίσκεται σε οποιοδήποτε λιμάνι της χώρας.

Δ. Η ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΗ ΕΥΧΕΡΕΙΑ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΟΥ

Οι διάφορες μορφές διοικητικής ενέργειας στη σύγχρονη δικαιοκρατούμενη πολιτεία διακρίνονται σ' αυτές που επιβάλλονται από το νόμο υποχρεωτικά και σ' αυτές που δεν είναι υποχρεωτικές. Η διακριτική ευχέρεια των διοικητικών οργάνων, ως έννοια νομική, συνδέεται άρρηκτα με τη σύγχρονη μορφή της πολιτείας. Πρό του 19ου αιώνα, στο λεγόμενο «αστυνομικό κράτος», η διάκριση μεταξύ υποχρεωτικής κατά νόμο ενέργειας της διοίκησης και κατά διακριτική ευχέρεια ενέργειας ήταν άγνωστη. Στο σύγχρονο «κράτος δικαίου» ⁽⁵⁾ ολόκληρη η δράση των διοικητικών αρχών διέπεται από τους νόμους είτε ως ενέργεια που υποχρεωτικά εκδηλώνεται, είτε ως ενέργεια που εκδηλώνεται κατά διακριτική ευχέρεια. Διακριτική ευχέρεια είναι η αρμοδιότητα ορισμένων διοικητικών οργάνων, η οποία απορρέει από το νόμο σε δεδομένη περίπτωση, για σύννομη πρόκριση μιας μεταξύ πολλών εξ ίσου νομίμων ενεργειών, μερικές φορές μεταξύ ενεργείας και αποχής. Παρέχει ο νόμος τη διακριτική ευχέρεια στις διοικητικές αρχές, διότι ο νομοθέτης δεν δύναται να έχει από πριν γνώση για τις άπειρες περιπτώσεις και να υπαγορεύσει επακριβώς την προσήκουσα ενέργεια, στερείται τις ειδικές τεχνικές γνώσεις που κατέχει ο υπάλληλος σε κάθε κλάδο της διοίκησης, ούτε μπορεί ο νομοθέτης να παρακολουθεί από κοντά τους συνεχώς μεταβαλλόμενους όρους της διοικητικής ενέργειας. Έτσι η ανάγκη των πραγμάτων ωθεί τον νομοθέτη στην παροχή της διοικητικής ευχέρειας στη διοίκηση. Σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση ενεργείας της, η διοικητική αρχή είναι αρμόδια ή να επιλέξει μία μεταξύ πολλών νομίμων μορφών ενέργειας ή μεταξύ ενέργειας και αποχής, ή να προδίδει σε ορισμέ-

(4) Λιμενάρχης είναι τίτλος και όχι βαθμός ιεραρχίας. Κατά κανόνα είναι αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος και σε υποδεέστερες Λιμενικές Αρχές, υπαξιωματικός Λ.Σ.

(5) «Κράτος Δικαίου» ή «Πολιτεία Δικαίου» είναι εκείνο, το οποίο στις σχέσεις του προς τους πολίτες διέπεται από κανόνες δικαίου. Τα στοιχεία του κράτους δικαίου είναι (α) η αρχή της διάκρισης των λειτουργιών - νομοθετική, εκτελεστική, δικαστική, (β) τα ατομικά δικαιώματα (γ) η αρχή της νομιμότητας της διοίκησης (δ) η δικαστική ανεξαρτησία.

Κ. Δεσποτόπουλου «Η έννοια του Κράτους δικαίου» ΝοΒ 1975, σελ. 577.

νη ενέργεια. Οι διατάξεις που διατυπώνονται διαζευκτικά έχουν, συνήθως, έννοια ότι η διοίκηση δύναται να προκρίνει μία από τις μορφές ενέργειας που παρατίθενται διαζευκτικά. Η διακριτική ευχέρεια παρέχεται όχι δέδαια κατά ανεξέλεγκτο τρόπο, αλλά μέσα σε όρια, η υπέρβαση των οποίων αποτελεί λόγο ακύρωσης της διοικητικής πράξης στο Συμβούλιο της Επικρατείας. Σε πολλές περιπτώσεις ο νομοθέτης επιτρέπει στη Λιμενική Αρχή να αποφασίζει κατά διακριτική ευχέρεια, θέτοντας μεταξύ των νομίμων αποφάσεων διαζευκτικά και την απόφαση για απαγόρευση του απόπλου. Τις περιπτώσεις αυτές και τις συνέπειές τους θα εξετάσουμε αναλυτικά στο Μέρος II που ακολουθεί.

ΜΕΡΟΣ II

ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΑΠΟΠΛΟΥ

Στο μέρος αυτό της μελέτης θα αναφερθούμε στους λόγους για τους οποίους επιβάλλεται το διοικητικό μέτρο της απαγόρευσης του απόπλου. Πριν προδώμε στην κατά περίπτωση εξέταση, μπορούμε να ομαδοποιήσουμε τις περιπτώσεις ανάλογα με τα ακόλουθα κριτήρια :

(Α) Ο χρόνος επιβολής του διοικητικού μέτρου της απαγόρευσης του απόπλου, δηλαδή αν το μέτρο αυτό επιβάλλεται (Α1) προληπτικά ή (Α2) αν επιβάλλεται εκ των υστέρων, αν ο σκοπός της επιβολής του επιτυγχάνεται πριν από την τέλεση κάποιας αξιόποινης πράξης ή παράλειψης, ή αν εκ των υστέρων αποσκοπεί στην αποκατάσταση κάποιας ζημιάς ή στη καταβολή κάποιας αποζημίωσης, π.χ. στην απαγόρευση του απόπλου λόγω πρόκλησης ρύπανσης στη θάλασσα, το μέτρο δρα άλλοτε προληπτικά και αυτό γίνεται όταν το πλοίο δεν φέρει το πιστοποιητικό αποφυγής πρόκλησης ρύπανσης οπότε απαγορεύεται ο απόπλους του και άλλοτε δρα εκ των υστέρων, όπως όταν επιβάλλεται η απαγόρευση του απόπλου μέχρις ότου πληρωθεί το πρόστιμο για τη ζημιά που προκάλεσε το πλοίο ρυπαίνοντας τη θάλασσα. Στην (Α1) υποομάδα υπάγονται επίσης οι περιπτώσεις που η απαγόρευση του απόπλου οφείλεται : (1) στις δυσμενείς καιρικές συνθήκες, (2) στην αντικανονική σύνθεση του πληρώματος, (3) στην έλλειψη όρων ασφάλειας. Στην (Α2) υποομάδα ανήκουν η απαγόρευση του απόπλου λόγω μη καταβολής δικαιωμάτων δημοσιονομικού χαρακτήρα και λόγω επιβολής του σύμφωνα με τις διατάξεις της Πολιτικής Δικονομίας.

(Β) Η διάρκεια της ισχύος της απαγόρευσης του απόπλου, αν έχει δηλαδή προσωρινή ισχύ ή αν η ισχύς της είναι μεγαλύτερης διάρκειας. Προσωρινή ισχύ έχει η απαγόρευση του απόπλου, όταν επιβάλλεται λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών και όταν επιβάλλεται ως προσωρινή διαταγή στην περίπτωση των ασφαλιστικών μέτρων, οπότε απαγορεύεται ο απόπλους προσωρινά μέχρις ότου ληφθεί η οριστική απόφαση. Σε κάθε άλλη περίπτωση θα λέγαμε ότι η διάρκεια της απαγόρευσης του απόπλου είναι μεγαλύτερη, αν και αυτό εξαρτάται από το χρόνο συμμόρφωσης ή ανταπόκρισης του διοικουμένου προς τις αποφάσεις της διοίκησης.

(Γ) Το συμφέρον που εξυπηρετείται με την εφαρμογή του μέτρου της απαγόρευσης του απόπλου, δηλαδή αν εξυπηρετείται το δημόσιο συμφέρον ή το ιδιωτικό συμφέρον. Η απαγόρευση του απόπλου που επιβάλλεται από τις διατάξεις της Πολιτικής Δικονομίας αποσκοπεί στην ικανοποίηση ιδιωτικών συμφερόντων, ενώ στις άλλες περιπτώσεις απαγόρευσης του απόπλου εξυπηρετείται το δημόσιο

συμφέρον, όπως (1) απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, (2) απαγόρευση απόπλου λόγω αντικανονικής σύνθεσης, (3) απαγόρευση του απόπλου λόγω έλλειψης όρων ασφάλειας, (4) απαγόρευση του απόπλου λόγω πρόκλησης ρύπανσης, (5) απαγόρευση του απόπλου λόγω μη καταβολής δικαιωμάτων δημοσιονομικού χαρακτήρα, (6) απαγόρευση του απόπλου λόγω παράβασης διατάξεων του αλιευτικού κώδικα.

(Δ) Ο δεσμευτικός χαρακτήρας της εφαρμογής του μέτρου, δηλαδή αν δεσμεύεται το όργανο της Λιμενικής Αρχής ή της Ε.Ε.Π. να απαγορεύει τον απόπλου. Θα αναφερθούμε αναλυτικά στο Μέρος II σε ποιες από τις περιπτώσεις και για ποιο λόγο άλλοτε είναι υποχρεωτική η εφαρμογή του διοικητικού μέτρου της απαγόρευσης του απόπλου και άλλοτε είναι δυνητική, επαφίεται δηλαδή στη κρίση του οργάνου. Υποχρεωτική είναι η απαγόρευση του απόπλου που απορρέει από τις διατάξεις της Πολιτικής δικονομίας, στην περίπτωση της παράβασης των διατάξεων του αλιευτικού κώδικα, όταν το πλοίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα απαραίτητα πιστοποιητικά ασφάλειας και αποφυγής πρόκλησης ρύπανσης στη θάλασσα, όταν δεν πληρούνται οι όροι κανονικής σύνθεσης (αυτό δέδαια, όπως θα δούμε, με εξαιρέσεις) και στις δυσμενείς καιρικές συνθήκες ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου. Δυνητική είναι η απαγόρευση του απόπλου, όταν έχει προηγηθεί ρύπανση, οπότε επιβάλλεται μέχρι την πληρωμή του προστίμου ή την κατάθεση εγγυητικής επιστολής ισόποσης με το πρόστιμο, όταν δεν καταβληθούν τα πλοηγικά και φαρικά δικαιώματα, οπότε επιβάλλεται η απαγόρευση μέχρι την κατάθεση ισόποσης εγγυητικής επιστολής τράπεζας.

(Ε) Το εύρος της εφαρμογής του μέτρου, δηλαδή αν η απαγόρευση αφορά γενικώς όλα τα πλοία ή αν εξατομικεύεται και αφορά ειδικά ένα πλοίο. Κατά κανόνα η απαγόρευση του απόπλου αφορά ένα πλοίο, εξατομικεύεται σε συγκεκριμένο πλοίο. Γενική εφαρμογή ίσως υπάρχει στη περίπτωση των δυσμενών καιρικών συνθηκών, οπότε ανάλογα με την ένταση του ανέμου και την θαλάσσια περιοχή, απαγορεύεται ο απόπλους των πλοίων ανάλογα με την κατηγορία του κάθε πλοίου. Αλλά και στην περίπτωση αυτή η απόφαση περί απαγόρευσης του απόπλου εκδίδεται ατομικά για κάθε πλοίο.

(ΣΤ) Η σκοπιμότητα της επιβολής του μέτρου, αν δρα δηλαδή προληπτικά ή κατασταλτικά. Προληπτικά δρα όταν προλαμβάνει την τέλεση αξιόποινης πράξης, όπως όταν απαγορεύεται ο απόπλους επειδή το πλοίο δεν φέρει τα κατάλληλα πιστοποιητικά ασφάλειας και αποφυγής πρόκλησης ρύπανσης ή δεν πληροί τους όρους κανονικής σύνθεσης. Κατασταλτικά δρα όταν η απαγόρευση του απόπλου του πλοίου επιβάλλεται ως ποινή μετά την τέλεση αξιόποινης πράξης, όπως στη περίπτωση της παράνομης αλιείας, οπότε απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου μετά την τέλεση της πράξης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

- Α. Η απαγόρευση του απόπλου λόγω
δυσμενών καιρικών συνθηκών**
- Β. Νομοθετική ρύθμιση**
- Γ. Κριτική προσέγγιση**

Α. Η ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΠΟΠΛΟΥ ΛΟΓΩ ΔΥΣΜΕΝΩΝ ΚΑΙΡΙΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ

Ένας από τους συνηθέστερους λόγους που η Λιμενική Αρχή απαγορεύει τον απόπλου, είναι οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες που επικρατούν στη θαλάσσια περιοχή της Λιμενικής Αρχής ή στη θαλάσσια περιοχή που θα διαπλεύσει το πλοίο κατά το ταξίδι του. Πολλές φορές και ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες, η επιβολή της απαγόρευσης του απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών γίνεται επιτακτική. Οι συνέπειες αυτού του διοικητικού μέτρου όμως είναι τεράστιες, τόσο για λόγους οικονομικούς, όσο και για λόγους κοινωνικούς. Και αυτό παίρνει μεγαλύτερες διαστάσεις, αν σκεφτούμε το νησιωτικό χαρακτήρα της χώρας μας ⁽¹⁾. Γεννώνται οικονομικά προβλήματα στα νησιά μας, λόγω της αδυναμίας εφοδιασμού των με τρόφιμα, νερό, καύσιμα και άλλα εμπορεύματα και κατ' επέκταση προβλήματα στην εθνική ασφάλεια της χώρας· τα νησιά απομονώνονται από την ηπειρωτική Ελλάδα, κυρίως όταν η απαγόρευση αφορά τον απόπλου επιβατηγών/ακτοπλοϊκών πλοίων. Για τη σκοπιμότητα εφαρμογής αυτού του μέτρου στη προκειμένη περίπτωση, πολλές φορές η στήλη ναυτιλιακών εντύπων έχει φιλοξενήσει επιστολές αναγνωστών και άρθρα ειδικών στη ναυτική τέχνη, όπως Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού κ.ά.

Β. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

Η απαγόρευση του απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών προβλέπεται στον Κ.Δ.Ν.Δ., στο άρθρο 42, παρ. 2, όπου ορίζεται ότι με Π.Δ. που εκδίδεται από τον Υ.Ε.Ν., μετά από γνώμη του Συμβουλίου εμπορικού Ναυτικού ⁽²⁾ καθο-

(1) Η θάλασσα αποτελεί την ιστορική μοίρα και τον εθνικό πλάστη της Ελλάδος· τα νησιά της Ελλάδος είναι 3.053, από τα οποία 2.800 στο Αιγαίο.

Γ.Δ. Ζωτιάδου «Το Αιγαίον Αρχιπέλαγος και το Δίκαιον της Θάλασσας», Αθήναι 1975, σελ. 7 - 8.

(2) Το Συμβούλιο εμπορικού Ναυτικού είναι επταμελές και αποτελείται από : (α) τον Γενικό Γραμματέα του Υ.Ε.Ν., (β) τον Αρχηγό ή Υπαρχηγό του Λ.Σ., (γ) τον Προϊστάμενο της αρμόδιας διεύθυνσης του Υ.Ε.Ν. για το συζητούμενο θέμα, δηλαδή της Διεύθυνσης Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, (δ) δύο εφοπλιστές ως εκπροσώπους του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, (ε) δύο εκπροσώπους της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας, (στ) ένα νομικό ή οικονομολόγο, ειδικευμένο στα ναυτιλιακά, που επιλέγεται από το Υ.Ε.Ν. (Π.Δ. 259/1988 ΦΕΚ 117Α/3.6.1988 άρθρο 36).

ρίζονται τα σχετικά με την απαγόρευση του απόπλου στη περίπτωση των δυσμενών καιρικών συνθηκών. Σύμφωνα με την νομοθετική εξουσιοδότηση, εκδόθηκε το Π.Δ. 852/1976 (ΦΕΚ 312/Α/1976), «Περί απαγορεύσεως απόπλου σε περιπτώσεις δυσμενών καιρικών συνθηκών» ⁽³⁾ Έτσι λοιπόν οι Λιμενικές Αρχές της χώρας, όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες, αναστέλλουν, μέχρι τη βελτίωση αυτών, τη χορήγηση σε πλοία με ελληνική σημαία της άδειας απόπλου από λιμάνια και όρμους της περιοχής των. Η αναστολή του απόπλου των πλοίων γίνεται αφού προηγουμένως οι Λιμενικές Αρχές λάβουν το δελτίο καιρού της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας (Ε.Μ.Υ.) που αναγγέλλει την επικράτηση δυσμενών καιρικών συνθηκών. Η αναστολή του απόπλου, όπως και η άρση αυτής επιτελείται με έγγραφη διαταγή ⁽⁴⁾ της Λιμενικής Αρχής, η οποία κοινοποιείται στον πλοίαρχο του πλοίου, του οποίου απαγορεύεται ο απόπλους λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Είναι δυνατό όμως να επιτραπεί ο απόπλους κατ' εξαίρεση, όταν ο πλους γίνεται κοντά στις ακτές και έχει μικρή διάρκεια, ή όταν σε κάποια περιοχή οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν είναι ευνοϊκότερες από αυτές που περιγράφονται στο δελτίο καιρού της Ε.Μ.Υ., αφού συμφωνήσουν για την εκτέλεση του πλου ο πλοίαρχος του πλοίου, ο πλοηγός του λιμένος ή πλοίαρχος Ε.Ν., έμπειρος στις τοπικές συνθήκες και οι κοντινές Λιμενικές Αρχές. Αυτή η κατ' εξαίρεση χορηγούμενη άδεια απόπλου ενεργείται με βάση ειδικό πρακτικό ⁽⁵⁾ που συνυπογράφεται από όλους. Σύμφωνα με το πιο πάνω Π.Δ. το Υ.Ε.Ν. γνωστοποιεί στις Λιμενικές Αρχές τις ειδικότερες συνθήκες και προϋποθέσεις με βάση τις οποίες αυτές αναστέλλουν τον απόπλου των πλοίων. Η γνωστοποίηση αυτή γίνεται με ειδικές διαταγές του Υ.Ε.Ν., οι οποίες περιλαμβάνονται σε εγκύκλιο με την ονομασία ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ με αριθμό 9, γνωστό ως Ε.Α.Ν. - 9. Με βάση τα ακόλουθα κριτήρια - στοιχεία, (α) την κατηγορία, τον τύπο, το μήκος (παλαιότερα την χωρητικότητα) και τα στοιχεία ευστάθειας και αντοχής κάθε κατηγορίας πλοίων, όπως και το είδος των πλόων, (β) τα μετεωρολογικά ανεμολογικά στατιστικά στοιχεία και τις παρατηρήσεις της Ε.Μ.Υ. και της Υδρογραφικής Υπηρεσίας για κάθε περιοχή του ελληνικού θαλάσσιου χώρου, (γ) τις πληροφορίες που μεταδίδονται με τα τακτικά και έκτακτα δελτία της Ε.Μ.Υ., (δ) τις τοπικές ειδικές καιρικές και θαλάσσιες συνθήκες, (ε) κάθε άλλο στοιχείο που μπορεί να επηρεάσει, σε συνάρτηση με τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες, την ασφαλή ναυσιπλοΐα, τα πλοία, των οποίων ο απόπλους αναστέλλεται σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες, έχουν κωδικοποιηθεί σε κατηγορίες ως εξής:

Κατηγορία Α. Στη κατηγορία αυτή ανήκουν τα επιβατηγά/οχηματαγωγά (Ε/Γ -

(3) Εκδόθηκε μετά με την με αριθμό 22/25.6.1976 γνωμοδότηση του Σ.Ε.Ν./Υ.Ε.Ν. και δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 312Α/23.11.1976.

(4) Βλ. σχετικά έντυπα στο Παράρτημα.

(5) Βλ. ομοίως στο Παράρτημα.

Ο/Γ) πλοία και τα φορτηγά/οχηματαγωγά (Φ/Γ - Ο/Γ) ανοικτού τύπου ⁽⁶⁾ που εκτελούν πλόες σε προασπισμένες περιοχές ⁽⁷⁾. Στα πλοία αυτά ο απόπλους αναστέλλεται σε συνδυασμό με την ένταση και την διεύθυνση του ανέμου που πνέει στη περιοχή π.χ. όταν στη θαλάσσια περιοχή Πειραιώς - Αίγινας, περιοχή που χαρακτηρίζεται προασπισμένη, πνέουν άνεμοι Νότιοι με ένταση 5 της κλίμακας μποφόρ ⁽⁸⁾ τότε αναστέλλεται ο απόπλους των πιο πάνω πλοίων που εκτελούν αυτή την ακτοπλοϊκή γραμμή.

Κατηγορία Β. Σ' αυτή ανήκουν τα «δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη», υδροπτερυγα πλοία (π.χ. τύπου (Cometa, Colhida, Catamaran κ.ά), γνωστά ως «ιπτάμενα δελφίνια». Για τα πλοία αυτά εφαρμόζονται ειδικοί κανονισμοί ασφάλειας και οι περιορισμοί στην εκτέλεση πλόων αναγράφονται με τη μορφή παρατηρήσεων, οδηγιών και εντολών στη πίσω σελίδα του Πιστοποιητικού Γενικής Επιθεωρήσεως (Π.Γ.Ε.) του σκάφους. Σύμφωνα με τις οδηγίες της Ε.Ε.Π. τα σκάφη τύπου Cometa μπορούν να κινούνται με ασφάλεια όταν το ύψος κύματος δεν υπερβαίνει τα 2 μέτρα, τα σκάφη τύπου Colhida όταν το ύψος του κύματος δεν υπερβαίνει τα 3 μέτρα και τα σκάφη τύπου Catamaran όταν το ύψος κύματος δεν υπερβαίνει τα 3,5 μέτρα.

Κατηγορία Γ. Σ' αυτήν ανήκουν τα επιβατηγά πλοία κλασικού τύπου που εκτελούν πλόες εσωτερικού και τα επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου ⁽⁹⁾ με ολικό μήκος μέχρι τα 25 μέτρα. Ο απόπλους αυτών αναστέλλεται όταν πνέουν άνεμοι με ένταση 6 μποφόρ, ανεξαρτήτως της διεύθυνσης του ανέμου.

Κατηγορία Δ. Υπάγονται σ' αυτή τα επιβατηγά πλοία κλασικού τύπου με ολικό μήκος από 25,01 μέτρα μέχρι 40 μέτρα, που εκτελούν πλόες εσωτερικού και τα φορτηγά πλοία με ολικό μήκος μέχρι τα 25 μέτρα, που εκτελούν πλόες εσωτερικού. Η αναστολή του απόπλου των πλοίων αυτών γίνεται όταν η ένταση του ανέμου είναι 7 μποφόρ.

Κατηγορία Ε. Στη κατηγορία αυτή ανήκουν τα επιβατηγά πλοία με ολικό μήκος από 40,01 μ. μέχρι 75 μ. που εκτελούν πλόες εσωτερικού, τα φορτηγά πλοία που εκτελούν πλόες εσωτερικού, τα δεξαμενόπλοια, τα οχηματαγωγά, τα αλιευτικά, με ολικό μήκος από 25,01μ. μέχρι 40 μ. Όταν η ένταση του ανέμου είναι 8 μποφόρ αναστέλλεται ο απόπλους των πιο πάνω πλοίων.

Κατηγορία ΣΤ. Όταν η ένταση του ανέμου είναι 9 μποφόρ αναστέλλεται ο απόπλους των επιβατηγών πλοίων με ολικό μήκος πάνω από 75 μ. που εκτελούν πλόες εσωτερικού.

(6) **Ανοικτού τύπου**, είναι τα πλοία στα οποία οι χώροι μεταφοράς των οχημάτων είναι ανοικτοί - δεν περιβάλλονται από κλειστή υπερκατασκευή (άρθρο 1 του Β.Δ. 93/1970).

(7) **Προασπισμένη** χαρακτηρίζεται η περιοχή που προστατεύεται κατά φυσικό τρόπο από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες· συνήθως οι προασπισμένες περιοχές ευρίσκονται μεταξύ γειτονικών ακτών.

(8) Η κλίμακα αυτή επινοήθηκε το 1806 από τον τότε πλοίαρχο και μετέπειτα ναύαρχο, άγγλο **Beaufort**. Από τότε υπέστη διάφορες προσαρμογές και τροποποιήσεις και, όπως την εφαρμόζουμε σήμερα, αποτελεί σύστημα συσχέτισης της κατάστασης θάλασσας προς την ένταση του ανέμου.

Χ.Γ. Περογιαννάκη, «Ναυτική Μετεωρολογία», Αθήνα, 1971, σελ. 27.

(9) **Κλειστού τύπου**, είναι τα πλοία στα οποία οι χώροι μεταφοράς οχημάτων ευρίσκονται κάτω από το κατάστρωμα των εξώλων και περιβάλλονται από κλειστή υπερκατασκευή.

Ο απόπλους των πλοίων που δεν εμπίπτουν στις προαναφερόμενες κατηγορίες επαφίεται στην απόλυτη κρίση του πλοίαρχου των, όπως και ο απόπλους των ρυμουλκών και των ναυαγοσωστικών πλοίων. Επίσης στις πιο πάνω κατηγορίες δεν εντάσσονται τα επιβατηγά/τουριστικά πλοία και τα ιστιοφόρα.

Τονίζεται ότι η αναστολή του απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών αφορά μόνο τα πλοία με ελληνική σημαία. Για τα πλοία με ξένη σημαία που ευρίσκονται σε ελληνικό λιμάνι, το μόνο που προβλέπει το Π.Δ. στη περίπτωση των δυσμενών καιρικών συνθηκών είναι η κοινοποίηση από την οικεία Λιμενική Αρχή με απόδειξη του σχετικού δελτίου καιρού της Ε.Μ.Υ. στο πλοίαρχο του πλοίου, χωρητικότητας κάτω των 1.600 κ.ο.χ., αν αυτό είναι φορτηγό, χωρητικότητας κάτω των 3.000 κ.ο.χ. αν είναι επιβατηγό, (άρθρο 2).

Σύμφωνα με το άρθρο 3, όσοι παραβαίνουν τις διατάξεις του Π.Δ., πλοίαρχοι και κυβερνήτες πλοίων με ελληνική σημαία, υφίστανται ποινικές και πειθαρχικές κυρώσεις, καθώς και χρηματική ποινή κατά το άρθρο 248 Κ.Δ.Ν.Δ.

Γ. ΚΡΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Στον Κ.Δ.Ν.Δ., άρθρο 42 παρ. 2, αναφέρεται ότι: «2.....τα της απαγορεύσεως του απόπλου εν περιπτώσει δυσμενών καιρικών συνθηκών», δηλαδή γίνεται λόγος για απαγόρευση του απόπλου, όπως βέβαια είναι και ο τίτλος του Π.Δ. 852/1976 «Περί απαγορεύσεως του απόπλου εν περιπτώσει δυσμενών καιρικών συνθηκών». Στον τίτλο όμως του άρθρου 1, αλλά και σε όλο του κείμενο του Π.Δ. γίνεται μνεία για «αναστολή» απόπλου. Είναι, ίσως, προτιμότερη η χρήση του όρου «απαγόρευση» από τη χρήση του όρου «αναστολή» και αυτό διότι η αναστολή παρέχεται μόνο όταν έχει επιτραπεί ο απόπλους του πλοίου, έχει δηλαδή δοθεί από τη Λιμενική Αρχή η σχετική άδεια απόπλου και έρχεται κάποιο γεγονός να μην επιτρέψει την εκτέλεση του πλου· αυτό μπορεί να συμβεί όταν το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ της λήψης της άδειας απόπλου και της πραγματοποίησης του απόπλου, της απάρσεως, μεταβληθούν σε δυσμενείς οι καιρικές συνθήκες, πράγμα που συμβαίνει πολύ σπάνια. Θεωρείται καλύτερο να γίνεται λόγος για προσωρινή απαγόρευση ή για απαγόρευση υπό προθεσμία, εφόσον αυτή διαρκεί μέχρι να βελτιωθούν οι καιρικές συνθήκες.

Από την ανφορά στο Π.Δ 852/1976 και στο Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας με αριθμό 9 του Υ.Ε.Ν., προκύπτει ότι η Λιμενική Αρχή για να απαγορεύσει τον απόπλου των πλοίων λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, εκτιμά τα ακόλουθα:

- (α) Την ένταση του ανέμου και την διεύθυνσή του.
- (β) Την θαλάσσια περιοχή που θα διαπλεύσει το πλοίο.
- (γ) Την κατηγορία του πλοίου.
- (δ) Το μήκος του πλοίου (παλαιότερα ελαμβάνετο η χωρητικότητα).
- (ε) Το μέσον πρόωσης του πλοίου.

Παρατηρείται, επίσης, ότι η απαγόρευση του απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών επιβάλλεται μόνο στα πλοία με ελληνική σημαία και μάλιστα όχι σε όλα, αλλά μόνο σε αυτά που εμπίπτουν στις κατηγορίες του Ε.Α.Ν.9., ενώ στα πλοία με ξένη σημαία και μόνο σε όσα έχουν μικρή χωρητικότητα (στα φορτηγά κάτω των 1600 κ.ο.χ. και στα επιβατηγά κάτω των 3000 κ.ο.χ.) απλά και μόνο κοινοποιείται από τις Λιμενικές Αρχές το σχετικό δελτίο καιρού της Ε.Μ.Υ.. Δεν προκύπτουν όμως οι λόγοι που να δικαιολογούν μια τέτοια ρύθμιση, ώστε άλλοτε ο απόπλους του πλοίου να αφήνεται στη κρίση του πλοίαρχου ή κυβερνήτη του και άλλοτε η Διοίκηση να τον απαγορεύει. Και στις δύο περιπτώσεις πρόκειται για δυσμενείς καιρικές συνθήκες που αποτελούν δοκιμασία για την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων του, ανεξάρτητα από την κατηγορία και τη σημαία του πλοίου. Με βάση τις σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις στη ναυτιλία επιβάλλεται σήμερα η άρση της εφαρμογής του μέτρου αυτού λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Αρμόδιος και υπεύθυνος να αποφασίσει εάν το πλοίο είναι ικανό να πλεύσει στις επικρατούσες άσχημες καιρικές συνθήκες, είναι ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης αυτού. Διότι αυτός γνωρίζει τους κανόνες της ναυτικής τέχνης, τις δυνατότητες του σκάφους του και τις αντιδράσεις του πλοίου σε κάθε αντιξοότητα. Ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης του πλοίου πρέπει να είναι υπεύθυνος για τον απόπλου και στις δυσμενείς καιρικές συνθήκες ⁽¹⁰⁾ όπως άλλωστε είναι γενικώς υπεύθυνος για τον απόπλου του πλοίου του σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Δ.Ν.Δ. (άρθρα 106, 235 ιε), όπου αναφέρεται ότι ο πλοίαρχος προ του απόπλου δεβαιώνεται ότι το πλοίο του είναι ικανό να εκτελέσει το ταξίδι. Η υποχρέωση της Λιμενικής Αρχής, ίσως, συνίσταται στην ενημέρωση του πλοίαρχου για τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες με την κοινοποίηση σ' αυτόν του σχετικού δελτίου της Ε.Μ.Υ.

(10) Βέβαια σ' αυτή την άποψη υπάρχει και ο αντίλογος, ότι :

- (α) Ο πλοίαρχος, λόγω της ειδικής σχέσης του με την πλοιοκτήτρια εταιρία, είναι ευάλωτος σε εξωγενείς παράγοντες που ενδεχομένως τον αναγκάζουν να εκτελέσει τον πλου παρά την θέλησή του.
- (β) Το επιβατηγό κοινό ταξιδεύει με την πεποίθηση ότι, αφού ο απόπλους επιτράπη από την Λιμενική Αρχή - Δημόσια Αρχή - είναι ασφαλής η εκτέλεση του πλου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

- A. Περί ασφάλειας πλοίου
και ναυσιπλοΐας**
- B. Ισχύουσα Νομοθεσία**
- Γ. Κριτική προσέγγιση**

Α. ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ⁽¹⁾

Για το Ναυτικό Δίκαιο ⁽²⁾ των αρχαίων λαών δεν έχουμε στοιχεία, επειδή αυτό στους αρχαίους χρόνους διαμορφώθηκε με βάση τα έθιμα και τις συνήθειες που αναπτύσσονταν μεταξύ εκείνων που ασχολούνταν με τις ναυτιλιακές εργασίες. αποτελούσε η ναυτιλία για την εποχή αποκλειστικά ιδιωτική υπόθεση. Η ναυτιλία αναπτύχθηκε, ιδίως στην Ελληνική κλασική αρχαιότητα ⁽³⁾. Στοιχεία για το Ναυτικό Δίκαιο της εποχής αντλούμε από τους δικανικούς λόγους των Αθηναίων ρητόρων **Ισοκράτη, Υπερείδη, Αισχύνη** και ιδίως του **Δημοσθένη**. Μάλιστα από ένα τέτοιο κείμενο ⁽⁴⁾ πληροφορούμεθα ότι αν κάποιος από τους πορθμείς της Σαλαμίνας ανέτρεπε το πορθμείο του, έστω και χωρίς τη θέλησή του, έχανε το δικαίωμα να εργάζεται ως πορθμέας. Αποτελούσε αυτό ποινή για εκείνον που θα αυτοσχεδίαζε σε βάρος των Ελλήνων και παράλληλα δρούσε αυτό προληπτικά για την ασφάλεια του πλοίου και για την ασφαλή διεξαγωγή του πλου. Επίσης σε λόγο του **Δημοσθένη** ⁽⁵⁾ γίνεται αναφορά σε ναυάγιο πλοίου που αποδόθηκε σε υπερ-

(1) **Ναυσιπλοία** καλείται το σύνολο των μεθόδων και μέσων που χρησιμοποιούνται για να πλεύσει ασφαλώς το πλοίο από ένα λιμάνι της γης σε άλλο.

Α. Δημαράκη - Χ. Ντούνη, «Ναυσιπλοία», Πειραιεύς, 1981, σελ. 9.

(2) Υπάρχουν γραπτά κείμενα, όπως το Δίκαιο της Γόρτυνος (σύνολον κανόνων Δημοσίου και Ιδιωτικού Δικαίου που ρύθμιζε τη ζωή της Κρητικής πόλης της Γόρτυνος στην κλασική εποχή), αλλά διατάξεις Ναυτικού Δικαίου δεν απαντώνται σ' αυτά λόγω του αγράφου χαρακτήρα που είχε λάβει το Δίκαιο των ναυτιλιακών συναλλαγών.

Π. Δημάκη, «Βυζαντινό Δίκαιο - Εμπορικοί Νόμοι στην Αρχαία Ελλάδα», Αθήναι, 1965.

(3) Στο σύνολο των κανόνων δικαίου που ρύθμιζε την δικαιοκή ζωή της πόλης της Αθήνας στη κλασική εποχή (Ε - Δ π.Χ. αιώνας) και που λέγεται «**Αττικό Δίκαιο**» και θα μπορούσε να χαρακτηριζόταν και «**Αθηναϊκό**», περιλαμβάνονταν πολλές ναυτικές συνήθειες.

Π. Δημάκη, «Αττικό Δίκαιο», Αθήναι, 1986, σελ. 15.

(4) **Αισχύνη**, κατά Κτησιφώντος ΙΙΙ..... επί μεν τους πορθμέας τους εις Σαλαμίνα πορθμεύοντας νόμον έσεσθαι, εάν τις αυτών άκων εν τω πόρρω πλοίον ανατρέψη, τούτω μη εξείναι πάλιν πορθμεί γενέσθαι, ίνα μηδείς αυτοσχεδιάζη εις τα των Ελλήνων σώματα....

(5) «**Προς Φορμίωνα περί δανείων**», (.....ο δε Λάμπης αναχθείς εναυάγησεν ου μακράν από του εμπορίου. Γεγεμισμένης γαρ ήδη της νηός, ως ακούομεν, μάλλον του δέοντος, προσανέλαβεν επί το κατάστρομα χιλίας βύρσας, όθεν και η διαφθορά τη νηί συνέβη. Και αυτός μεν απεσώθη εν τη λέμβω μετά των άλλων παιδων των Δίωνος, απώλεσεν δε πλέον ή τριάκοντα σώματα ελεύθερα χωρίς των άλλων....).

φόρτωση αυτού από τον πλοίαρχο **Λάμπη**. Από τα κείμενα αυτά προκύπτει ότι μετά από κάθε ναυάγιο γινόταν κατασταλτικός έλεγχος και ετιμωρούντο οι υπεύθυνοι. Επομένως η ασφάλεια του πλοίου και η ασφαλής εκτέλεση των πλόνων φαίνεται ότι απασχολούσε τον αρχαίο Ελληνικό κόσμο ⁽⁶⁾. Δεν προκύπτει όμως αν είχε καθιερωθεί από τις κρατικές αρχές ο προληπτικός έλεγχος της αξιοπλοΐας των εμπορικών πλοίων σε αντίθεση με τον προληπτικό έλεγχο που εφαρμοζόταν στα πολεμικά πλοία από τους «*αποστολεις*» ⁽⁷⁾.

Αυτό ίσως εξηγείται από το γεγονός ότι η διεξαγωγή του εμπορίου δεν αποτελούσε κρατική φροντίδα αλλά ήταν καθαρά ιδιωτική υπόθεση και παρέμεινε μέχρι τον 17ο αιώνα. Μάλιστα το εμπόριο στην αρχαία Ελλάδα ⁽⁸⁾ γινόταν κατ'εξοχήν με τα πλοία διά μέσου της θάλασσας, γι' αυτό και το Εμπορικό Δίκαιο της εποχής υπήρξε κυρίως ναυτικό δίκαιο. Στο Βυζαντινορωμαϊκό δίκαιο ⁽⁹⁾ υπάρχουν διατάξεις που αναφέρονται σε ναυαγιαπλοίων και γίνεται λόγος για αποζημιώσεις. Αλλά ο έλεγχος ήταν πάντοτε κατασταλτικός. Προληπτικό έλεγχο που να αφορά την ασφάλεια πλοίων ευρίσκουμε στον Μεσαίωνα. Στις αποφάσεις των πόλεων της Χάνσα ⁽¹⁰⁾, συμμαχικής ένωσης πολλών λιμένων στη Βόρειο και Βαλτική θάλασσα, εμφανίζονται διατάξεις που αφορούν τον έλεγχο των πλοίων κατά το στάδιο της ναυπήγησης. Σύμφωνα με αυτές οι άρχοντες της πόλης οφείλουν να ορίζουν ειδικούς ενόρκους, οι οποίοι πρέπει να παρακολουθούν τη ναυπήγηση του πλοίου και να βεβαιώνουν ενόρκως ότι το πλοίο είναι καλώς κατασκευασμένο (πιθανόν να είναι οι πρόδρομοι των σημερινών νηογνωμόνων).

Με την πάροδο των αιώνων εκλείπει ο εθιμικός και ο άγραφος χαρακτήρας των ναυτιλιακών κανόνων και όλα τα θέματα που αφορούσαν το θαλάσσιο εμπόριο αποτελούν αντικείμενο νομοθετικής ρύθμισης από κάθε κράτος. Οι σχετικές διατάξεις κωδικοποιήθηκαν σε νόμους και άρχισαν να εμφανίζονται οι πρώτες

(6) **Σοφία Αδάμ**, «Σκέψεις για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας στην κλασική Ελληνική Αρχαιότητα». Ανάτυπο από την Πειραική Νομολογία, Πειραιάς 1984, τόμος 6, σελ. 145.

(7) Αποστολεις εκαλούντο στην Αθήνα οι δέκα άρχοντες που φρόντιζαν για την οργάνωση των ναυτικών περιπολιών και εκστρατειών και είχαν ως καθήκον να ελέγχουν αν οι τριήρεις ήταν σε καλή κατάσταση. Σε αντίθετη περίπτωση δεν επέτρεπαν τον απόπλου από τον ναύσταθμο.

(8) Στις ναυτικές πόλεις της αρχαίας Ελλάδος υπήρχαν τα εμποροδικεία, επανδρωμένα με ειδικούς δικαστές, τους ναυτοδίκες, για να επιλύουν με ταχύτητα και σε σύντομες προθεσμίες τις διαφορές που ανέκυπταν από τις εμπορικές - ναυτικές συναλλαγές.

Π. Δημάκη «Βυζαντινό Δίκαιο», Αθήνα, 1965, σελ. 35.

(9) Περίφημη υπήρξε η συλλογή με τον τίτλο «**Νόμος Ροδίων Ναυτικός**» που αποτελεί ιδιωτική συλλογή διατάξεων που έχουν σχέση με τη ναυτιλία, καθώς και κωδικοποίηση εθίμων και συνηθειών που επικρατούσαν στην Ανατολική Μεσόγειο. Αποτελεί την πρώτη συλλογή διατάξεων Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, αλλά και του κυρίως στερούμενου πηγών Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Γ. Τσουρή, «Ο Ναυτικός Νόμος των Ροδίων», Δ.Μ./Υ.Ε.Ν., 1969, σελ. 167.

(10) Ήταν μία μορφή οργάνωσης από εβδομήντα επτά πόλεις με αξιόλογη εμπορική, ναυτική και πολιτική ισχύ κατά τον 14ο και 15ο αιώνα.

Θ.Α. Χριστοδουλίδης, «Εισαγωγή εις την Γενικήν Θεωρίαν των Διεθνών Οργανισμών», Αθήνα, 1979, σελ. 116.

ναυτιλιακές νομοθεσίες (11). Επειδή το πλοίο αποτελεί, όχι μόνο αυτό, μεγάλη χρηματική αξία, αλλά μεταφέρει εμπορεύματα μεγάλης αξίας και κυρίως ανθρώπους, κατέστη αμέσως σαφής η σημασία που έχει η ασφάλεια του πλοίου, όχι μόνο για τους ιδιώτες αλλά και για το κράτος. Έτσι η ασφάλεια του πλοίου άρχισε να αποτελεί ειδικό αντικείμενο ρύθμισης από την εσωτερική νομοθεσία των κρατών. Κάθε κράτος έλαβε μέτρα και θέσπισε κανόνες με βάση τους οποίους τα πλοία ελέγχονται από τις κρατικές αρχές για να διαπιστωθεί κάθε φορά η ικανότητα για πλεύση, η πλοϊμότητα, η αξιοπλοΐα (12).

Η κίνηση του πλοίου στο διεθνή χώρο έφερε στο προσκήνιο την ανάγκη αντιμετώπισης θεμάτων ασφαλείας της ναυσιπλοΐας με διεθνείς κανονισμούς. Αυτή η ανάγκη έγινε επιτακτική μετά από δραματικά και πολύνεκρα ναυάγια (13). Η νομοθεσία για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας έλαβε διεθνή χαρακτήρα μετά τον Β' παγκόσμιο πόλεμο και ιδιαίτερα με την ίδρυση του I.M.C.O. (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation) ήδη ονομαζόμενου I.M.O. (International Maritime Organisation) την 6η Μαρτίου 1948, ως ειδικευμένου οργάνου του Ο.Η.Ε. Ο I.M.O. (14) έχει ως σκοπό την συνεργασία των κρατών σε θέματα που αφορούν την εμπορική ναυτιλία και την επίτευξη ανωτέρου επιπέδου ασφαλείας στα πλοία.

(11) Ο Γαλλικός Εμπορικός Κώδικας του 1807 (το 2ο βιβλίο περί Θαλάσσιου Εμπορίου), ο Γερμανικός Εμπορικός Κώδικας του 1861 που αναθεωρήθηκε το 1897 (4ο βιβλίο περί θαλάσσιου εμπορίου), το Αγγλοαμερικανικό Δίκαιο που παρέμεινε για πολύ χρόνο ακωδικοποιητό ως Common Law - κοινό Δίκαιο.

(12) Το Β.Δ. της 4.1.1834, «Περί Οργανισμού Λιμενίων Αρχών» περιλαμβάνει διατάξεις που αναθέτουν στους «επί των λιμένων αξιωματικούς» την πρόληψη ατυχημάτων στα πλοία. Το άρθρο 12 ορίζει, «πρό της εκπλεύσεως των Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων από τον λιμένα οι επί των λιμένων αξιωματικοί οφείλουν να επισκέπτονται αυτά, να παρατηρούν αν έχουν όλα τα χρειώδη για την ασφάλεια του πλου, όπως σχοινιά, πανιά, άγκυρες, αν τα κατάρτια και οι κεραίες δεν είναι κτυπημένες και, αν ανακαλύψουν ελλείψεις, οφείλουν να εμποδίσουν τον απόπλου μέχρις ότου αποκατασταθούν, αναφέροντας συγχρόνως στην ανωτέρα Αρχή». Με το Π.Δ. της 4.9.1925, «Περί Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων», αντιμετωπίζεται πλέον συστηματικά το θέμα του ελέγχου της ασφαλείας των πλοίων και καθιερώνεται το «Πρωτόκολλον Γενικής Επιθεώρησης», ως πιστοποιητικό της αξιοπλοΐας. Ακολούθησε ο Ν. 4473/1965, «Περί Ελέγχου της Ναυσιπλοΐας, Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων και άλλων διατάξεων», που πρόβλεπε ρητά στο άρθρο 8 την απαγόρευση απόπλου κάθε πλοίου που δεν ήταν εφοδιασμένο με τα πιστοποιητικά που πρόβλεπαν οι διατάξεις του νόμου ή είχε λήξει η ισχύς των ή η κατάσταση του πλοίου δεν ανταποκρινόταν σ' αυτή που περιέγραφαν τα πιστοποιητικά. Το Β.Δ. 542/1968 (ΦΕΚ 181Α/20.8.1968) περί εφαρμογής του Ν. 4473/1965 περιέλαβε στο άρθρο 15 την απαγόρευση του από πλου για κάθε παράβαση των κειμένων διατάξεων και στο άρθρο 16 την απαγόρευση του απόπλου για πλοία με ξένη σημαία, όταν παραβιάζουν τις Διεθνείς Συμβάσεις περί ασφαλείας και γραμμής φόρτωσης.

(13) Τέτοια είναι : Το έτος 1865 το Αμερικάνικο ποταμόπλοιο «**Memphis**», που μετέφερε 2.580 άτομα, καταστράφηκε από έκρηξη στο Μισισσιππή με 1.547 απωλεσθέντες. Το έτος 1912 το Ιαπωνικό «**Kitsa Marou**» βυθίστηκε έξω από τις ακτές της Ιαπωνίας με 1000 απωλεσθέντες. την 15.4.1912 το βρετανικό Υπερωκεάνειο «**Τιτανικός**» βυθίστηκε λόγω πρόσκρουσης σε παγόβουνο με 1503 απωλεσθέντες. Το έτος 1921 το Κινέζικο επιβατηγό πλοίο «**Hong Kong**» συνετρίβη σε βράχους κοντά στο λιμάνι **Suatsu** με 1.000 απωλεσθέντες. «**Dictionary of Disasters at Sea**», έκδοση Lloyd's Register of Shipping, 1969.

(14) Το κύριο όργανο του I.M.O. (πρώην I.M.C.O.) είναι η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee) που μελετά τις προτάσεις που υποβάλλουν τα Κράτη - μέλη με προοπτική να τις ενσωματώσει στη Διεθνή Σύμβαση περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα. Η Επιτροπή έχει υποεπιτροπές :

(α) Υποδιαίρεσης και Ευσταθείας για μελέτη των προβλημάτων των πλοίων από πλευράς ναυπηγικής ευστα-

Προς το σκοπό αυτό την 17η Ιουνίου 1960 υπογράφηκε στο Λονδίνο η Διεθνής Σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα ⁽¹⁵⁾ γνωστή ως SOLAS από τα αρχικά των λέξεων Safety Of Life at Sea, η οποία ρυθμίζει την ασφάλεια του πλοίου στους τομείς της κατασκευής, των σωστικών και τηλεπικοινωνιακών μέσων, της μεταφοράς ειδικών και επικίνδυνων φορτίων. Επίσης σημαντική για την ασφάλεια του πλοίου υπήρξε η Διεθνής Σύμβαση περί Γραμμής Φόρτωσης του 1966, σύμφωνα με την οποία χαράσσεται στις πλευρές του πλοίου ο «δίσκος ασφαλείας» με γραμμές μέχρι τις οποίες επιτρέπεται η φόρτωση του πλοίου, ανάλογα με την εποχή, την περιοχή πλου και το είδος του φορτίου ⁽¹⁶⁾. Ακολούθησαν και άλλες σημαντικές διεθνείς συμβάσεις για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, πολλές από τις οποίες παραμένουν σε ισχύ και μερικές τροποποιήθηκαν για να ανταποκριθούν στις τεχνολογικές εξελίξεις.

B. ΙΣΧΥΟΥΣΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Ο έλληνας νομοθέτης αντιλαμβανόμενος τη σημασία της ασφαλείας του πλοίου και τις ευρύτερες κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες που επιφέρει το ναυτικό ατύχημα ⁽¹⁷⁾ ως αποτέλεσμα της έλλειψης ασφαλείας, περιέλαβε στο Κ.Δ.Ν.Δ. στο Πρώτο Μέρος αυτού και στο Κεφάλαιο Δ', τα άρθρα 31 - 45 με τα οποία ρυθμίζει

θείας και υποδιαίρεσης.

- (β) Ασφαλείας της Ναυσιπλοΐας.
- (γ) Καταμέτρησης.
- (δ) Ρύπανσης της Θάλασσας.
- (ε) Μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων.
- (στ) Σχεδίασης και εξοπλισμού πλοίων.
- (ζ) Σωστικών μέσων.
- (η) Προστασίας κατά της φωτιάς.
- (θ) Χύδην φορτίων.
- (ι) Ραδιοεπικοινωνιών.

(15) Η πρώτη Διεθνής σύμβαση περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα υπογράφηκε το έτος 1914 στο Λονδίνο, αλλά δεν τέθηκε σε ισχύ λόγω του Α' Παγκόσμιου Πολέμου. Ακολούθησε νέα διεθνής Σύμβαση το έτος 1929, την οποία κύρωσε και η Ελλάδα με τον Α.Ν. 1086/1938. Νέα Σύμβαση υπογράφηκε το έτος 1948, η οποία καταργήθηκε με τη Σύμβαση του 1960.

(16) Γραμμή Φόρτωσης του πλοίου είναι το μέγιστο δύθισμα που επιτρέπεται. Το δύθισμα εξαρτάται από την πυκνότητα του νερού και η ασφάλεια σε σχέση με το δύθισμα εξαρτάται από τον κυματισμό που διαφέρει από περιοχή σε περιοχή και από εποχή σε εποχή· γι' αυτό χαράσσονται οι γραμμές θέρους, χειμώνα, Ατλαντικού, Τροπική Γραμμή, γραμμή σε γλυκό νερό, γραμμή φόρτωσης ξυλείας. Οι γραμμές αυτές είναι οριζόντιες με μήκος 230 χιλιοστά και πάχος 25 χιλιοστά, ο δίσκος έχει εξωτερική διάμετρο 300 χιλιοστά και πάχος 25 χιλιοστά και το κέντρο του τοποθετείται στο μέσον του πλοίου και σε απόσταση κατακόρυφη ίση με το ύψος των εξάλων του θέρους.

(17) Ως ναυτικό ατύχημα χαρακτηρίζεται : (α) το ναυάγιο, (β) η δύθιση του πλοίου, (γ) η άτυχη απώλεια, (δ) η εξαφάνιση του πλοίου, (ε) η καταστροφή του, (στ) η ανατροπή του, (ζ) η αποκοπή του πλοίου στα δύο, (η) η εγκατάλειψη του πλοίου, (θ) η σύγκρουση, (ι) η πρόσκρουση, (ια) η προσάραξη, (ιβ) η επικάθηση, (ιγ) η εισροή υδάτων, (ιδ) η ακυβερνησία, (ιε) η επικίνδυνη κλίση, (ιστ) η προσωρινή απώλεια.

Γ. Τσουρή, «Ο Διοικητικός Έλεγχος των Ναυτικών Ατυχημάτων», Αθήνα 1978, σελ. 105.

την ασφάλεια των πλοίων. Με κανόνες Δημοσίου Δικαίου καθορίζει τα θέματα που έχουν σχέση με την ασφάλεια του πλοίου από την πρώτη στιγμή της ναυπήγησής του. Σύμφωνα με το άρθρο 31, κάθε πλοίο με ελληνική σημαία δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να εκπληρώσει τον προορισμό του, εάν δεν διαπιστωθεί ότι είναι ικανό για ναυσιπλοία και εφοδιασμένο με τα οικεία πιστοποιητικά ασφαλείας (18). Για να διαπιστωθεί ότι το πλοίο είναι ικανό να πλεύσει, ότι έχει πλοϊμότητα, ότι είναι αξιόπλουν, διενεργείται επιθεώρηση από την αρμόδια υπηρεσία του Υ.Ε.Ν. Αρμόδια υπηρεσία είναι η Ε.Ε.Π. που τελεί υπό τον έλεγχο του Υπουργού και κατά το άρθρο 36 παρ. 1 ελέγχει :

(18) Τα Πιστοποιητικά Ασφάλειας είναι δημόσια έγγραφα με τα οποία δεβαιώνεται από την κρατική Αρχή ότι οι τομείς του πλοίου, στους οποίους αναφέρονται, έχουν ελεγχθεί και έχει διαπιστωθεί ότι ανταποκρίνονται στις διατάξεις των νόμων και των Διεθνών Συμβάσεων περί ασφαλείας του πλοίου. Δεν φέρουν πιστοποιητικά ασφαλείας τα πολεμικά πλοία και τα πλοία που έχουν χωρητικότητα κάτω από 5 κόρους ή ολικό μήκος μέχρι 6 μέτρα (Β.Δ. 542/1968, ΦΕΚ 181Α/20.8.1968). Τη διαδικασία επιθεώρησης και την έκδοση πιστοποιητικών προβλέπει ο Κ.Δ.Ν.Δ. που ορίζει ότι οι λεπτομέρειες αυτών τίθενται με Π.Δ. Έτσι εκδόθηκαν :

(α) Π.Δ. 149/1976 (ΦΕΚ 58Α/16.3.1976), περί έγκρισης και θέσης σε εφαρμογή κανονισμού περί πυροσβεστικών μέσων των πλοίων.

(β) Π.Δ. 116/1977 (ΦΕΚ 38Α/11.2.1977), περί έγκρισης και θέσης σε εφαρμογή κανονισμού περί τηλεπικοινωνιών των ελληνικών εμπορικών πλοίων.

(γ) Π.Δ. 399/1980, περί έγκρισης και θέσης σε εφαρμογή κανονισμού περί γραμμών φόρτωσης των πλοίων.

(δ) Π.Δ. 259/1981 (ΦΕΚ 72Α/26.3.1981) περί κανονισμού ενδιαίτησης πλοιάρχου και πληρώματος των ελληνικών εμπορικών πλοίων.

(ε) Π.Δ. 192/1980 περί έγκρισης και θέσης σε εφαρμογή κανονισμού περί εφοδιασμού των εμπορικών πλοίων με ναυτιλιακά όργανα, διδλία και χάρτες, όπως συμπληρώθηκε με το Π.Δ. 583/1981.

(στ) Π.Δ. 131/1981 περί έγκρισης και θέσης σε εφαρμογή κανονισμού περί επιθεώρησης των ανυψωτικών μέσων των πλοίων. κ.ά.

Τα πιστοποιητικά ασφαλείας διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογες με το είδος του πλοίου και τους πλόες που εκτελούν :

(Α) **Φορτηγά Πλοία, που εκτελούν διεθνείς πλόες, άνω των 500 κ.ο.χ.**

(α1) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Κατασκευής Φορτηγού Πλοίου (Cargo Ship Safety Construction Certificate) διάρκειας πέντε ετών.

(α2) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Εξαρτισμού Φορτηγού Πλοίου (Cargo Ship Safety Equipment Certificate) διάρκειας δύο ετών.

(α3) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ραδιοτηλεγραφίας ή Ραδιοτηλεφωνίας φορτηγού Πλοίου (Cargo Ship Safety Radiotelegraphy or Radiotelephony Certificate), διάρκειας ενός έτους.

(α4) Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης (International Load Line Certificate), διάρκειας δύο ετών.

(Β) **Φορτηγά πλοία που εκτελούν πλόες εσωτερικού και φορτηγά πλοία κάτω των 500 κ.ο.χ.**

(β1) Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης που καλύπτει όλους τους τομείς, διάρκειας ενός έτους.

(β2) Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης.

(Γ) **Επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες.**

(γ1) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Επιβατηγού Πλοίου (Passenger Ship Safety Certificate), διάρκειας ενός έτους.

(γ2) Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης (International Load Line Certificate), διάρκειας πέντε ετών.

(Δ) **Επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες εσωτερικού.**

(δ1) Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης, διάρκειας ενός έτους.

(δ2) Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης, διάρκειας πέντε ετών.

(Ε) **Τουριστικά πλοία αναψυχής (Π.Δ. 917/1979) .**

Φέρουν Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης, διάρκειας δύο ετών.

(ΣΤ) **Επαγγελματικά Τουριστικά Πλοία.**

Φέρουν Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης, εκτός από εκείνα που εκτελούν διεθνείς πλόες και μεταφέρουν άνω των 12 επιβατών και τα οποία φέρουν Πιστοποιητικό Ασφάλειας Επιβατηγού Πλοίου (Π.Δ. 917/1979).

(α) Τη σύνταξη και υπογραφή σχεδίων, μελετών, προδιαγραφών και επιβλέψεων των ναυπηγήσεων, μετασκευών και επισκευών πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων που γίνονται στην Ελλάδα, καθώς και τις κατασκευές, επισκευές μηχανών, λεβήτων και γενικά ειδών εξοπλισμού αυτών.

(β) Ελέγχει την καταλληλότητα των επιβατηγών πλοίων και καθορίζει τον μέγιστο επιτρεπόμενο αριθμό επιβατών αυτών, ανάλογα με το ταξίδι, την εποχή του έτους και άλλες ειδικές συνθήκες, και

(γ) Ελέγχει κάθε άλλο θέμα σχετικό με την ασφάλεια του πλοίου. Η Ε.Ε.Π. χαράσσει επίσης τη γραμμή φόρτωσης και συντάσσει πιστοποιητικό, το πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης. Το πιστοποιητικό αυτό έχει πενταετή ισχύ και υπόκειται σε ετήσια θεώρηση μετά την διενέργεια επιθεώρησης, ή οποία γίνεται τρεις μήνες πριν ή τρεις μήνες μετά την τακτική ημερομηνία της αρχικής επιθεώρησης.

Όταν το πλοίο ναυπηγηθεί και προτού χρησιμοποιηθεί, επιθεωρείται στους εξής τομείς : (α) Ναυπηγικό, (β) Μηχανολογικό, (γ) Ηλεκτρολογικό, (δ) Ναυτιλιακό, (ε) Τηλεπικοινωνιακό, (στ) Υγειονομικό, για να διασφαλιστεί ότι η ποιότητα και οι διαστάσεις του υλικού κατασκευής του σκάφους, οι μηχανές, οι ηλεκτρικές και ηλεκτρονικές εγκαταστάσεις, τα σωστικά, τηλεπικοινωνιακά και πυροσβεστικά μέσα, το υγειονομικό υλικό και οι χώροι ενδιαίτησης του πληρώματος και επιβατών, ανταποκρίνονται στους ισχύοντες κανονισμούς που τίθενται με Π.Δ., εκδιδόμενα με πρόταση του Υ.Ε.Ν., μετά από γνώμη του Σ.Ε.Ν. Για κάθε τομέα που επιθεωρείται εκδίδεται και το ανάλογο πιστοποιητικό ασφάλειας, η έκδοση και η ισχύς του οποίου καθορίζεται με Π.Δ. Ο Κ.Δ.Ν.Δ. στο άρθρο 39 αναθέτει τη γενική επιθεώρηση των πλοίων, τη χάραξη της γραμμής φόρτωσης αυτών, την έκδοση των οικείων πιστοποιητικών και την παρακολούθηση των εργασιών ναυπήγησης και μετασκευής σε νηογνώμονες ⁽¹⁹⁾ με αναγνωρισμένο

(19) Οι νηογνώμονες είναι ιδιωτικές τεχνικές επιχειρήσεις, αναγνωρισμένες από το κράτος στο οποίο λειτουργούν, αλλά και από άλλα κράτη, ανάλογα της φήμης και της έκτασης των υπηρεσιών που προσφέρουν. Κύριος σκοπός των νηογνώμωνων είναι η επιθεώρηση των πλοίων και η ταξινόμηση αυτών σε κλάσεις ανάλογα με το είδος και την κατασκευή. Επίσης παρακολουθούν τα πλοία, τηρούν στοιχεία για την κίνησή τους και παρέχουν πληροφορίες για θέματα ναυτιλιακού ενδιαφέροντος. Η χώρα μας με το Π.Δ. 482/1980, όπως τροποποιήθηκε με τα Π.Δ. 1021/1981 και 406/1983, έχει εξουσιοδοτήσει τους πιο κάτω νηογνώμονες, για να επιθεωρούν τα ελληνικά πλοία και να εκδίδουν τα οικεία πιστοποιητικά. Οι νηογνώμονες αυτοί είναι :

- (1) **American Bureau of Shipping** που εδρεύει εις Η.Π.Α.
- (2) **Bureau Veritas** που εδρεύει στη Γαλλία.
- (3) **Det Norske Veritas** που εδρεύει στη Νορβηγία.
- (4) **Ελληνικό Νηογνώμονα**, με έδρα την Ελλάδα.
- (5) **Germanischer Lloyd's**, εδρεύει στη Γερμανία.
- (6) **Lloyd's Register of Shipping**, εδρεύει στο Ηνωμένο Βασίλειο.
- (7) **Nippon Kaijikyokai**, εδρεύει στην Ιαπωνία.
- (8) **Registro Italiano Navale**, εδρεύει στην Ιταλία.

Επίσης, για την επιθεώρηση των ραδιοτηλεγραφικών και ραδιοτηλεφωνικών εγκαταστάσεων και την έκδοση των αντίστοιχων πιστοποιητικών, έχει εξουσιοδοτήσει τις πιο κάτω τεχνικές εταιρίες :

- (1) **Societe Anonyme International De Telegraphie Sans Fil (SAIT)**, εδρεύει στο Βέλγιο.
- (2) **International Marine Radio Co. Ltd.**, εδρεύει στο Ηνωμένο Βασίλειο.
- (3) **Mackay Radio and Telegraph Co. Inc. Maritime Division**, εδρεύει στις Η.Π.Α.
- (4) **United Marine Electronics U.K. Ltd - UME**, εδρεύει στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Ο πρώτος νηογνώμονας είδε το φως στο περίφημο καφενείο του Εδουάρδου Λόυδ στο Λονδίνο, ίσως το 1689, βλ. περυσ. Α. Γ. Λαμού, «Το Ναυτικόν του Γένους των Ελλήνων», Αθήναι 1969, σελ. 83.

κύρος, καθώς επίσης και σε τεχνικές εταιρίες.

Εκτός όμως από την τεχνική επιθεώρηση των πλοίων που καθορίζεται στο άρθρο 32 προβλέπεται στο άρθρο 34 και η έκτακτη επιθεώρηση αυτών. Αυτή γίνεται όταν το πλοίο υποστεί βλάβη στο σκάφος, στις μηχανές, στον εξαρτισμό ή εμφανίσει ελάττωμα που επηρεάζει την αξιοπλοΐα του. Εκτός από την Ε.Ε.Π. και η Λιμενική Αρχή ή η Προξενική αντλεί από το άρθρο 40 Κ.Δ.Ν.Δ. το δικαίωμα να ελέγχει κάθε πλοίο που καταπλέει στη περιοχή της, για να διαπιστώσει ότι αυτό : (α) είναι εφοδιασμένο με τα ναυτιλιακά έγγραφα που υποχρεούται να φέρει, (β) ότι η κατάσταση του πλοίου ανταποκρίνεται στις ενδείξεις των πιστοποιητικών ασφάλειας, (γ) ότι οι γραμμές φόρτωσης έχουν χαραχθεί κανονικά, (δ) ότι ο αριθμός των επιβαινόντων είναι κανονικός, (ε) ότι είναι εφοδιασμένο με τα απαραίτητα ναυτιλιακά, σωστικά, πυροσβεστικά, υγειονομικά και τηλεπικοινωνιακά και άλλα μέσα ασφάλειας, (ζ) ότι η σύνθεση του πληρώματος είναι κανονική, (η) ότι εκτελούνται τα γυμνάσια που προβλέπει ο κανονισμός και ότι τα μέλη του πληρώματος γνωρίζουν τη χρήση των σωστικών μέσων.

Εάν μετά τον έλεγχο η Ε.Ε.Π. ή η Λιμενική Αρχή διαπιστώσει ότι : (α) έληξε η ισχύς πιστοποιητικού ασφάλειας ή της γραμμής φόρτωσης ή παρήλθε άπρακτη η προθεσμία που χορηγήθηκε για αποκατάσταση των ελλείψεων ή (β) ότι ελλείπουν όροι ασφάλειας του πλοίου ή των επιβαινόντων ή ελλείπουν πιστοποιητικά ασφάλειας που υποχρεούται να φέρει το πλοίο, τότε κατά ρητή επιταγή του άρθρου 42 Κ.Δ.Ν.Δ. απαγορεύει τον απόπλου του πλοίου αυτού. Ο νομοθέτης καθιστά σαφές ότι η έλλειψη όρων ασφάλειας, η οποία αποδεικνύεται με ληξιπρόθεσμο πιστοποιητικό ασφάλειας ή διαπιστώνεται μετά τον έλεγχο της αρμόδιας Αρχής, επιφέρει υποχρεωτικά την απαγόρευση του απόπλου μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων και την επαναφορά του πλοίου στην αξιοπλοΐα του.

Επίσης ο Α.Ν. 391/1968 που κυρώνει την Διεθνή Σύμβαση «περί γραμμών φόρτωσης» της 5ης Απριλίου 1966 του Λονδίνου, στο άρθρο 2 ορίζει ότι από την ισχύ της Σύμβασης που κυρώνεται με τον παρόντα νόμο απαγορεύεται ο απόπλους των πλοίων που υπάγονται στις διατάξεις αυτής με ελληνική ή με σημαία των συμβαλλομένων κρατών, εφόσον τα πλοία αυτά δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις της Σύμβασης. Κατά δε το Π.Δ. 399/1980 που θέτει σε εφαρμογή «Κανονισμό περί γραμμών φόρτωσης των πλοίων», άρθρο 21 παρ. 1, η Ε.Ε.Π. ή η Λιμενική Αρχή, αν, κατά τη διενέργεια ελέγχου σε πλοία με ελληνική ή με ξένη σημαία που υπάγονται στις διατάξεις αυτού του Κανονισμού, διαπιστώσει ελλείψεις ή αντικανονικότητες που επηρεάζουν την ικανότητα του πλοίου για ασφαλή πλου, τότε θα απαγορεύει τον απόπλου του πλοίου μέχρι την τακτοποίηση των ελλείψεων. Εάν όμως οι ελλείψεις δεν επηρεάζουν ουσιωδώς τους όρους ασφάλειας του πλοίου, κατά το άρθρο 21 παρ. 3 του πιο πάνω Π.Δ., η Ε.Ε.Π. δύναται να επιτρέψει τον απόπλου αφού χορηγήσει λογική προθεσμία για τακτοποίηση. Μόνο, λοιπόν, η Ε.Ε.Π. και όχι η Λιμενική Αρχή, έχει τη διακριτική ευχέρεια να χορηγήσει άδεια απόπλου, όταν οι ελλείψεις για την ασφάλεια του πλοίου κρίνονται επουσιώδεις. Με το νόμο 1045/24.4.1980 κυρώθηκε από την Ελλάδα η Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, που υπογράφηκε

στο Λονδίνο το έτος 1974 (SOLAS 1974 που αντικατέστησε την SOLAS 1960) με το συνημμένο σ' αυτή παράρτημα και προσάρτημα. Το παράρτημα αποτελείται από οκτώ κεφάλαια, καθένα από τα οποία περιλαμβάνει τους κανονισμούς. Το προσάρτημα περιλαμβάνει υποδείγματα των διαφόρων πιστοποιητικών ⁽²⁰⁾ ασφάλειας πλοίου.

Η Διεθνής αυτή Σύμβαση δεν εφαρμόζεται : (α) στα πολεμικά πλοία και οπλιταγωγά, (β) στα φορτηγά πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω των 500 κόρων, (γ) στα ξύλινα πλοία με πρωτόγονη κατασκευή, (δ) στα πλοία ψυχαγωγίας που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικές μεταφορές και (ε) στα αλιευτικά πλοία. Σύμφωνα με το Κεφάλαιο 1, Μέρος Β ' της Διεθνούς Σύμβασης, κάθε πλοίο που υπάγεται στις διατάξεις της θα επιθεωρείται από την Αρχή του λιμένος κατάπλου, για να εξασφαλίζεται ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του διατηρείται από κάθε άποψη σε ικανοποιητική κατάσταση για την υπηρεσία που προορίζεται. Η Αρχή μπορεί να εξουσιοδοτεί διορισμένους επιθεωρητές ή ανεγνωρισμένους οργανισμούς για να προβαίνουν στο σχετικό έλεγχο. Σύμφωνα με τον Κανονισμό 19 του Β ' μέρους, όπως αντικατεστάθηκε με το Πρωτόκολλο 1978 :

(α) Κάθε πλοίο που βρίσκεται σε λιμάνι άλλης συμβαλλόμενης χώρας υπόκειται σε έλεγχο από τα αρμόδια όργανα αυτής. Ο έλεγχος αυτός περιορίζεται στην εξακρίδωση της ισχύος των πιστοποιητικών ⁽²¹⁾ του πλοίου, που εκδόθηκαν κατά τον Κανονισμό 12 ή τον Κανονισμό 13 της Σύμβασης.

(β) Τα πιστοποιητικά αυτά, εάν είναι σε ισχύ, θα γίνονται αποδεκτά, εκτός εάν υπάρχουν φανερές ενδείξεις που να πείθουν ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις απαιτήσεις κάποιου από τα πιστοποιητικά ή ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του δεν είναι σύμφωνος με τις διατάξεις αυτού του κεφαλαίου.

(γ) Στις πιο πάνω περιπτώσεις ή όταν κάποιο πιστοποιητικό έχει λήξει, το όργανο που ενεργεί τον έλεγχο θα λάβει τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλιστεί ότι το πλοίο δεν θα αποπλεύσει μέχρις ότου αυτό καταστεί ικανό να εκτελέσει πλου ή να εγκαταλείψει το λιμάνι για να καταπλεύσει σε κατάλληλη επισκευαστική βάση χωρίς να συντρέξει κίνδυνος για το πλοίο ή τους επιβαίνοντες.

(δ) Σε περίπτωση που επιτραπεί στο πλοίο να αποπλεύσει, τότε θα ενημερώνεται λεπτομερώς η Αρχή του επόμενου λιμανιού κατάπλου,

(ε) Όταν ασκείται έλεγχος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, θα καταβάλλονται όλες οι δυνατές προσπάθειες για να αποφευχθεί αδικαιολόγητη παρακράτηση ή καθυστέρηση του πλοίου. Εάν εξαιτίας του ελέγχου το πλοίο παρακρατηθεί ή καθυστερήσει ο απόπλους του αδικαιολογητά, τότε παρέχεται το δικαίω-

(20) Βλ. στα υποδείγματα στο παράρτημα του παρόντος.

(21) Σύμφωνα με τους Κανονισμούς 12 και 13 της Διεθνούς Σύμβασης τα πιστοποιητικά είναι :

- (Α) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Επιβατηγού.
- (Β) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Κατασκευής φορτηγού Πλοίου.
- (Γ) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Εξοπλισμού φορτηγού Πλοίου.
- (Δ) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ραδιοηλεκτρονικής φορτηγού Πλοίου.
- (Ε) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ραδιοηλεκτρονικής φορτηγού Πλοίου.

μα για αποζημίωση για κάθε απώλεια που προκλήθηκε.

Κατά το άρθρο 3 του κυρωτικού νόμου προβλέπεται ρητά η απαγόρευση του απόπλου και ορίζεται συγκεκριμένα ότι : *«Απαγορεύεται από την ισχύ της Σύμβασης ο απόπλους των πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία χωρών που μετέχουν ή όχι στη Σύμβαση, εφόσον δεν πληρούν τις διατάξεις αυτής. Για την εφαρμογή της απαγόρευσης του απόπλου αρμόδιες είναι η Ε.Ε.Π. και οι Λιμενικές Αρχές για την Ελλάδα και για το εξωτερικό, οι Αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος που ασκούν διοικητικά καθήκοντα ναυτιλίας στα προξενεία.*

Γ. ΚΡΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Από τη νομοθεσία που εξετάσαμε στη προηγούμενη παράγραφο προκύπτει σαφώς ότι η απαγόρευση του απόπλου εφαρμόζεται από την αρμόδια κρατική Αρχή, για να προστατεύσει το πλοίο και τους επιβαίνοντες και καταβάλλεται έτσι προσπάθεια ώστε να αποφεύγονται, όσο είναι βέβαια ανθρωπίνως δυνατό, τα ναυτικά ατυχήματα. Διότι το ναυτικό ατύχημα έχει ευρύτατες συνέπειες που αφορούν στον κοινωνικό, οικονομικό και εθνικό τομέα. Συνεπάγεται, σε πολλές περιπτώσεις, την απώλεια ανθρωπίνων ψυχών, η οποία, μάλιστα, όταν πρόκειται για επιβατηγά πλοία, φθάνει σε μεγάλο αριθμό. Η απώλεια του πλοίου επιφέρει τεράστιες οικονομικές συνέπειες στη ναυτιλιακή επιχείρηση, καθώς επίσης οι δικαστικοί αγώνες που ακολουθούν μετά από ένα ναυάγιο και οι αγωγές αποζημίωσης που εγείρονται οδηγούν πολλές φορές στην εξαφάνιση της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Η πρόκληση ενός ναυτικού ατυχήματος πλήττει ποικιλοτρόπως πάντοτε τη χώρα, τη σημαία της οποίας φέρει το πλοίο. Και αυτό διότι όχι μόνο η απώλεια του πλοίου συνεπάγεται τη μείωση της εθνικής παρουσίας στη θάλασσα, αλλά και διότι πλήττεται διεθνώς η φήμη του κράτους ως ασφαλούς και συνεπούς θαλάσσιου μεταφορέα, μειώνεται η ασφαλιστική πίστη, προκαλείται δυσμενής αντίκτυπος σε βάρος του κράτους της σημαίας, ότι δεν λαμβάνει τα προσήκοντα μέτρα ασφάλειας και πλήττεται ο τουρισμός της χώρας κυρίως όταν πρόκειται για επιβατηγά πλοία.

Επειδή όλες αυτές οι συνέπειες έχουν βαρύνουσα σημασία για την χώρα μας, διότι εκτός των άλλων το ελληνικό πλοίο κινείται κυρίως με ξένα φορτία και ο τουρισμός είναι ζωτική πηγή ⁽²²⁾ για την οικονομία μας, ο έλληνας νομοθέτης πρόβλεψε ρητά την απαγόρευση του απόπλου, όταν δεν υπάρχει ή όταν έχει λήξει το πιστοποιητικό ασφάλειας που είναι ο καθρέπτης του πλοίου, αλλά πρόβλεψε και εκείνη των περιπτώσεων που φανερές ενδείξεις οδηγούν τον επιθεωρητή στη

(22) Κατά τους θερινούς μήνες το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβατών είναι αλλοδαποί τουρίστες, (περίπου 60%).

Ι.Σ. Βάβουρα, «Οι Λαϊκές ακτοπλοϊκές Εταιρίες», Αθήνα, 1982, σελ. 35.

διαμόρφωση της γνώμης ότι το πλοίο δεν ανταποκρίνεται στους όρους ασφάλειας, έστω και αν έχει σε ισχύ τα πιστοποιητικά του. Και μάλιστα ο έλληνας νομοθέτης είναι πεπεισμένος για την ορθότητα του μέτρου, διότι πουθενά δεν λαμβάνει υπόψη την καθυστέρηση του πλοίου όταν πρόκειται για θέματα ασφάλειας· πράγμα το οποίο συμβαίνει στις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης όπως αναφέραμε προηγουμένως. Είναι δέδαιο ότι το μέτρο δρα προληπτικά σ' αυτή τη περίπτωση, της ασφάλειας του πλοίου και της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και ανταποκρίνεται πλήρως στο σκοπό για τον οποίο νομοθετήθηκε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

- A. Σύνθεση προσωπικού πλοίου -
Ανθρώπινος παράγων
- B. Ισχύουσα νομοθεσία περί απαγόρευσης από-
πλου λόγω αντικανονικής σύνθεσης
προσωπικού
- Γ. Έλεγχος σύνθεσης πλοίων με ξένη σημαία

Α. ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ Ο ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

Εκτός από την ασφάλεια του πλοίου σημαντικό ρόλο στην ασφαλή διεξαγωγή του πλού και στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, γενικά, διαδραματίζει ο ανθρώπινος παράγων. Ο άνθρωπος θα κληθεί να λάβει τις αναγκαίες αποφάσεις και να προβεί στις κατάλληλες ενέργειες για να αντιμετωπίσει κάθε πρόβλημα και κάθε κίνδυνο που θα παρουσιαστεί στη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού, ανεξάρτητα από το επίπεδο τεχνολογικής ανάπτυξης που βρίσκεται το πλοίο. Η συμβολή του ανθρώπινου παράγοντα στην ασφαλή ναυσιπλοΐα ήταν γνωστή και στα πρώτα χρόνια εμφάνισης και χρησιμοποίησης του πλοίου ως μεταφορικού μέσου ⁽¹⁾. Δεν προκύπτει όμως από τα αρχαία κείμενα αν είχαν καθοριστεί κριτήρια γνώσης του ναυτικού επαγγέλματος για όσους ήθελαν να ασχοληθούν με αυτό. Έτσι οι ναυτικές ικανότητες ήσαν αποτέλεσμα της μακροχρόνιας εργασίας και παραμονής στα πλοία.

Στο Μεσαίωνα, στη συλλογή Libro Del Consulat Del Mar, αναφέρονται έθιμα και αποφάσεις του δικαστηρίου της Βαρκελώνης, όπου ο πλοίαρχος υποχρεούται να κατανειμί τις φυλακές (δάρδιες) στα μέλη του πληρώματος και προβλέπεται η τιμωρία για όποιο μέλος κοιμηθεί στη διάρκεια εκτέλεσης των καθηκόντων του. Ανάλογες διατάξεις που προβλέπουν ποινές για τα μέλη του πληρώματος που απουσιάζουν από το πλοίο χωρίς την άδεια του πλοιάρχου υπάρχουν στη συλλογή αποφάσεων των πόλεων της ΧΑΝΣΑ. Στους νεώτερους χρόνους πρώτη η Γαλλία, αντιλαμβανόμενη τη μεγάλη σημασία της ναυτικής εκπαίδευσης, ίδρυσε το έτος 1825 ναυτικές σχολές για να εκπαιδεύονται οι αξιωματικοί των εμπορικών πλοίων. Η Ιταλία απένειμε μετά από εξέταση διπλώματα ναυτικής ικανότητας με βάση το Ναυτικό Κώδικα του 1877. Στην Ελλάδα το Β.Δ. της 1.12.1836, «*Περί αστυνομίας της εμπορικής ναυτιλίας*» πρόβλεψε τις προϋποθέσεις για την απόκτηση, κατόπιν θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης, διπλώματος πλοιάρχου για τη διακυβέρνηση πλοίου με χωρητικότητα άνω των 30 κόρων και διπλώματος Κυβερνήτου για τη διακυβέρνηση πλοίου με χωρητικότητα μέχρι 30 κόρους και απαγορεύτηκε στους πλοιοκτήτες να προσλαμβάνουν πλοίαρχο που δεν έχει δίπλωμα. Το έτος 1867 με το Β.Δ. της 11.4.1867, «*Περί σύστασης ναυτικών σχολών*»,

(1) Α.Γ. Λαμπού, «Το Ναυτικόν του γένους των Ελλήνων», Αθήναι 1968, σελ. 419 - 515.

ιδρύθηκαν ναυτικά σχολεία στη Σύρο, Ύδρα, Σπέτσες, Γαλαξείδι και Αργοστόλι και θεμελιώθηκε με αυτό τον τρόπο η ναυτική εκπαίδευση στη χώρα μας ⁽²⁾.

Η συνεχής κίνηση του πλοίου και μάλιστα σε απομονωμένες θαλάσσιες περιοχές, οι ειδικές συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στα πλοία, η αντιμετώπιση αντίξωων συνθηκών και καταστάσεων και γενικά η ιδιομορφία του ναυτικού επαγγέλματος ⁽³⁾ επιβάλλει ανάλογα με το είδος και τη χωρητικότητα του πλοίου, τη στελέχωσή του με προσωπικό, ικανό σε αριθμό και ποιότητα. Για τη σωστή λειτουργία κάθε πλοίου απαιτείται ο ανάλογος αριθμός προσώπων που αποτελεί τη σύνθεση προσωπικού κατά αριθμό και εξαρτάται από την κατηγορία του πλοίου. Αλλά τα πρόσωπα που στελεχώνουν το πλοίο πρέπει να κατέχουν τη ναυτική τέχνη και να διαθέτουν τις απαραίτητες γνώσεις, ανάλογα με τις απαιτήσεις του πλοίου στο οποίο εργάζονται. Είναι η λεγόμενη σύνθεση προσωπικού κατά προσόντα ⁽⁴⁾. Έτσι κατέστη αναγκαία η νομοθετική ρύθμιση της σύνθεσης προσωπικού των πλοίων κατά αριθμό και προσόντα για να επιτευχθεί η ασφαλής ναυσιπλοΐα.

Β. ΙΣΧΥΟΥΣΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΠΕΡΙ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗΣ ΑΠΟΠΛΟΥ ΛΟΓΩ ΑΝΤΙΚΑΝΟΝΙΚΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Στο δεύτερο μέρος του Κ.Δ.Ν.Δ. στο κεφάλαιο Ε' και στα άρθρα 87 - 92 γίνεται αναφορά για τη σύνθεση του προσωπικού των πλοίων. Από τις διατάξεις αυτές προκύπτει ότι η οργανική σύνθεση του προσωπικού των πλοίων καθορίζεται με Π.Δ. Προβλέπεται όμως και εξαίρεση, κατά την οποία η οργανική σύνθεση καθορίζεται με Υπουργική απόφαση. Οι κατ' εξαίρεση περιπτώσεις καθορισμού της σύνθεσης του προσωπικού των πλοίων με απόφαση του Υ.Ε.Ν. αναφέρονται ρητά στο άρθρο 87 παρ. 2 και είναι οι εξής :

- (α) Σε πλοία που ενεργούν πλόες στην ημεδαπή μεταξύ λιμένων ή όρμων που βρίσκονται στον αυτό κόλπο ή μέσα σε δύο συνεχόμενους κόλπους ή σε παρακείμενες ακτές.
- (β) Σε πλοία αναψυχής που εκτελούν τακτικούς πλόες συνολικής διάρκειας μικρότερης των εικοσιτεσσάρων ωρών και

(2) Σταθμός της ναυτικής εκπαίδευσης της χώρας υπήρξε η ίδρυση της Σχολής Πλοιάρχων Ύδρας με το Νόμο 4511/1930.

Α.Γ. Λαϊμού, «Το Ναυτικόν του Γένους των Ελλήνων», Αθήναι 1969, σελ. 155.

(3) Π. Λυκούδη, «Ναυτικόν Εργατικόν Δίκαιον», Πειραιεύς (χ.χ.), σελ. 8.

(4) Η Διεθνής σύμβαση 53/1936, «Περί κατωτάτου ορίου επαγγελματικής ικανότητας των πλοιάρχων και αξιωματικών των εμπορικών πλοίων» υποχρέωσε για πρώτη φορά τα κράτη να χορηγούν διπλώματα ναυτικής ικανότητας στους αξιωματικούς.

(γ) Σε πλοία εφοδιασμένα με αυτόματες συσκευές και μηχανήματα ⁽⁵⁾.

Βεβαίως η εξουσιοδότηση αυτή του νόμου δεν έχει μείνει ανενεργός αλλά αντιθέτως λόγω της επιτακτικής αναγκαιότητας έχουν εκδοθεί πάρα πολλά Προεδρικά Διατάγματα ⁽⁶⁾ για να καθορίσουν τη σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων ανάλογα πάντοτε με την κατηγορία του. Τα Π.Δ. ασφαλώς τροποποιούνται και ακολουθούν την εξέλιξη της τεχνολογίας στα πλοία που εκάστοτε επιφέρει αλλαγές στις θέσεις εργασίας, καταργώντας παλαιές ή δημιουργώντας νέες. Επίσης έχουν εκδοθεί πολλές Υπουργικές αποφάσεις ⁽⁷⁾ για τις περιπτώσεις του άρθρου 87 παρ. 2.

Στα επόμενα άρθρα 88, 89 και 90 επιτρέπεται για ειδικούς λόγους η ελλιπής κατά προσόντα ή κατ' αριθμό σύνθεση του πληρώματος καθώς και ειδική σύνθεση προκειμένου το πλοίο να αποπλεύσει από κάποιο λιμάνι. Συγκεκριμένα το άρθρο 87 παρ. 1 όρίζει ότι επιτρέπεται εξαιρετικώς και με την προϋπόθεση ότι δεν δημιουργείται κίνδυνος για την ασφάλεια του πλοίου, μετά από αίτηση του πλοιάρχου, και έγκριση της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής, η συμπλήρωση του πληρώματος, (α) με ημεδαπού ναυτικούς που δεν έχουν το απαιτούμενο αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας ⁽⁸⁾, όταν (α1) δεν υπάρχουν έλληνες ναυτικοί που

(5) Η με αριθμό 70003/1639/8.4.1986 Υ.Α., «περί καθορισμού σύνθεσης Φ/Γ πλοίων με ανεπάνδρωτο μηχανοστάσιο (U.M.S., A.C.C.U. κ.λπ) ολικής χωρητικότητας 500,01 - 3.000 κόρους».

(6) Τέτοια είναι τα :

(α) Π.Δ. 177/1974 (ΦΕΚ 64Α/13.3.1974), «περί οργανικής σύνθεσης των πληρωμάτων των επιβατηγών (ακτοπλοϊκών, μεσογειακών, τουριστικών πλοίων), όπως συμπληρώθηκε με το Π.Δ. 581/1977 (ΦΕΚ 191Α/1977).

(β) Π.Δ. 417/1978 (ΦΕΚ 84Α/27.5.1978), «περί σύνθεσης πληρωμάτων φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας άνωτερας των 3.000 κόρων», όπως συμπληρώθηκε με το Π.Δ. 2/1986 (ΦΕΚ 5Α/22.1.1986).

(γ) Π.Δ. 382/1978 (ΦΕΚ 80Α/9 Μαΐου 1978), «περί σύνθεσης των πληρωμάτων φορτηγών πλοίων κάθε κατηγορίας με ολική χωρητικότητα μέχρι 500 κόρους.

(δ) Π.Δ. 237/1987 (ΦΕΚ 102Α/87), «περί σύνθεσης των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων με ολική χωρητικότητα από 500,01 μέχρι 3.000 κόρους».

(ε) Π.Δ. 238/1987 (ΦΕΚ 102Α/1987), «περί σύνθεσης προσωπικού των φορτηγών πλοίων με ολική χωρητικότητα πάνω από 3.000 κόρους».

(7) Υπουργικές Αποφάσεις είναι :

(α) Η με αριθ. 70151/4127/17.5.1978, «περί σύνθεσης τουριστικών επαγγελματικών πλοίων και πλοιαρίων».

(β) Η με αριθ. 70004/2379/28.3.1985, «Περί σύνθεσης προσωπικού δρομολογημένων επιβατηγών τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων που δεν υπάγονται στις διατάξεις του Π.Δ. 438/1976».

(γ) Η με αριθ. 70004/4009/30.5.1985, «περί σύνθεσης Ε/Γ και Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων γραμμής Αργοσαρωνικού.

(δ) Η με αριθ. 70003/5423/1.12.1986, «περί σύνθεσης προσωπικού των αυτοματοποιημένων πλοίων άνω των 3.000 κ.ο.χ.».

(8) Τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας στο Εμπορικό Ναυτικό διακρίνονται σε διπλώματα, πτυχία και άδειες. Η μεταξύ αυτών τάξη κατά κλάδους, κατηγορίες και ειδικότητες είναι η πιο κάτω :

(α) **Κλάδος Προσωπικού Καταστροφώματος.**

Δίπλωμα Πλοιάρχου Α ' , Β ' , Γ ' τάξης.

Δίπλωμα Πρακτικού Πλοιάρχου.

Πτυχίο Ναυκλήρου.

Πτυχίο Κυβερνήτου Α ' , Β ' , Γ ' τάξης.

Πτυχίο Κυβερνήτου Ρυμουλκών.

έχουν το απαιτούμενο αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας ⁽⁹⁾ στο λιμάνι προσόρμισης του πλοίου και τους πλησιέστερους λιμένες ή δεν είναι δυνατή η έγκαιρη προσέλευση των προσοντούχων από τους λιμένες αυτούς και χωρίς καθυστέρηση του απόπλου του πλοίου, (α2) αυτοί που υπάρχουν δεν προσφέρονται για εργασία ή προσφέρονται με όρους που αντίκεινται στις διατάξεις περί μισθολογίου και όρων εργασίας, (β) με αλλοδαπούς ναυτικούς, όταν συντρέχουν οι προϋποθέσεις της προηγούμενης περίπτωσης και δεν προσφέρονται έλληνες ναυτικοί που στερούνται το προβλεπόμενο αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας ή προσφέρονται με όρους που αντίκεινται στις διατάξεις «περί μισθολογίου και όρων εργασίας».

Εκτός όμως από την ελλιπή κατά προσόντα σύνθεση ο κώδικας επιτρέπει διά του άρθρου 89 και την ελλιπή κατά αριθμό σύνθεση. Η παράγραφος 1 του άρθρου 89 ορίζει ότι εξαιρετικώς επιτρέπεται η ελλιπής κατ' αριθμό σύνθεση του πληρώματος μετά από έγκριση της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής που καταχωρείται στο ναυτολόγιο. Η αίτηση αυτή παρέχεται μετά από έγγραφη αίτηση του πλοιάρχου όταν το πλοίο λόγω ανειλημμένων υποχρεώσεων που απορρέουν από ναύλωση ή από άλλη έκτακτη ανάγκη πρέπει να αποπλεύσει μέσα σε διάστημα που δεν επιτρέπει, χωρίς επιζήμια καθυστέρηση του πλου, την συμπλήρωση του πληρώματος με βάση την οργανική σύνθεση αυτού και με την προϋπόθεση ότι δεν συντρέχει κίνδυνος για την ασφάλεια του πλοίου.

Εκτός από τις πιο πάνω περιπτώσεις ειδική σύνθεση πληρώματος επιτρέπεται από το άρθρο 90, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να καθορίζεται από τον Υ.Ε.Ν. για την εκτέλεση μεμονωμένου πλου ή πλόων. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις που το πλοίο δεν διαθέτει την καθορισμένη με Π.Δ. ή Υ.Α. σύνθεση, τότε με τη ρητή διάταξη του άρθρου 92 του Κ.Δ.Ν.Δ. η Λιμενική Αρχή θα απαγορεύσει τον

(6) Κλάδος Προσωπικού Μηχανής.

Δίπλωμα Μηχανικού Α', Β', Γ' τάξης.

Δίπλωμα Πρακτικού Μηχανικού.

Πτυχίο Μηχανοδηγού Α', Β' τάξης.

Άδεια Χειριστού.

(γ) Κλάδος Προσωπικού Γενικών Υπηρεσιών.

(γα) Κατηγορία Υπηρεσίας Τηλεπικοινωνίας : δίπλωμα Ραδιοτηλεγραφητού Α', Β' τάξης.

(γβ) Κατηγορία Οικονομικής Υπηρεσίας : Δίπλωμα Οικονομικού Αξιωματικού Α', Β' τάξης.

(γγ) Κατηγορία Υπηρεσίας Τροφοδοσίας : Δίπλωμα Φροντιστού.

Άδεια Βοηθού Φροντιστού.

(γδ) Κατηγορία Υπηρεσίας Διαμερισμάτων :

Πτυχίο Αρχιθαλαμηπόλου Α', Β' τάξης.

Άδεια θαλαμηπόλου Α', Β' τάξης.

(γε) Κατηγορία Υπηρεσίας Μαγειρείου :

Πτυχίο Αρχιμαγειρίου.

Άδεια Μαγειρίου Α', Β', Γ' τάξης.

(9) Σε κάθε Λιμενική Αρχή λειτουργεί Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας, όπου εγγράφονται σε καταλόγους οι άνεργοι ναυτικοί της περιοχής και λαμβάνουν επίδομα ανεργίας. Τα Γ.Ε.Ν.Ε. εποπτεύονται από τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του Υ.Ε.Ν. (άρθρο 2 του Π.Δ. 259/1988, «Περί Οργανισμού Υπουργείου Εμπορικής Ναυτίας»). Τη σύσταση, λειτουργία, διοίκηση και αρμοδιότητες του Γ.Ε.Ν.Ε. ρυθμίζει ο Α.Ν. 192/1936, «περί ευρέσεως ναυτικής εργασίας στους εργάτες θαλάσσης».

Π. Λυκούδη, «Ναυτικό Εργατικό Δίκαιο», (χ.χ.), σελ. 19 και 20.

απόπλου του πλοίου αυτού. Ο σκοπός του άρθρου είναι να διασφαλισθεί η αξιοπλοΐα του πλοίου όσον αφορά τον τομέα της επάνδρωσης. Το πλοίο που πρόκειται να αποπλεύσει πρέπει να επανδρώνεται, ή, δεδομένης της εισόδου της γυναίκας στο ναυτικό επάγγελμα, να στελεχώνεται με πλήρωμα σε αναγκαίο αριθμό και με τα απαραίτητα προσόντα.

Το διοικητικό μέτρο της απαγόρευσης του απόπλου δρα προληπτικά στη συγκεκριμένη περίπτωση. Με την απειλή επιβολής αυτού εξυπηρετείται ο επιδιωκόμενος σκοπός, δηλαδή η ναυτολόγηση στα πλοία των αναγκαίων και ικανών στελεχών για να επιτευχθεί η αξιοπλοΐα του πλοίου από έμπυχο δυναμικό. Οι εξαιρέσεις όμως που εισάγονται με τις διατάξεις των άρθρων 88 και 89 του Κ.Δ.Ν.Δ. προκαλούν προβλήματα στα διοικητικά όργανα που επιφορτίζονται κάθε φορά με τον έλεγχο της σύνθεσης του πληρώματος και επομένως με την επιβολή του μέτρου της απαγόρευσης του απόπλου. Διότι σύμφωνα με τα άρθρα αυτά η Λιμενική Αρχή, μετά από αίτηση του πλοιάρχου και με την προϋπόθεση ότι δεν προκαλείται κίνδυνος για την ασφάλεια του πλοίου, εγκρίνει τη συμπλήρωση του πληρώματος με μη προσοντούχους στην ελλιπή κατά προσόντα σύνθεση και επιτρέπει τον απόπλου με ελλιπή κατά αριθμό σύνθεση. Μάλιστα στη δεύτερη περίπτωση η Λιμενική Αρχή παρέχει την έγκριση μετά από έγγραφη αίτηση του πλοιάρχου του πλοίου, εάν το πλοίο λόγω ανειλημμένων υποχρεώσεων από ναύλωση ή από άλλη έκτακτη ανάγκη πρέπει να αποπλεύσει σε διάστημα που δεν επιτρέπει χωρίς επιζήμια καθυστέρηση του απόπλου τη συμπλήρωση της σύνθεσης σύμφωνα με την οργανική σύνθεση.

Νομίζω ότι η «επιζήμια» καθυστέρηση πάντοτε θα προβάλλεται, διότι σκοπός κάθε πλοίου είναι να «πλέει» και όχι δέβαια να βρίσκεται αγκυροβολημένο στο λιμάνι, διότι τότε μόνο λειτουργεί σαν επιχειρηματική μονάδα, όταν μεταφέρει από τόπο σε τόπο εμπορεύματα ή επιβάτες χωρίς την οποιαδήποτε καθυστέρηση. Η άλλη προϋπόθεση που αφορά την ασφαλεία του πλοίου ή του πλοίου και η οποία απαντάται στο άρθρο 88 παρ. 1, δεν καθορίζεται σαφώς στη διάταξη και είναι έννοια που επιδέχεται πολλές ερμηνείες. Επίσης ο νόμος δεν διευκρινίζει ποια είναι η έκτακτη ανάγκη που επιτρέπει στη Λιμενική Αρχή να εγκρίνει τον απόπλου του πλοίου με ελλιπή κατά αριθμό σύνθεση και δεν διευκρινίζει επίσης ποια είναι εκείνη η προϋπόθεση που δεν προκαλεί κίνδυνο για την ασφαλεία του πλοίου σε τέτοιο βαθμό μάλιστα που να καλύπτει την αντικανονικότητα της σύνθεσης του πληρώματος.

Η ασάφεια και η αοριστία των διατάξεων των άρθρων 88 και 89 του Κ.Δ.Ν.Δ., καθώς και η γραμματική διατύπωση των «εξαιρετικώς επιτρέπεται» κάτω από το βάρος των δυσμενών συνεπειών που επιφέρει η επιβολή του μέτρου της απαγόρευσης του απόπλου, δημιουργούν την εντύπωση (όπως πολλές φορές συναντάται στην πρακτική), στον υπεύθυνο του πλοίου, πλοίαρχο, πλοιοκτήτη, ναυτικό πράκτορα, ότι η Λιμενική Αρχή υποχρεούται να εγκρίνει τον απόπλου, αρκεί ο διοικούμενος να επικαλεσθεί ότι διασφαλίζεται η ασφαλεία του πλοίου και επέρχεται η «επιζήμια καθυστέρηση». Αποτέλεσμα αυτού είναι να αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα το διοικητικό όργανο που κάθε φορά καλείται να εφαρμόσει

αυτές τις διατάξεις. Διαμορφώνεται η άποψη ότι οι διατάξεις αυτές, όπως είναι διατυπωμένες, δεν ανταποκρίνονται στην αποστολή τους, να επιλύουν προβλήματα σύνθεσης προσωπικού σε εξαιρετικές περιπτώσεις, αλλά, αντιθέτως, παρέχουν τη δυνατότητα για καταστρατήγηση της διάταξης του άρθρου 92 του Κ.Δ.Ν.Δ., «περί απαγόρευσης του απόπλου πλοίου» που δεν έχει την καθορισμένη οργανικά σύνθεση.

Κατά τη γνώμη μου, οι διατάξεις των άρθρων 88 και 89 του Κ.Δ.Ν.Δ. πρέπει να διατυπωθούν με σαφήνεια, να προβλέπουν ορισμένα ουσιαστικά κριτήρια και να καθορίζουν αυστηρά το βασικό πλαίσιο μέσα στο οποίο θα κινείται ο Υπουργός Ε.Ν. και όχι η Λιμενική Αρχή, για να εγκρίνει τον απόπλου πλοίου με ελλιπή σύνθεση, είτε κατ' αριθμό, είτε κατά προσόντα. Σήμερα η ανάπτυξη των συγκοινωνιακών μέσων έχει μικρύνει τις αποστάσεις, το ναυτικό επάγγελμα έχει διαδοθεί και δεν αποτελεί πλέον χαρακτηριστικό μόνο των παραδοσιακών ναυτικών τόπων της χώρας μας, των ναυτοτόπων ⁽¹⁰⁾, ο ναυτικός υποχρεούται να τηρήσει χρονική προθεσμία που δεν είναι μικρότερη των επτά ημερών (άρθρο 73 του Κ.Ι.Ν.Δ.), όταν πρόκειται να καταγγείλει τη σύμβασή του, έχουν περιορίσει πολύ τον αριθμό των εξαιρετικών περιπτώσεων. Θεωρώ επίσης παράδοξο το γεγονός ότι ενώ η οργανική σύνθεση του προσωπικού των πλοίων καθορίζεται με Π.Δ. και κατ' εξαίρεση με Υ.Α. σε περιορισμένες από το νόμο περιπτώσεις, να δύναται η Λιμενική Αρχή να εγκρίνει τον απόπλου πλοίου με ελλιπή σύνθεση, έστω και σε εξαιρετικές περιπτώσεις με τόσο ασαφή κριτήρια.

Γ. ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

Η Λιμενική Αρχή έχει την υποχρέωση να ελέγχει την σύνθεση προσωπικού και πλοίων με ξένη σημαία, όταν καταπλέουν στα ελληνικά λιμάνια. Τούτο απορρέει από συμφωνία που υπέγραψαν την 26.2.1982 οι ναυτιλιακές αρχές των χωρών **Βελγίου, Γαλλίας, Δανίας, Ελλάδος, Δ. Γερμανίας, Ηνωμένου Βασιλείου, Ιρλανδίας, Ιταλίας, Νορβηγίας, Ολλανδίας, Ισπανίας, Πορτογαλλίας, Σουηδίας και Φιλανδίας**, γνωστής ως Memorandum of Understanding on port stage control, και με την οποία τα συμβαλλόμενα κράτη ανέλαβαν την υποχρέωση να ενεργούν επιθεωρήσεις στα ξένα πλοία που καταπλέουν στα λιμάνια τους, ανεξάρτητα από την εθνικότητα, προκειμένου να διαπιστώσουν αν αυτά πληρούν τις απαιτήσεις ασφαλείας ελαχίστων επιπέδων επάνδρωσης και εάν είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικά πρόληψης ατυχημάτων, υγείας και αποφυγής ρύπανσης, τα οποία προ-

(10) Περιοχές που οι κάτοικοί τους ασχολούνται βασικά με θαλάσσια έργα, το ναυτεμπόριο και την αλιεία.

Α.Γ. Λαμού, «Το Ναυτικό του Γένους των Ελλήνων», Αθήναι 1969, σελ. 104 - 106.

δλέπονται απο Διεθνείς Συμβάσεις (11).

Έτσι η Λιμενική Αρχή όταν καταπλεύσει στο λιμάνι πλοίο με οποιαδήποτε ξένη σημαία, δύναται να ελέγχει το έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης σε συνδυασμό με τον κατάλογο πληρώματος (Crew List) για να διαπιστώσει αν τα μέλη του πληρώματος του πλοίου έχουν αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας που να ανταποκρίνονται στα ελάχιστα όρια ασφαλούς επάνδρωσης (12). Εάν κατά τον έλεγχο διαπιστωθεί ότι το προσωπικό που στελεχώνει το πλοίο από πλευράς αριθμού και προσόντων, δεν είναι σύμφωνο με το έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης, τότε, αφού λάβει υπόψη, (α) αυτά που ισχύουν για το ελληνικό πλοίο ανάλογης κατηγορίας με το πλοίο που ελέγχθηκε, (β) τη διάρκεια και τη φύση του προγραμματισμένου πλού, (γ) εάν η έλλειψη προκαλεί κίνδυνο στο πλοίο, στα επιβαίνοντα πρόσωπα, η στο περιβάλλον, (δ) το μέγεθος και τον τύπο του πλοίου και τη φύση του φορτίου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Μ.Ο.Υ., θα εκτιμήσει εάν θα επιτρέψει τον απόπλου.

Σε αντίθετη περίπτωση η Λιμενική Αρχή θα ζητήσει την συμβουλή της Προξενικής Αρχής του κράτους της σημαίας του πλοίου, ως προς το αν το πλοίο μπορεί να αποπλεύσει με τη σύνθεση προσωπικού που διαθέτει. Αν το ξένο πλοίο δεν φέρει το «έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης» και η Λιμενική Αρχή κρίνει, μετά από έλεγχο, ότι δεν πληροί τα ελάχιστα όρια ασφαλούς επάνδρωσης, έχοντας γι' αυτό ως οδηγό το τι θα έπραττε εάν το πλοίο έφερε ελληνική σημαία, τότε, για να σταθμίσει τις ενέργειές της ως προς τον απόπλου, θα ζητήσει από τη Προξενική Αρχή του κράτους της σημαίας του πλοίου να καθορίσει τη σύνθεση προσωπικού αυτού. Εάν από την Προξενική Αρχή καταστεί γνωστό ότι δεν έχει καθοριστεί επίπεδο επάνδρωσης για το συγκεκριμένο πλοίο, τότε η Λιμενική Αρχή θα επιτρέψει τον απόπλου του πλοίου, εφόσον κρίνει την σύνθεση ασφαλή για την αξιοπλοία.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Μ.Ο.Υ. η απαγόρευση του απόπλου θα επιβάλλεται σε πλοίο με ξένη σημαία, όσον αφορά τη σύνθεση προσωπικού, στη περίπτωση

(11) Η χώρα μας με το νόμο 1314/1983 (ΦΕΚ 2Α/11.1.1983) κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, που υπογράφηκε στο Λονδίνο την 7 Ιουλίου 1978. Σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης οι ναυτικοί πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας. Εάν κατά τον έλεγχο διαπιστωθεί μη κατοχή τέτοιων πιστοποιητικών από τα μέλη του πληρώματος του πλοίου και κριθεί ότι αυτό εγκυμονεί κινδύνους για τα πρόσωπα, το πλοίο ή το περιβάλλον, τότε αυτός που ενεργεί τον έλεγχο θα λαμβάνει μέτρα για να μην αποπλεύσει το πλοίο πριν την τακτοποίηση των ελλείψεων (άρθρο Χ παρ. 3). Εάν οι παραλείψεις αποκατάστασης των ελλείψεων αφορούν τα πιστοποιητικά Πλοιάρχου, πρώτου Μηχανικού και Αξιωματικών γέφυρας, μηχανής, ασυρμάτου, τότε θα απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου (κανονισμός 1/4 παρ. 3 του Παραρτήματος).

(12) Οι απαιτήσεις για ασφαλή επάνδρωση απορρέουν από :

- (α) Τη Διεθνή Σύμβαση, «περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974».
- (β) Τη Σύμβαση του 1976, «περί Ελαχίστων Επιπέδων Επάνδρωσης».
- (γ) Τη Διεθνή Σύμβαση, «περί Προτύπων Εκπαίδευσης, πιστοποιητικών και εκτέλεσης φυλακών για τους ναυτικούς, STOW 1978».
- (δ) Την απόφαση Ι.Μ.Κ.Ο. Α. 481 XII Παράρτημα Ι, «περί ελάχιστης ασφαλούς επάνδρωσης πλοίων.
- (ε) Την απόφαση Ι.Μ.Κ.Ο. Α. 481 XII Παράρτημα 2, «περί της εφαρμογής των αρχών ασφαλούς επάνδρωσης πλοίων».

κατά την οποία, αφού προηγηθεί η προαναφερόμενη διαδικασία, ο εκπρόσωπος της Προξενικής Αρχής του κράτους της σημαίας του πλοίου δεν παρέχει την έγκρισή του για τον απόπλου του πλοίου ή στη περίπτωση που η Λιμενική Αρχή κρίνει ότι οι ελλείψεις ή οι αντικανονικότητες στη σύνθεση του πλοίου θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια αυτού και των επιβαινόντων, ότι δηλαδή το πλοίο δεν πληροί τα ελάχιστα όρια ασφαλούς επάνδρωσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

- A. Ρύπανση
- B. Νομοθετική ρύθμιση
- Γ. Κριτική προσέγγιση

Α. ΡΥΠΑΝΣΗ

Είναι γεγονός ότι το φυσικό περιβάλλον (έδαφος, αέρας, ύδατα) του πλανήτη μας έχει αρχίσει να απασχολεί τον άνθρωπο σε πρωταρχικό βαθμό και μάλιστα να οδηγεί η αναγκαιότητα της συντήρησής του ακόμη και στην ίδρυση πολιτικών κομμάτων με κύριο και μοναδικό άξονα δράσης την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. Τα διάφορα οικολογικά κινήματα σε όλο τον κόσμο και η παρουσία τους στα εθνικά κοινοβούλια των χωρών αποδεικνύουν την σπουδαιότητα και αμεσότητα του προβλήματος που λέγεται φυσικό περιβάλλον ⁽¹⁾. Σημαντικό τμήμα αυτού είναι το θαλάσσιο περιβάλλον, το οποίο εδώ και χρόνια ρυπαίνεται λόγω των κακών συνεπειών της αύξησης του εμπορίου που διενεργείται με τα πλοία και λόγω της αδιαφορίας του ανθρώπου, παρά τη σημαντική τεχνολογική εξέλιξη στο ναυτιλιακό τομέα.

Λέγοντας ρύπανση ⁽²⁾ του θαλασσίου περιβάλλοντος εννοούμε την απόρριψη στη θάλασσα κάθε ουσίας που αλλοιώνει τη φυσική κατάσταση του θαλασσίου ύδατος ή καθιστά αυτό επιβλαβές για την υγεία του ανθρώπου, καθώς και για την πανίδα και την χλωρίδα των θυθών. Η ρύπανση της θάλασσας προέρχεται από διάφορες πηγές όπως :

(1) **Χερσαίες** : Η απόρριψη από τη ξηρά (πόλεις, εργοστάσια κ.λπ) λυμάτων και αποβλήτων, τοξικών ουσιών, χημικών ουσιών κ.ά.

(2) **Θαλάσσιες** : (α) Η απόρριψη αποβλήτων και άλλων τοξικών και χημικών ουσιών από τα πλοία, (β) η από τα πλοία απόρριψη πετρελαίου στη θάλασσα, είτε λόγω ατυχήματος, είτε λόγω ναυαγίου, είτε λόγω αμελείας κ.λπ.

(3) **Υποθαλάσσιες** : Που έχουν σχέση με την εκμετάλλευση του θυθού για την εξόρυξη πρώτων υλών.

Λόγω της σπουδαιότητας του προβλήματος, τα κράτη λαμβάνουν νομοθετικά

(1) Σύνταγμα 1975, άρθρο 24, «1. Η προστασία του φυσικού και του πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του κράτους. Για τη διαφύλαξη του το κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα. Νόμος ορίζει τα σχετικά με την προστασία των δασών και γενικά των δασικών εκτάσεων. Απαγορεύεται η μεταβολή του προσορισμού των δημόσιων δασών και των δημόσιων δασικών εκτάσεων, εκτός αν προέχει για την εθνική οικονομία η αγροτική εκμετάλλευση ή άλλη τους χρήση, που την επιβάλλει το δημόσιο συμφέρον».

Σήμερα διαμορφώνεται νέος κλάδος δικαίου, το δικαίο προστασίας περιβάλλοντος.

Α. Τάχου, «Δίκαιο περιβάλλοντος», Διοικητική μεταρρύθμιση, τεύχος 30, 1987, σελ. 7 - 10.

(2) Κ. Σταμάτη, «Το Νομικό Καθεστώς της Ρύπανσης της Θάλασσας», ανάπτυξη από την Επιθεώρηση Δημοσίου Δικαίου και Διοικητικού δικαίου, Τόμος ΙΖ, 1973.

μέτρα για να αποφευχθεί η ρύπανση της θάλασσας και μάλιστα προσπαθούν μέσω διασκέψεων να συντονίσουν τη δράση τους σε διεθνές επίπεδο, ώστε να επιτύχουν μια ενιαία νομοθετική αντιμετώπιση του προβλήματος. Από την προσπάθεια αυτή δεν μπορούσε να απουσιάσει η χώρα μας, ως κατ' εξοχή ναυτική χώρα και με ιδιαίτερη ευαισθησία για το θαλάσσιο και γενικότερα το φυσικό περιβάλλον. Έτσι η ελληνική νομοθεσία έχει εκσυγχρονιστεί τόσο με τη ψήφιση και εφαρμογή εθνικών νόμων, όσο και με την κύρωση σημαντικού αριθμού διεθνών συμβάσεων, που αποβλέπουν στη προστασία της θάλασσας από κάθε μορφή ρύπανσης.

B. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

(1) Ο νόμος 743/1977 (ΦΕΚ 319Α/17.10.1977), «Περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων», αποτέλεσε το βασικό νομικό πλαίσιο για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος της χώρας μας. Εφαρμόζεται σε περιπτώσεις ρύπανσης των λιμένων, των ακτών της χώρας και των ελληνικών χωρικών υδάτων από εγκαταστάσεις της ξηράς ή από πλοία με ελληνική σημαία ή με ξένη σημαία, καθώς επίσης και σε περιπτώσεις που ρυπαίνεται η ανοικτή θάλασσα (πέρα από τα χωρικά ύδατα) από πλοία με ελληνική ή με ξένη σημαία, σύμφωνα με την επιφύλαξη της εφαρμογής των συμβάσεων που κάθε φορά ισχύουν. Ανάλογα μέτρα για την αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας οφείλουν να εφαρμόζουν και τα πολεμικά πλοία και γενικά όλα τα κρατικά πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας, όταν ευρίσκονται στη θαλάσσια περιοχή της Ελλάδας, σύμφωνα με το άρθρο 2 του νόμου. Όταν πλοίο καταπλεύσει σε λιμάνι ή σε όρμο ή σε αγκυροδόλιο του ελληνικού χώρου, υποχρεούται, σύμφωνα με το άρθρο 14, να παραδώσει τα πετρελαιοειδή μίγματα και τα απορρίμματα κάθε είδους στις ευκολίες υποδοχής καταλοίπων⁽³⁾ που καθορίζονται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή.

Εάν δεν γίνει η παράδοση αυτή ⁽⁴⁾, τότε η Λιμενική Αρχή απαγορεύει ⁽⁵⁾ τον απόπλου του πλοίου, σύμφωνα με τη ρητή διάταξη του άρθρου 4 παρ. 5 του Ν. 743/1977. Σ' αυτή τη περίπτωση το διοικητικό μέτρο της απαγόρευσης του απόπλου δρα προληπτικά και προστατεύει τη θάλασσα από τη ρύπανση, εξαναγκά-

(3) Οι ευκολίες υποδοχής οργανώνονται από τους Οργανισμούς Λιμένος ή τα Λιμενικά Ταμεία ή και από ιδιωτικές επιχειρήσεις μετά από Υπουργική απόφαση, άρθρο 9 του Ν. 743/1977.

(4) Η παράδοση αποδεικνύεται με την απόδειξη παραλαβής καταλοίπων, που υπογράφει και παραδίδει στον Πλοίαρχο του πλοίου ο υπεύθυνος της ευκολίας υποδοχής καταλοίπων λιμένος και την οποία οφείλει ο πλοίαρχος να φυλάττει μαζί με τα άλλα έγγραφα του πλοίου για να την επιδεικνύει στις Αρχές.

(5) Στο άρθρο 7 παρ. 3 του Ν. 743/1977 γίνεται αναφορά για απαγόρευση είσπλου στα ελληνικά χωρικά ύδατα οιαδήποτε δεξαμενοπλοίου που υπέστη ζημιά, φθορά ή ατύχημα, χωρίς προηγουμένως να συμμορφωθεί προς ορισμένα προστατευτικά μέτρα που καθορίζουν οι προηγούμενες παράγραφοι του ίδιου άρθρου. Επίσης στο άρθρο 8 απαγορεύεται η προσέγγιση μεγάλων δεξαμενοπλοίων σε περικλείστες περιοχές, όπου ο όγκος του πλοίου καθιστά δυσχερή την ενέργεια ελιγμών.

ζοντας τον πλοίαρχο ή τον υπεύθυνο του πλοίου να εκπληρώσει υποχρεώσή του που απορρέει από το νόμο. Επισημαίνει στον πλοίαρχο τη παράλειψή του να εφαρμόσει το νόμο και τον οδηγεί στην εκπλήρωση της νομικής του υποχρέωσης.

Στο άρθρο 13 του νόμου καθορίζονται οι κυρώσεις για τις παραβάσεις και οι οποίες είναι οι ακόλουθες :

(α) **Ποινικές κυρώσεις :** (α1) Αυτοί που προκαλούν ρύπανση της θάλασσας από πρόθεση τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών και αν προκύπτει κίνδυνος για ζημιά ή βλάβη σε πρόσωπα ή πράγματα από τη ρύπανση, τότε τιμωρούνται οι υπαίτιοι με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους, (α2) αυτοί που προκαλούν ρύπανση από αμέλεια τιμωρούνται με φυλάκιση. Εάν εξουδετέρωσαν τη ρύπανση με δική τους πρωτοβουλία, υπάρχει η δυνατότητα να απαλλαγούν από κάθε ποινή.

(β) **Πειθαρχικές κυρώσεις :** Οι έλληνες ναυτικοί που είναι υπαίτιοι ρύπανσης υπόκεινται στη πειθαρχική δίωξη του Ε ' μέρους του Κ.Δ.Ν.Δ. τιμωρούμενοι με προσωρινή στέρηση του ναυτικού φυλλαδίου.

(γ) **Διοικητικές κυρώσεις :** (γ1) Οι υπαίτιοι ρύπανσης τιμωρούνται με απόφαση της Λιμενικής Αρχής με πρόστιμο, το ύψος του οποίου φθάνει τα 2.000.000 δρχ. σε περιπτώσεις δε που εξακολουθεί η ρύπανση, το πρόστιμο ανέρχεται στο 1.000.000 δρχ. για κάθε ημέρα υπέρβασης της προθεσμίας που τάχθηκε για αποκατάσταση· στη περίπτωση όμως σοβαρής ρύπανσης ο Υ.Ε.Ν. επιβάλλει πρόστιμο μέχρι το ποσό των 150.000.000 δρχ. (6), (γ2) με Π.Δ., μετά από πρόταση του Υ.Ε.Ν., δύνανται να αυξάνονται τα ανώτατα όρια των προστίμων· (γ3) για την καταβολή των πιο πάνω προστίμων ευθύνονται σε ολόκληρο τα πρόσωπα του άρθρου 12 παρ. 1, δηλαδή ο πλοίαρχος, ο πλοιοκτήτης, ο εφοπλιστής, ο διαχειριστής του πλοίου στη Ελλάδα, επί πλοίων που ανήκουν σε ανώνυμες εταιρίες, ο πρόεδρος του Δ.Σ. και ο Διευθύνων Σύμβουλος αυτής.

Όταν διαπιστωθεί ρύπανση (7) δεβαιώνεται παράβαση από το αρμόδιο όργανο

(6) Π.Δ. 205/1990 (ΦΕΚ 79Α/5.6.1990), «Περί αύξησης των ανωτάτων ορίων των προστίμων που επιβάλλονται κατά των παραβατών της νομοθεσίας για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος». Σχετικές αποφάσεις :

(α) Με την με αριθμό 180065/880/83 της 14.4.1983 απόφαση του Υ.Ε.Ν. επεβλήθη πρόστιμο 20.000.000 δρχ. κατά του Πλοίαρχου του Δ/Ξ PLATRES, σημαίας Παναμά για εκτεταμένη ρύπανση που προκάλεσε στις ακτές Λήμνου και Σαμοθράκης από 18.3.1983 μέχρι 27.3.1983.

(β) Με την με αριθμό 180065/2655/1983 της 5.10.1983 απόφαση Υ.Ε.Ν. επεβλήθη πρόστιμο 15.000.000 δρχ. στον Πλοίαρχο του Φ/Τ Act 1, σημαίας Βρετανίας για εκτεταμένη ρύπανση που προκάλεσε στο θαλάσσιο χώρο από τον λιμένα Ικονίου Πειραιώς μέχρι την νήσο Πόρο και την νήσο Αίγινα, από 26.7.1983 μέχρι 2.8.1983.

(γ) Με την με αριθμό 3216.3/11.1.90 της 10.8.1990 απόφαση του Υ.Ε.Ν. επεβλήθη πρόστιμο 50.000.000 δρχ. κατά του πλοίαρχου του Δ/Ξ «Aida», ηολογίου Σύρου 399, για εκτεταμένη ρύπανση που προκάλεσε στο Μυρτώο πέλαγος.

(δ) Με την με αριθμό 3216.3/13.3.90 της 22.8.1990 απόφαση Υ.Ε.Ν. επεβλήθη πρόστιμο 150.000.000 δρχ. σε βάρος του πλοίαρχου του Δ/Ξ Happy Leader, σημαίας Νορβηγίας για εκτεταμένη και εξαιρετικά σοβαρή ρύπανση που προκάλεσε στη θαλάσσια περιοχή από το ακρωτήριο Μαλέα μέχρι την νήσο Ελαφώνησο την 5 και 6.6.1990.

(7) Η διαπίστωση γίνεται και με την ειδική χημική ανάλυση, από κρατικά εργαστήρια, των δειγμάτων θαλασσίου ύδατος που ρυπάνθηκε και δειγμάτων από τις δεξαμενές και χώρους καταλοίπων του υπαιτίου πλοίου (άρθρο 7 του Ν. 743/77).

νο ⁽⁸⁾ και συντάσσεται σχετική έκθεση. Η έκθεση αυτή αποδεικνύει την παράβαση. Με βάση την έκθεση η Λιμενική Αρχή προβαίνει στην επιβολή του προστίμου με αιτιολογημένη απόφαση ⁽⁹⁾ αφού προηγουμένως κλητεύσει εγγράφως τον παραβάτη να απολογηθεί μέσα σε 24 ώρες από την επίδοση της σχετικής κλήσης. Ο παραβάτης καθώς και κάθε υπόχρεος στη καταβολή προστίμου δύναται να ασκήσει προσφυγή κατά της απόφασης της Λιμενικής Αρχής, που επιβάλλει το πρόστιμο, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία 15 ημερών, ενώπιον του Διοικητικού Πρωτοδικείου του τόπου επιβολής του προστίμου, Μονομελούς εάν το ποσό του προστίμου είναι μέχρι 200.000 δρχ., Τριμελούς εάν είναι μεγαλύτερου ποσού. Εάν η απόφαση επιβολής προστίμου είναι του Υπουργού Ε.Ν., τότε η προσφυγή ασκείται ενώπιον του Υπουργικού Συμβουλίου, το οποίο αποφαινεται ανέκλητα. Από τη στιγμή που συντάσσεται η έκθεση, σύμφωνα με το άρθρο 14 παρ. 5 του Ν. 743/77 και μέχρι πληρωμής του προστίμου απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου.

Η απαγόρευση του απόπλου αίρεται με την κατάθεση εγγυητικής επιστολής μιας Τράπεζας που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα και για ποσό ίσο προς το πρόστιμο. Επίσης ο απόπλους δύναται να επιτραπεί, χωρίς να καταβληθεί το πρόστιμο ή χωρίς να κατέθεθεί εγγυητική επιστολή Τράπεζας, μετά από έγκριση του Υπουργού, για ένα ή περισσότερα ταξίδια, εάν επιτακτικοί συγκοινωνιακοί ή άλλοι λόγοι δικαιολογούν τον απόπλου ή είναι εκ των πραγμάτων ανέφικτη η άμεση προσκόμιση εγγυητικής επιστολής Τράπεζας και κατά τη κρίση του Υπουργού παρέχεται άλλη επαρκής ασφάλεια. Τα πρόστιμα που επιβάλλονται σε περιπτώσεις ρύπανσης του άρθρου 14 αποτελούν έσοδα του Δημοσίου και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Εισπραξης Δημοσίων Εσόδων. Και αυτό γίνεται με τη κοινοποίηση στο αρμόδιο Δημόσιο Ταμείο του τόπου της μόνιμης κατοικίας του υπαίτιου της σχετικής απόφασης της Λιμενικής Αρχής για επιβολή προστίμου.

(2) **Ο ν. 1147/1981** (ΦΕΚ 110Α/13.4.1981) «*Περί κύρωσης της Διεθνούς Σύμβασης 1972 περί πρόληψης της ρύπανσης της θάλασσας από την απόρριψη καταλοίπων και άλλων υλών από τα πλοία και τα αεροσκάφη*». Με το νόμο αυτό κυρώθηκε από την Ελλάδα και έχει ισχύ νόμου η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από την απόρριψη καταλοίπων και άλλων ουσιών από τα πλοία και τα αεροσκάφη, η οποία υπεγράφη την 29η Δεκεμβρίου 1972 στο Λονδίνο, στη Πόλη του Μεξικού, στη Μόσχα και στην Ουάσιγκτον. Σύμφωνα με τις διατάξεις της τα συμβαλλόμενα μέρη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να απαγορεύουν στα πλοία και στα αεροσκάφη να ρίχνουν οιαδήποτε κατάλοιπα ή άλλες ύλες στη θάλασσα, εκτός από ελάχιστες περιπτώσεις, όταν αυτό είναι απολύτως

(8) Εκτός από τα αστυνομικά όργανα συντάσσουν έκθεση για παράβαση ρύπανσης και οι διαπιστώνοντες αυτή χειριστές πολεμικών αεροσκαφών, ελικοπτέρων και κυβερνήτες πολεμικών πλοίων. Οι χειριστές αεροσκαφών της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας και οι έλληνες πλοίαρχοι εμπορικών πλοίων οφείλουν να αναφέρουν στη Λιμενική Αρχή οποιαδήποτε περίπτωση ρύπανσης διαπιστώσουν (άρθρο 14 του Ν. 743/77).

(9) Σχετικό υπόδειγμα στο Παράρτημα.

απαραίτητο ⁽¹⁰⁾ για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, ή του πλοίου, ή του αεροσκάφους. Αρμόδιες για να εφαρμόσουν τις διατάξεις του Νόμου 1147/81 είναι οι Λιμενικές Αρχές, όσον αφορά βέβαια τα πλοία.

Κατά των παραβατών των διατάξεων του νόμου προβλέπονται κυρώσεις ποινικές, πειθαρχικές και διοικητικές, σύμφωνα με το άρθρο 5. Επίσης το επόμενο άρθρο 6 ορίζει τη διαδικασία διαπίστωσης της παράβασης και επιβολής προστίμου. Τόσο οι κυρώσεις όσο και η διαδικασία του Ν. 1147/81 δεν διαφέρουν από εκείνες του Ν. 743/77. Τονίζουμε ότι και κατά το νόμο αυτό απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου από τη σύνταξη της σχετικής έκθεσης παράβασης για ρύπανση στη θάλασσα, μέχρι τη πληρωμή του προστίμου (άρθρο 6). Η απαγόρευση όμως αυτή αίρεται όταν ο υπαίτιος καταθέσει ισόποση με το πρόστιμο εγγυητική επιστολή Τράπεζας που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα.

Αλλά επίσης δύναται να επιτραπεί ο απόπλους του πλοίου και χωρίς την καταβολή του προστίμου, ή χωρίς την κατάθεση εγγυητικής επιστολής για ένα ή περισσότερα ταξίδια, μετά από έγκριση του Υ.Ε.Ν., όταν επιτακτικοί συγκοινωνιακοί ή άλλοι λόγοι δικαιολογούν τον απόπλου, ή εάν παρέχεται άλλη επαρκής, κατά τη κρίση του Υ.Ε.Ν., ασφάλεια και είναι ανέφικτη από τα πράγματα η άμεση προσκόμιση Τραπεζικής εγγύησης. Κατά της απόφασης που επιβάλλει το πρόστιμο παρέχεται από το νόμο η δυνατότητα άσκησης προσφυγής ενώπιον του Διοικητικού Πρωτοδικείου (Μονομελούς, όταν το ποσό του προστίμου είναι μέχρι 200.000 δρχ., Τριμελούς, όταν είναι μεγαλύτερο), αλλά μέσα σε αποκλειστική προθεσμία 20 ημερών, η οποία αρχίζει από την επομένη της επίδοσης της σχετικής απόφασης στον υπαίτιο.

(3) **Ο ν. 314/1976** (ΦΕΚ 106Α/5.5.1976) «Περί κυρώσεως της Διεθνούς Σύμβασης περί Αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών από ρύπανση υπό πετρελαίου, 1969, και ρύθμισης συναφών θεμάτων» ⁽¹¹⁾. Σύμφωνα με το νόμο αυτό υποχρεούνται να εφαρμόζουν τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης, περί Αστικής Ευθύνης του 1969 τα εμπορικά πλοία με ελληνική σημαία, οπουδήποτε και αν πλέουν, και τα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία, όταν πλέουν στα χωρικά ύδατα της Ελλάδας. Τα πλοία που μεταφέρουν φορτίο πετρελαιοειδών ⁽¹²⁾ σε ποσότητα μεγαλύτερη από

(10) Επίσης ορίζεται στη Διεθνή Σύμβαση ότι οι αρχές κάθε κράτους σε ελάχιστες περιπτώσεις να χορηγούν «ειδικές άδειες για απόρριψη υλών στη θάλασσα αφού συνεκτιμήσουν τα ακόλουθα : (α) χαρακτηριστικά τοποθεσίας απόρριψης, (β) χαρακτηριστικά και σύνθεση των υλών, (γ) γενικές θεωρήσεις και συνθήκες (άρθρ. III και Παράρτημα III της Δ.Σ. 1972).

(11) Η Διεθνής αυτή Σύμβαση ήταν προϊόν Διεθνούς διασκέψεως που συγκάλεσε την 29.11.1969 στις Βρυξέλλες ο Ι.Μ.Ο., για να αντιμετωπίσει κατά ενιαίο τρόπο τα προβλήματα αποζημίωσης των θυμάτων της ρύπανσης που παρουσιάζονταν κατά καιρούς, ιδίως μετά τα πολλαπλά και δυσεπίλυτα προβλήματα που προκάλεσε το ατύχημα του Δ/Ξ Torrey Canyon, το έτος 1967 με τη διαρροή 120.000 τόνων πετρελαίου στη θάλασσα και την εκτεταμένη ρύπανση των ακτών της Γαλλίας και της Μ. Βρετανίας.

(12) Ως πετρελαιοειδή νοούνται το ακάθατο πετρέλαιο, το πετρέλαιο ατμοποίησης, το βαρύ πετρέλαιο μηχανών εσωτερικής καύσης, τα λιπαντικά έλαια και το φαλαινέλαιο (άρθρ. 1 παρ. 5 της Δ.Σ.).

2.000 τόνους οφείλουν να φέρουν πιστοποιητικό ⁽¹³⁾ ασφάλισης ή άλλης οικονομικής εξασφάλισης αστικής ευθύνης λόγω ζημιών από ρύπανση με πετρελαιοειδή, άρθρο VII της Δ.Σ. Από την υποχρέωση αυτή και από όλες τις διατάξεις της Δ.Σ. του 1969 εξαιρούνται τα πολεμικά πλοία και τα πλοία που χρησιμοποιούνται από οποιοδήποτε κράτος για κυβερνητικούς μη εμπορικούς σκοπούς (άρθρο XI παρ. 1 της Δ.Σ.).

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 2 του Ν. 314/1976 πλοία που μεταφέρουν ποσότητα πετρελαιοειδών μεγαλύτερη από 2.000 τόνους δεν θα εισπλέουν ή θα αποπλέουν από οποιοδήποτε ελληνικό λιμάνι ή όρμο, εάν δεν είναι εφοδιασμένα με το πιο πάνω πιστοποιητικό σε ισχύ. Ρητά λοιπόν καθιερώνεται η απαγόρευση κατάπλου και η απαγόρευση απόπλου στη προκειμένη περίπτωση. Η δε παράβαση της διάταξης αυτής επιφέρει την επιβολή προστίμου σε βάρος του πλοιάρχου ή πλοιοκτήτη, το ύψος του οποίου φθάνει τις 2.000.000 δρχ. (άρθρο 5 παρ. 1 του Ν. 314/1976). Κατά της σχετικής απόφασης της Λιμενικής Αρχής ο υπαίτιος δύναται να ασκήσει προσφυγή στο Υ.Ε.Ν. σε 30 μέρες από την κοινοποίησή της (Η προσφυγή δεν έχει ανασταλτικό χαρακτήρα).

Τα πιο πάνω πρόστιμα εισπράττονται κατά τις διατάξεις περί εισπραξης δημοσίων εσόδων και μέχρι την καταβολή τους ή μέχρι την κατάθεση στη Λιμενική Αρχή εγγυητικής επιστολής για ίσο ποσό, απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου, σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 4 του νόμου. Αλλά και κατά την παρ. 3 του ίδιου άρθρου, η Λιμενική Αρχή δύναται να απαγορεύσει τον απόπλου, όταν το πλοίο προσπαθήσει να αποπλεύσει από λιμάνι της Ελλάδας κατά παράβαση του άρθρου αυτού.

Ανακεφαλαιώνοντας, τονίζουμε ότι η απαγόρευση του απόπλου προβλέπεται στο νόμο 314/1976 και προκύπτει (1) ρητά από το άρθρο 3 παρ. 2, όπου χωρίς το αναγκαίο πιστοποιητικό δεν μπορεί να αποπλεύσει ή να εισπλεύσει πλοίο της παρ. 1, και από το άρθρο 5 παρ. 4, όπου απαγορεύεται ο απόπλους μέχρι την πληρωμή του προστίμου ή της κατάθεσης εγγυητικής επιστολής και (2) από το άρθρο 5 παρ. 3, όπου δυνητικά πλέον η Λιμενική Αρχή απαγορεύει τον απόπλου σε περίπτωση παράβασης των όρων του άρθρου αυτού. Μάλιστα το άρθρο 8 του νόμου εξουσιοδοτεί τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας να εκδίδει, μετά από πρόταση του Υ.Ε.Ν., Π.Δ. με τα οποία καθορίζονται περαιτέρω περιπτώσεις απαγόρευσης του απόπλου, σε πλοία με ελληνική ή με ξένη σημαία, για παραβάσεις ή μη συμμόρφωση με τις διατάξεις της Δ.Σ. (από σχετική έρευνα διαπιστώθηκε ότι μέχρι σήμερα δεν έχει εκδοθεί τέτοιο Π.Δ.).

(4) **Ο ν. 1269/1982** (ΦΕΚ 89Α/21.7.1982). Με το νόμο αυτό κυρώθηκε και ισχύει η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης στη θάλασσα από τα πλοία, η οποία υπογράφηκε στο Λονδίνο την 2α Νοεμβρίου 1973, μαζί με τα συνημμένα σ' αυτή Παραρτήματα, Πρωτόκολλα και Προσαρτήματα, καθώς και το Πρωτόκολλο

(13) Το πιστοποιητικό αυτό που αποδεικνύει ότι το πλοίο είναι ασφαλισμένο για κινδύνους ρύπανσης, εκδίδεται από την αρμόδια αρχή του κράτους νηολόγησης του πλοίου και περιέχει, (α) τα στοιχεία του πλοίου, (β) τα στοιχεία του πλοιοκτήτη, (γ) το είδος της ασφάλειας, (δ) την έδρα του ασφαλιστή και (ε) τον χρόνο ισχύος αυτού.

που υπογράφηκε στο Λονδίνο την 17η Φεβρουαρίου 1978 και αναφέρεται σ' αυτή τη Σύμβαση. Σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης, όταν διαπιστωθεί από την αρμόδια Αρχή ότι πλοίο πετρελαιοφόρο με ολική χωρητικότητα άνω των 150 κόρων ή άλλο πλοίο με ολική χωρητικότητα άνω των 400 κόρων, δεν είναι εφοδιασμένο με το Διεθνές Πιστοποιητικό για την Αποφυγή της Ρύπανσης από πετρέλαιο, τότε ο επιθεωρητής θα λαμβάνει τέτοια μέτρα, ώστε να δεβαιώνεται ότι το πλοίο δεν θα αποπλεύσει μέχρις ότου καταστεί δέδαιο ότι δεν απειλείται πρόκληση ρύπανσης στο θαλάσσιο περιβάλλον· παράλληλα πρέπει να καταβάλλεται προσπάθεια, ώστε να μη γίνεται παρακράτηση ή καθυστέρηση του απόπλου του πλοίου χωρίς ιδιαίτερο λόγο.

Σε αντίθετη περίπτωση ο θιγόμενος θα δικαιούται αποζημίωση για κάθε απώλεια ή ζημία που υπέστη. Στις διατάξεις της Σύμβασης υπόκεινται, σύμφωνα με τον κυρωτικό Ν. 1269/1982, τα πλοία με ελληνική σημαία και τα πλοία με ξένη σημαία που καταπλέουν σε λιμάνια ή όρμους της Ελλάδας. Κατά το άρθρο 8 του νόμου απαγορεύεται η προσέγγιση στα ελληνικά λιμάνια ή ο απόπλους απ' αυτά πλοίων με ελληνική ή με ξένη σημαία, εφόσον δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις της Σύμβασης. Σε βάρος των παραβατών επιβάλλεται πρόστιμο με αιτιολογημένη απόφαση της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής. Κατά της απόφασης επιτρέπεται ή άσκηση προσφυγής σε αποκλειστική προθεσμία 15 ημερών από τη κοινοποίησή της στο Διοικητικό Πρωτοδικείο, μονομελούς σύνθεσης για πρόστιμο μέχρι 200.000 δρχ., τριμελούς σύνθεσης για πρόστιμο μεγαλύτερου ποσού. Μέχρι την καταβολή του προστίμου ή την κατάθεση ισόποσης εγγυητικής επιστολής είναι δυνατό να απαγορευθεί ο απόπλους του πλοίου, όπως προκύπτει από το άρθρο 9 του νόμου.

Γ. ΚΡΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Από την εξέταση της σχετικής νομοθεσίας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση συνάγεται ότι η απαγόρευση του απόπλου, το διοικητικό αυτό μέτρο που επιβάλλει η Λιμενική Αρχή, δρα άλλοτε προληπτικά και άλλοτε εκ των υστέρων. Και η μεν φύση του διοικητικού μέτρου της απαγόρευσης του απόπλου ανάγεται στο να εμποδίσει τον πλοίαρχο και το πλήρωμα από την πρόκληση ρύπανσης στη θάλασσα, ενώ η απαγόρευση του απόπλου που επιβάλλεται ως μέτρο μετά την πρόκληση ρύπανσης αποσκοπεί στην είσπραξη του προστίμου. Στη πρώτη περίπτωση, όταν δηλαδή προλαμβάνει την πρόκληση ρύπανσης, όταν επιδιώκει την λήψη τέτοιων μέτρων, ώστε να αποκλείεται ο κίνδυνος ρύπανσης, τότε δρα αποτελεσματικά και έχει λόγο ύπαρξης και εφαρμογής. Στη δεύτερη περίπτωση, όταν η απαγόρευση του απόπλου επιβάλλεται ως μέσον εξασφάλισης της απαίτησης, τότε το μόνο αποτέλεσμα που επιτυγχάνει είναι η πρόκληση κωλυμάτων στην όλη λειτουργία του πλοίου ως επιχειρηματικής μονάδας. Και αυτό δέδαια επιφέρει προβλήματα στην οικονομία και στην κοινωνία με

τις δυσκολίες και καθυστερήσεις που αναφύονται σε περίπτωση απαγόρευσης του απόπλου, στις εμπορικές δραστηριότητες των διαφόρων επαγγεμάτων που σχετίζονται με το πλοίο, αλλά και στις συγκοινωνίες όταν πρόκειται για απαγόρευση απόπλου επιβατηγών πλοίων.

Ο κολασμός του υπαίτιου για ρύπανση είναι δυνατό να επιτευχθεί αποτελεσματικότερα με άλλα ισχύοντα έννομα μέσα (π.χ. ποινικώς) και όχι με την απαγόρευση του απόπλου του πλοίου που προκαλεί άλλης φύσης προβλήματα στην οικονομία της χώρας. Εξ άλλου σ' αυτό, δηλαδή στην αποφυγή της εφάρμογής του διοικητικού μέτρου της απαγόρευσης του απόπλου, αποσκοπεί η κατάθεση της εγγυητικής επιστολής από τον υπόχρεο, αναγνωρίζοντας κατ' αυτό το τρόπο ο νομοθέτης τις δυσμενείς συνέπειες του πιο πάνω μέτρου. Κατά του υπαίτιου προσώπου δεδαιώς μπορεί να κινηθεί ποινική και πειθαρχική δίωξη αλλά και να επιβληθεί πρόστιμο, χωρίς να απαγορεύεται παράλληλα ο απόπλους του πλοίου. Μάλιστα το πρόστιμο θα μπορούσε να επιβληθεί και κατά των άλλων προσώπων, εκτός του πλοιάρχου, που κατά τον νόμο είναι υπεύθυνα σε περιπτώσεις ρύπανσης της θάλασσας, ώστε να μη καθυστερήσει ο απόπλους σε επείγουσες καταστάσεις. Επί πλέον δε, όπως προκύπτει από τη νομοθεσία, τα πρόστιμα που επιβάλλονται για ρύπανση αποτελούν έσοδα του Δημοσίου και ασφαλώς μπορούν να εισπραχθούν κατά τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε. Κατ' αυτό το τρόπο αποφεύγεται η διακοπή της λειτουργίας του πλοίου.

Βλέπουμε και στους νόμους που παραθέσαμε στη προηγούμενη παράγραφο, ότι στις περιπτώσεις που προκαλείται ρύπανση, η επιβολή του διοικητικού μέτρου της απαγόρευσης του απόπλου είναι στη δυνατή ευχέρεια της Λιμενικής Αρχής. Και αυτό προκύπτει και από την νομοτεχνική διατύπωση των διατάξεων από τον ρηματικό τύπο «δύναται». Αλλά και όταν ρητά στο νόμο ορίζεται ότι «απαγορεύεται», αυτό συμβαίνει μέχρι την πληρωμή του προστίμου, στην επόμενη όμως παράγραφο ή στο επόμενο άρθρο έρχεται ο ρηματικός τύπος «αίρεται» για να διασκευάσει την απαγόρευση με τη συνδρομή ορισμένων προϋποθέσεων, όπως αυτή της εγγυητικής επιστολής. Και από τον ίδιο τον νομοθέτη αναγνωρίζεται εμμέσως η ανακολουθία μεταξύ αιτίου και αιτιατού στην απαγόρευση του απόπλου ως μέτρου που επιβάλλεται εκ των υστέρων· ακολουθία αιτίου/αιτιατού υπάρχει όταν το διοικητικό αυτό μέτρο δρα προληπτικά. Και δρα προληπτικά όταν απαγορεύεται ο απόπλους πλοίου που δεν είναι εφοδιασμένο με το απαραίτητο πιστοποιητικό που αποδεικνύει ότι διαθέτει τα μέσα για αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας ή όταν δεν παρέδωσε τα κατάλοιπά του στις ευκολίες υποδοχής λιμένος ή όταν δεν φέρει το πιστοποιητικό για ασφάλισή του έναντι των κινδύνων της ρύπανσης, όπως αναλυτικά αναπτύξαμε στη 6^η παράγραφο. Σ' αυτές τις περιπτώσεις η απαγόρευση του απόπλου πρέπει να επιβάλλεται ως διοικητικό μέτρο από τη Λιμενική Αρχή, διότι έτσι επιτυγχάνεται ο επιδιωκόμενος σκοπός που είναι η πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

- A. Η απαγόρευση του απόπλου λόγω μη καταβολής των πλοηγικών δικαιωμάτων.
- B. Η απαγόρευση του απόπλου λόγω μη καταβολής των φαρικών τελών

Το πλοίο καθώς κινείται στη θάλασσα και προσεγγίζει στα διάφορα λιμάνια κάνει χρήση πολλών υπηρεσιών και τεχνικών έργων που κάθε κράτος παρέχει και κατασκευάζει για την διευκόλυνση του θαλάσσιου εμπορίου και της ναυσιπλοΐας (π.χ. πλοήγηση, φάροι, προβλήτες, μαρίνες, κ.λπ). Για την χρήση αυτών των ευκολιών από τα πλοία το κράτος επιβάλλει τέλη σε αντιστάθμιση του κόστους κατασκευής και λειτουργίας και για τη συνεχή συντήρηση και εκσυγχρονισμό τους. Αυτό βέβαια γίνεται από κάθε κράτος και όχι μόνο στη σημερινή εποχή που οι απαιτήσεις της ναυτιλίας είναι αυξημένες και επιζητούν ταχύτατη ανταπόκριση. Το ελληνικό κράτος από την εποχή της σύστασής του καθιέρωσε τέτοια τέλη στα πλοία που προσέγγιζαν στα λιμάνια και με τη βοήθεια του κεφαλαίου που συγκεντρώθηκε απ' αυτά κατασκεύασε λιμενικά έργα σ' όλη την επικράτεια ⁽¹⁾.

Α. Η ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΠΟΠΛΟΥ ΛΟΓΩ ΜΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΙΚΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Στα διάφορα δικαιώματα που βαρύνουν το πλοίο λόγω της κίνησής του και της λειτουργίας του είναι και τα πλοηγικά. Τα πλοηγικά δικαιώματα σύμφωνα με το νόμο 3142/1955 (ΦΕΚ 43Α/23.2.1955), «Περί Πλοηγικής Υπηρεσίας», άρθρο 20 παρ. 1, είναι :

(α) Η για την πλοήγηση του πλοίου αποζημίωση που οφείλεται στο πλοηγό ⁽²⁾,

(1) **Κ.Α. Παπαθανασόπουλου**, «Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία», Αθήνα, 1981, σελ. 105 - 106.

(2) Ο πλοηγός είναι δημόσιος υπάλληλος και υπηρετεί στη Πλοηγική Υπηρεσία του Υ.Ε.Ν. Είναι το πρόσωπο που γνωρίζει καλά μια θαλάσσια περιοχή και προσλαμβάνεται υποχρεωτικά ή προαιρετικά από τον πλοίαρχο κατά την είσοδο - έξοδο του πλοίου στα λιμάνια, διώρυγες και γενικά σε θαλάσσιες περιοχές που εγκυμονούν κινδύνους για την ναυσιπλοΐα. Σύμφωνα με το άρθρο 182 του Κ.Δ.Ν.Δ. οι οδηγίες και υποδείξεις του πλοηγού στον πλοίαρχο έχουν συμβουλευτικό χαρακτήρα (επίσης και άρθρο 17 παρ. 7 του Ν. 3142/1955).

Δ. Αλεξόπουλου, «Θέματα Πλοιάρχου», Περαιεύς 1966, σελ. 9 - 14.

Σ. Λαζαρίδου - Σ. Μαράτου, «Ο Πλοηγός», 1945.

την πλοηγίδα και τα άλλα πρόσωπα ⁽³⁾ της Πλοηγικής Υπηρεσίας.

(β) Κάθε πρόσθετη αποζημίωση ή υποχρέωση που γεννάται από την απασχόληση του πλοηγού και της πλοηγίδας πέραν του χρόνου που είναι αναγκαία η παρουσία του πλοηγού στο πλοίο.

(γ) Κάθε άλλη αποζημίωση που προκύπτει από την εφαρμογή των διατάξεων του πιο πάνω νόμου και οφείλεται στη πλοήγηση του πλοίου ή πηγάζει από αυτή. Τα πλοηγικά δικαιώματα βαρύνουν το πλοίο (άρθρο 21 παρ. 1) και για τη καταβολή τους ευθύνονται αλληλέγγυα, χωρίς να επιτρέπεται η ένσταση της δίζησης και διαίρεσης, ο πλοιοκτήτης, ο εφοπλιστής, ο διαχειριστής στην συμπλοιοκτησία, ο διευθυντής στα νομικά πρόσωπα, ο ναυτικός πράκτωρ, ως και κάθε αντιπρόσωπος αυτών που δήλωσε ότι είναι υπεύθυνος για την καταβολή των πλοηγικών δικαιωμάτων (άρθρο 21 παρ. 2). Για τη βεβαίωση και είσπραξη αυτών αρμόδιες είναι οι Λιμενικές Αρχές, στη περιοχή των οποίων εδρεύει ο πλοηγικός συναθμός ⁽⁴⁾. Σε περίπτωση που καθυστερήσει η καταβολή των πλοηγικών δικαιωμάτων εφαρμόζονται οι διατάξεις περί είσπραξης δημοσίων εσόδων, όπως ρητά προβλέπεται στο άρθρο 22 παρ. 4 του Ν. 3142/1955. Σύμφωνα με το εδάφιο β της παρ. 4 του άρθρου αυτού, «*Η καθυστέρηση της πληρωμής των οφειλομένων πλοηγικών δικαιωμάτων δύναται να επιφέρει την απαγόρευση του απόπλου του πλοίου, που διατάσσεται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή*».

Έτσι βλέπουμε ότι ο Ν. 3142/1955 παρέχει στη Λιμενική Αρχή τη δυνατότητα να επιβάλει το μέτρο της απαγόρευσης του απόπλου, όταν καθυστερείται η καταβολή των πλοηγικών δικαιωμάτων. Παρατηρούμε ότι ενώ στο α' εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 22 η καθυστέρηση της καταβολής των πλοηγικών δικαιωμάτων επιφέρει την εφαρμογή των διατάξεων του Κ.Ε.Δ.Ε., σύμφωνα με το β' εδάφιο της ίδιας παρ. του ίδιου άρθρου αφήνεται στη διακριτική ευχέρεια της Λιμενικής Αρχής η λήψη της απόφασης για απαγόρευση του απόπλου με τη χρήση του ρηματικού τύπου «*δύναται*». Έρχεται όμως το Π.Δ. 368/1986 «*περί πλοηγικών δικαιωμάτων*» ⁽⁵⁾, στο άρθρο 11 παρ. 2 να ορίσει ότι: «*Απαγορεύεται ο απόπλος του πλοίου προ της καταβολής των οφειλομένων πλοηγικών δικαιωμάτων ή της κατάθεσης στην οικεία Λιμενική Αρχή εγγυητικής επιστολής μιας από τις αναγνωρισμένες στην Ελλάδα Τράπεζες με ισχύ 30 ημερών από την ημερομηνία κατάπλου του πλοίου, που θα καλύπτει το οφειλόμενο ποσό (άρθρο 22 παρ. 4 του Ν. 3142/1955)*». Η διάταξη αυτή καθιστά υποχρεωτική για τη Λιμενική Αρχή την αρχική της δυνατότητα για απαγόρευση του απόπλου, που απορρέει από το Ν. 3142/1955, άρθρο 22 παρ. 4, κάνοντας μάλιστα αναφορά και για την κατάθεση εγγυητικής επιστολής.

Συμπεραίνουμε ότι υπάρχει αντιφατικότητα στις διατάξεις για τη συνέπεια που

(3) Το προσωπικό των πλοηγικών σταθμών αποτελείται από το ανώτερο, δηλαδή αρχιπλοηγούς και πλοηγούς και από το κατώτερο, βοηθητικό, κυβερνήτες, μηχανοδηγούς, αποθηκάριο, ξυλουργό, και λεμβούχους.

(4) Οι Π.Σ. συνιστώνται με Π.Δ. που εκδίδεται μετά από γνώμη του Σ.Ε.Ν. Ιδρύονται στους κυριότερους από εμπορική κίνηση λιμένες της χώρας.

(5) Το Π.Δ. 368/1986 εκδόθηκε σε εξουσιοδότηση των άρθρων 20 και 35 του Ν. 3142/1955 και του άρθρου 184 Κ.Δ.Ν.Δ.

επιφέρει η μη έγκαιρη καταβολή των πλοηγικών δικαιωμάτων. Πολλές φορές προκαλούνται προβλήματα στις σχέσεις Λιμενικής Αρχής και διοικουμένων εξαιτίας των πιο πάνω αναφερομένων αντιφάσεων. Κατά την σκέψη μου το άρθρο 11 παρ. 2 του Π.Δ. 368/1986 αντιστρατεύεται το γράμμα και το πνεύμα του άρθρου 22 παρ. 4 του Ν. 3142/1955, σε εξουσιοδότηση του οποίου νόμου, άρθρο 35 παρ. 1ε, εκδόθηκε. Έτσι δεν υποχρεούται η Λιμενική Αρχή να απαγορεύσει τον απόπλου του πλοίου για καθυστέρηση καταβολής των πλοηγικών δικαιωμάτων. Κατά την γνώμη μου πάντοτε, ούτε δυνητικά θα έπρεπε ο νόμος να επιτρέπει στη Λιμενική Αρχή την επιβολή του μέτρου της απαγόρευσης του απόπλου, διότι ο ίδιος νόμος (άρθρο 22 παρ. 4 του Ν. 3142/1955) καθορίζει ότι σε καθυστέρηση καταβολής των πλοηγικών δικαιωμάτων, εφαρμόζονται κατά των υπόχρεων οι διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε. (6). Στη περίπτωση της μη καταβολής των πλοηγικών δικαιωμάτων, η εφαρμογή των διατάξεων του Κ.Ε.Δ.Ε. είναι αρκετή για να εξασφαλίσει τα οικονομικά συμφέροντα του Δημοσίου, χωρίς να κρίνεται αναγκαία η επιβολή της απαγόρευσης του απόπλου, ενός μέτρου που στη συγκεκριμένη περίπτωση δρα μόνο και μόνο ως απειλή και δεν έχει καμία σχέση με την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων.

Β. Η ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΠΟΠΛΟΥ ΛΟΓΩ ΜΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΤΩΝ ΦΑΡΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ

Ο Κ.Δ.Ν.Δ., στο κεφάλαιο Δ' του Δ' Μέρους, αναφέρεται στα φαρικά τέλη. Στα άρθρα 190 - 194 καθορίζεται ότι τα μηχανοκίνητα πλοία που καταπλέουν σε λιμάνι, όρμο ή ακτή του ελληνικού κράτους και προβαίνουν σε εμπορικές πράξεις, υποχρεούνται στη καταβολή φαρικών τελών. Σε φαρικά τέλη και μάλιστα στο διπλάσιο ποσό υπόκεινται και τα πλοία με ξένη σημαία πλην αυτών για τα οποία Π.Δ. ορίζει ότι θα τύχουν της αυτής μεταχείρισης με τα πλοία με ελληνική σημαία. Με τα πιο πάνω άρθρα ρυθμίζεται η διάρκεια ισχύος των φαρικών τελών, το ύψος αυτών ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου, η τυχόν απαλλαγή πλοίων από την καταβολή φαρικών τελών, η δεδαιώση αυτών από τις Λιμενικές Αρχές και η είσπραξη των από τις Τελωνειακές Αρχές. Τα άρθρα 190, 191, παρ. 3, 192, 193, παρ. 1, 194 εξουσιοδοτούν τον Πρόεδρο Δημοκρατίας να προβαίνει σε ρύθμιση των σχετικών λεπτομερειών μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας. Σε εξουσιοδότηση αυτών εκδόθηκε το Π.Δ. 519/1976 (7) για τα φαρικά τέλη που καταβάλλουν τα πλοία. Σύμφωνα με το άρθρο 2 του πιο πάνω Π.Δ. ως πράξεις υποκείμενες σε φαρικά τέλη λογίζονται :

Η φόρτωση ή εκφόρτωση κάθε αντικειμένου ή είδους ή ζώντος ζώου, ως και η

(6) Ν.Δ. 356/1974 (ΦΕΚ 90Α/5.4.1974).

(7) ΦΕΚ 186Α/21.7.1976.

επιδίδαση ή αποδίδαση επιδάτη σε πλοίο που καταπλέει στο λιμάνι, όρμο ή ακτή του ελληνικού κράτους.

Στο επόμενο άρθρο 3 ορίζονται περιοριστικά ποιες πράξεις δεν υπόκεινται σε φαρικά τέλη. Επίσης το Π.Δ. προβλέπει στο άρθρο 13 και τις κατηγορίες πλοίων που απαλλάσσονται από την καταβολή των φαρικών τελών: (α) τα πολεμικά πλοία και τα βοηθητικά αυτών οποιασδήποτε εθνικότητας, (β) τα πλοία που ανήκουν και απασχολούνται στην υπηρεσία του Ελληνικού κράτους, τακτικά και επίτακτα, (γ) τα θαλαμηγά πλοία (αναψυχής) οιασδήποτε εθνικότητας, (δ) τα με ελληνική σημαία επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες εσωτερικού έστω και αν επεκτείνουν τους πλόες τους σε λιμάνια γειτονικών της Ελλάδας κρατών, (ε) τα πλοία με χωρητικότητα κάτω των 500 κ.κ.χ. με ελληνική σημαία και τα πλοία με ξένη σημαία που εξομοιούνται με αυτά ως προς τα φαρικά τέλη, (στ) τα πλοία που ανήκουν στο Ελληνικό Ωκεανογραφικό Ινστιτούτο και τους Υδροβιολογικούς Σταθμούς.

Το άρθρο 16 παρ. 3 του Π.Δ. ορίζει: «Απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου προ της καταβολής των οφειλομένων φαρικών τελών, εκτός αν κατατεθεί από τους υπόχρεους στη Λιμενική Αρχή εγγυητική επιστολή μιας από τις αναγνωρισμένες στην Ελλάδα Τράπεζες, με μηνιαία ισχύ από την ημερομηνία κατάπλου του πλοίου και η οποία να καλύπτει το οφειλόμενο ποσό». Υπόχρεοι στη καταβολή των φαρικών τελών είναι ο πλοιοκτήτης, ο εφοπλιστής, ο διευθυντής ή διαχειριστής του νομικού προσώπου, ο πλοίαρχος, ως και κάθε αντιπρόσωπος αυτών που δήλωσε ότι είναι υπεύθυνος για τη καταβολή κάθε άλλης υποχρέωσης του πλοίου, η οποία απορρέει από την άφιξη, παραμονή, φόρτωση ή εκφόρτωση του πλοίου στο λιμάνι. Οι πιο πάνω αναφερόμενοι ευθύνονται αλληλέγγυα, σύμφωνα με το άρθρο 20 παρ. 1. Εάν οι οφειλότες καθυστερήσουν τη καταβολή των φαρικών τελών, εφαρμόζονται σε δάρος τους οι διατάξεις του νόμου περί είσπραξης δημοσίων εσόδων, όπως προβλέπεται στο πιο πάνω Π.Δ., άρθρο 20 παρ. 3.

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι ο νομοθέτης ορίζει ρητά την απαγόρευση του απόπλου πριν από την καταβολή των οφειλομένων φαρικών τελών, εισάγοντας όμως και την εξαίρεση της κατάθεσης της εγγυητικής επιστολής από αναγνωρισμένη στην Ελλάδα Τράπεζα. Δηλαδή η Λιμενική Αρχή ως αρμόδια από το νόμο να επιβάλει την απαγόρευση του απόπλου, πρέπει να εξετάσει ενδεχομένως τη δυνατότητα της κατάθεσης εγγυητικής επιστολής εκ μέρους του ενδιαφερομένου προτού καταφύγει σ' αυτό το διοικητικό μέτρο. Τη χρήση της εγγυητικής επιστολής αναγνωρίζει και το άρθρο 21 παρ. 1 του Π.Δ., όπου οι υπόχρεοι στη καταβολή των φαρικών τελών δύνανται, σε περίπτωση που υπάρχει κίνδυνος για τη καθυστέρηση του απόπλου του πλοίου από τον έλεγχο που διενεργούν οι αρμόδιες αρχές για τη διαπίστωση των διενεργηθεισών εμπορικών πράξεων, να προσκομίσουν στην αρμόδια Τελωνειακή Αρχή (όταν πρόκειται για εμπορεύματα) και στην αρμόδια Υπηρεσία διαβατηρίων (όταν πρόκειται για επιδάτες) υπηρεσιακό σημείωμα της Λιμενικής Αρχής που να βεβαιώνει την κατάθεση σ' αυτή εγγυητικής επιστολής από αναγνωρισμένη Τράπεζα.

Στη ναυτιλιακή πρακτική η κατάθεση της εγγυητικής επιστολής έχει λάδει

ευρεία απήχηση και εφαρμογή σε τέτοιο μάλιστα βαθμό που σπανίως συντρέχει περίπτωση απαγόρευσης του απόπλου λόγω μη καταβολής φαρικών τελών. Μάλιστα και ο νομοθέτης στο άρθρο που προβλέπει την απαγόρευση του απόπλου αναιρεί αμέσως την επιβολή αυτού του διοικητικού μέτρου με την κατάθεση της εγγυητικής επιστολής. Εξάλλου στο άρθρο 20 παρ. 3 του Π.Δ. 519/76 προβλέπεται η εφαρμογή των διατάξεων του Κ.Ε.Δ.Ε. κατά του υποχρέου σε καταβολή των φαρικών τελών. Κατ' αυτό το τρόπο διαφυλάσσονται τα συμφέροντα του Δημοσίου, χωρίς να καθίσταται αναγκαία η επιβολή του διοικητικού μέτρου της απαγόρευσης του απόπλου, μέτρο που σ' αυτή τη περίπτωση δεν έχει σχέση με την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων και προξενεί τεράστια οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα, όχι μόνο στη λειτουργία του πλοίου ως επιχειρηματικής μονάδας, αλλά και στους διάφορους επαγγελματίες που συναλλάσσονται με αυτό.

Αποδεικνύεται ανενεργός η διάταξη του άρθρου 16 παρ. 3 τόσο στη θεωρία όσο και στη πρακτική. Και ίσως ήταν φρονιμότερο να εξαλειφθεί από το νομοθετικό κείμενο για να μην οδηγεί σε παρερμηνείες. Ενδεχομένως η απαγόρευση του απόπλου να είχε ουσιαστική σημασία στη μοναδική εκείνη περίπτωση που ο πλοίαρχος πλοίου με ξένη σημαία και ξένων συμφερόντων, θα καθυστέρουσε να καταβάλει τα φαρικά τέλη, με την προϋπόθεση πάντοτε ότι ο ίδιος αναλαμβάνει την διεκπεραίωση των διατυπώσεων του πλοίου στο λιμάνι, πράγμα το οποίο όμως στη πράξη δεν συμβαίνει, διότι αυτές τις εργασίες τις αναλαμβάνει ο ναυτικός πράκτωρ.

Έτσι και στη περίπτωση των πλοίων με ξένη σημαία διαφυλάσσονται τα συμφέροντα του Δημοσίου, αφού αυτό μπορεί να στραφεί κατά του ναυτικού πράκτορα που εκπροσωπεί το πλοίο. Κρίνεται ότι θα ανταποκρινόταν στη πραγματικότητα καλύτερα αν το άρθρο 16 παρ. 3 διαμορφωνόταν ως εξής: *«Καθυστερείται νόμιμα ο απόπλους του πλοίου μέχρι την καταβολή των οφειλομένων φαρικών τελών ή μέχρις ότου κατατεθεί από τους υπόχρεους στην οικεία Λιμενική Αρχή εγγυητική επιστολή μιας από τις αναγνωρισμένες στην Ελλάδα Τράπεζες με μηνιαία ισχύ από την ημερομηνία κατάπλου και η οποία να καλύπτει το οφειλόμενο ποσό».*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

- A. Η απαγόρευση του απόπλου λόγω κατάσχεσης
- B. Η άρση της απαγόρευσης του απόπλου

Α. ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΑΠΟΠΛΟΥ ΛΟΓΩ ΚΑΤΑΣΧΕΣΗΣ

Ο Κ.Δ.Ν.Δ. (Ν. 3816/1958, ΦΕΚ 32Α/28.2.1958) στο δέκατο τίτλο αναφέρεται στη κατάσχεση και στην αναγκαστική εκτέλεση στα πλοία ⁽¹⁾. Ο τίτλος αυτός αρχικώς περιλάμβανε εννέα άρθρα, από το άρθρο 210 έως το άρθρο 218. Το άρθρο 215 είχε ως εξής (αναφέρω ότι «είχε» διότι, όπως θα αναπτυχθεί, καταργήθηκε) : *«Η κατάσχεση κωλύει τον απόπλου του πλοίου. Από της γνώσεως της κατάσχεσης ο Λιμενάρχης του λιμένος, όπου ευρίσκεται το πλοίο, καθίσταται υπεύθυνος για την παρεμπόδιση του απόπλου, λαμβάνων κάθε πρόσφορο γι' αυτό μέτρο. Ο Πρόεδρος Πρωτοδικών δύναται κατόπιν αιτήσεως καθενός που έχει έννομο συμφέρον, χωρίς να υποστεί δλάδη η διαδικασία της κατάσχεσης να επιτρέψει την εκτέλεση ενός ή και περισσοτέρων πλόων του συντηρητικώς κατεσχημένου πλοίου με όρους που θα έκρινε αυτό εύλογο, παράλληλα με την ασφάλιση του πλοίου για ανάλογο ποσό». Μετά όμως τη Διεθνή Σύμβαση περί συντηρητικής κατάσχεσης πλοίων της Νεάπολης 1951 (την οποία η Ελλάδα υπέγραψε στη συνδιάσκεψη των Βρυξελλών την 10η Μαΐου 1952 και η οποία κυρώθηκε με το Ν.Δ. 4570/1966, ΦΕΚ 244Α/1966, «περί ενοποιήσεως κανόνων τινών επί συντηρητικής κατασχέσεως θαλασσοπλοούντων πλοίων») επήλθαν οι αναγκαστικές μεταβολές. Έτσι με το άρθρο 58 του Εισαγωγικού Νόμου του Κ.Πολ.Δ. (Α. Ν. 44/1967, Β.Δ. 657/1971) καταργήθηκαν ρητά οι διατάξεις των άρθρων ⁽²⁾ 210, 212, 213, 215, 216, 217, 218 του Κ.Ι.Ν.Δ. και παρέμειναν σε ισχύ από το δέκατο τίτλο μόνο τα άρθρα 211 και*

(1) Τα πλοία, αν και κινητά πράγματα, υπόκεινται στη διαδικασία της αναγκαστικής εκτέλεσης για την ικανοποίηση χρηματικών απαιτήσεων, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει ο Κ.Πολ.Δ. για τα ακίνητα.

(2) Τα καταργηθέντα άρθρα είχαν ως εξής:

άρθρο 210, «Η συντηρητική κατάσχεση πλοίου επιτρέπεται με ειδική άδεια του Προέδρου των Πρωτοδικών και αίρεται με απόφαση αυτού με την καταβολή εγγυήσεως ίσης προς το ποσόν για το οποίο αυτή επεβλήθη, σε κάθε περίπτωση όχι ανωτέρας της αξίας του πλοίου».

άρθρο 212, «Η έκθεση της αναγκαστικής κατάσχεσης αναγράφει το όνομα, το επάγγελμα και την κατοικία του επισπεύδοντος, τον εκτελεστό τίτλο, το επιδοτήριο της επιταγής προς τον οφειλέτη ή τον τρίτο διακάτοχο, ή τον πλοίαρχο, την εντολή κατάσχεσης, το ποσόν της απαίτησης, τον υπό του επισπεύδοντος διορισμό αντικλήτου στον τόπο της κατάσχεσης, το όνομα του πλοιοκτήτη και του πλοιάρχου, περιγραφή του πλοίου με τα ουσιώδη στοιχεία αυτού και διορισμό φύλακα».

214. Και αυτό, διότι ο νομοθέτης ανταποκρινόμενος στις σύγχρονες απαιτήσεις της ναυσιπλοΐας, ρύθμισε την κατάσχεση στα πλοία σύμφωνα με τις νέες διατάξεις του Κ.Πολ. Δ. «περί κατάσχεσης ακινήτων», διατάξεις που εφαρμόζονται και στη κατάσχεση πλοίων (άρθρο 992 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ.).

Μετά λοιπόν τη κατάργηση του άρθρου 215 δεν προβλέπεται πλέον στον Κ.Ι.Ν.Δ. η απαγόρευση του απόπλου. Έρχεται όμως ο Κ.Πολ. Δ. και στο άρθρο 1011 παρ. 2 ορίζει: «Αντίγραφο της κατασχετήριας έκθεσης επιδίδεται και στο Λιμενάρχη του λιμανιού, όπου έγινε η κατάσχεση του πλοίου, μέσα σε δυό μέρες από την ημέρα που έγινε η κατάσχεση. Η κατάσχεση εμποδίζει τον απόπλου του πλοίου και ο Λιμενάρχης, μόλις του επιδοθεί το αντίγραφο της κατασχετήριας έκθεσης, οφείλει να εμποδίσει τον απόπλου». Επίσης στο άρθρο 720 Κ.Πολ.Δ. ορίζεται ότι: «1. Πλοίο το οποίο έχει κατασχεθεί συντηρητικώς απαγορεύεται να αποπλεύσει και (αεροσκάφος να απογειωθεί) 2. Ο Λιμενάρχης (ή ο Αερολιμενάρχης) είναι υπεύθυνος για την αναχώρηση του πλοίου (ή την απογείωση)».

Η διάταξη του άρθρου 1011 Κ.Πολ. Δ. ως και του άρθρου 1013 ⁽³⁾, υπάρχει στο Ν.Δ. 356/1974 (ΦΕΚ 90Α/5.4.1974) περί κώδικος εισπραξης δημοσίων εσόδων, όπου στο κεφάλαιο Δ' με τίτλο «κατάσχεση επί ακινήτων, πλοίων, αεροσκαφών του οφειλέτη», στα άρθρα 48 (κατάσχεση πλοίου) και 50 (κατάσχεση αλλοδαπού πλοίου) γίνεται αυτούσια μεταφορά των πιο πάνω άρθρων. Βέβαια την απαγόρευση του απόπλου πρόβλεψε πρώτον ο Νόμος ΓΨΙΖ/1910, στο άρθρο 265 ως εξής: «η επιβληθείσα αναγκαστική ή συντηρητική κατάσχεση επιφέρει την παρεμπόδιση του απόπλου του πλοίου, για τον οποίον υπεύθυνος είναι ο Λιμενάρχης από της γνώσεως της κατάσχεσης, δυνάμενος να λάβει κάθε πρόσφορο/προφυλακτικό μέτρο». Βλέπουμε λοιπόν ότι το μόνο νομοθετικό κείμενο που καθιερώνει την απαγόρευση του απόπλου και είναι σε ισχύ, είναι ο Κ.Πολ.Δ. στο κεφάλαιο της αναγκαστικής εκτέλεσης και ειδικότερα στις διατάξεις περί κατάσχεσης ακινή-

άρθρο 213, «Οι κατά τις διατάξεις της Πολιτικής Δικονομίας κοινοποιήσεις προς τον δήμαρχο ή Υποθηκοφύλακα γίνονται προς τον Λιμενάρχη του λιμένος, όπου ευρίσκεται το πλοίο, ή τον φύλακα ναυτικών υποθηκολογίων ως και στον φύλακα νηολογίων. Τοιχοκόλληση των προγραμμάτων του πλειστηριασμού γίνεται μόνο στο Λιμεναρχείο του λιμένος κατάσχεσης και σε καταφανές σημείο του πλοίου».

άρθρο 215, «Η κατάσχεση κωλύει τον απόπλου του πλοίου. από της γνώσεως της κατάσχεσης ο Λιμενάρχης του λιμένος, όπου ευρίσκεται το πλοίο, καθίσταται υπεύθυνος για την παρεμπόδιση του απόπλου, λαμβάνοντας κάθε πρόσφορο μέτρο. Ο Πρόεδρος των Πρωτοδικών δύναται, μετά από αίτηση καθενός που έχει έννομο συμφέρον, χωρίς να υποστεί βλάβη η διαδικασία της κατάσχεσης, να επιτρέψει την εκτέλεση ενός ή και περισσότερων πλόων του συντηρητικώς κατεσχημένου πλοίου, με όρους που ήθελε κρίνει αυτό εύλογο, πάντως με την ασφάλιση του πλοίου για ανάλογο ποσό».

άρθρο 216, «το κατά το άρθρο 960 Πολιτικής δικονομίας πρόγραμμα, κοινοποιείται με ποινή ακυρότητας της περαιτέρω διαδικασίας και στο Ναυτικό απομαχικό Ταμείο. Οι διατάξεις του άρθρου 955 Πολιτικής Δικονομίας δεν εφαρμόζονται».

άρθρο 217, «Ανακοπή κατά την διαδικασία της εκτέλεσης δεν χωρεί μετά την ενέργεια του πλειστηριασμού. Κάθε αγωγή ή ανακοπή κατά της εκτέλεσης ή του πλειστηριασμού αποσβέννυται με την συμπλήρωση δύο μηνών από την μεταγραφή της κατακυρωτικής έκθεσης».

άρθρο 218, «Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται επί κατασχέσεως πλοίων οι σχετικές με τα ακίνητα διατάξεις της Πολιτικής Δικονομίας».

(3) Στο άρθρο 1013 Κ.Πολ.Δ. ορίζεται ότι, εάν το πλοίο που κατασχέθηκε σε ελληνικό λιμάνι είναι με ξένη σημαία ο Λιμενάρχης του λιμανιού, όπου έγινε η κατάσχεση, υποχρεούται να στείλει την κατεσχητήρια έκθεση και το πρόγραμμα του πλειστηριασμού στον νηολόγο που έχει νηολογήσει το πλοίο.

των (4). Όμως στον Κ.Πολ.Δ. η κατάσχεση εφαρμόζεται τόσο ως ασφαλιστικό μέτρο όσο και ως μέτρο αναγκαστικής εκτέλεσης:

(α) Ως ασφαλιστικό μέτρο, παρατηρούμε ότι: (α1) Σύμφωνα με το άρθρο 691 παρ. 2 «αν το δικαστήριο κρίνει ότι υπάρχει ανάγκη, έχει το δικαίωμα, μόλις κατατεθεί η αίτηση και μέχρι να εκδοθεί η απόφαση του, να εκδόσει και αντεπαγγέλτως προσωρινή διαταγή, η οποία καταχωρείται κάτω από την αίτηση ή στα πρακτικά, σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν αμέσως μέχρι την έκδοση της απόφασής του για την εξασφάλιση ή τη διατήρηση του δικαιώματος ή τη ρύθμιση της κατάστασης». Με βάση το άρθρο αυτό είναι δυνατό να εκδοθεί ως προσωρινή διαταγή η απαγόρευση του απόπλου πλοίου. Αυτό γίνεται με τη καταχώρηση στην αίτηση ή στα πρακτικά της απόφασης του δικαστή ή του προέδρου, αν πρόκειται για πολυμελές διακοτήριο, (άρθρο 700 παρ. 3 Κ.Πολ.Δ.). (α2) Τα άρθρα 707 - 724 Κ.Πολ.Δ. αναφέρονται στη συντηρητική κατάσχεση. Το δικαστήριο δικαιούται να διατάξει ως ασφαλιστικό μέτρο τη συντηρητική κατάσχεση κινητών, ακινήτων, εμπραγμάτων δικαιωμάτων επ' αυτών, απαιτήσεων και γενικά όλων των περιουσιακών στοιχείων του οφειλέτη, είτε ευρίσκονται στα χέρια του είτε στα χέρια τρίτου. Για να γίνει συντηρητική κατάσχεση σε πλοίο, πρέπει η απόφαση να αναφέρεται ειδικά στο πλοίο (άρθρο 709). Το πλοίο που έχει κατασχεθεί συντηρητικώς απαγορεύεται να αποπλεύσει και υπεύθυνος για την αναχώρησή του είναι ο Λιμενάρχης. Έτσι τα ασφαλιστικά μέτρα είτε ως προσωρινή διαταγή που επιβάλλει την απαγόρευση του απόπλου, είτε ως συντηρητική κατάσχεση, επιβάλλονται με δικαστική απόφαση (5) και έχουν προσωρινό και προληπτικό χαρακτήρα και στοχεύουν στην εξασφάλιση των συμφερόντων του δανειστή (6).

(β) Ως μέτρο αναγκαστικής εκτέλεσης γίνεται αναφορά στο όγδοο βιβλίο του Κ.Πολ.Δ., στα άρθρα 904 και επόμενα. Η αναγκαστική κατάσχεση επιβάλλεται μόνο όταν υπάρχει δέδαιη και εκκαθαρισμένη απαίτηση και αποδίδει στην ικανοποίηση του έχοντος την απαίτηση με την εκποίηση του κατασχεθέντος. Ασκείται εφόσον υπάρχει τίτλος εκτελεστός. Στο άρθρο 992 του Κ.Πολ.Δ. ορίζεται μεταξύ των άλλων ότι οι διατάξεις για την κατάσχεση ακινήτου εφαρμόζονται και στη κατάσχεση πλοίων. Στα προϊσχύσαντα νομοθετήματα, τόσο στον Ν. ΓΨΙΖ/1910, όσο και στο άρθρο 215 του Κ.Ι.Ν.Δ., υπεύθυνος για την απαγόρευση του απόπλου ήταν ο Λιμενάρχης που είχε την υποχρέωση να λαμβάνει κάθε πρόσφορο μέτρο για την παρεμπόδιση του απόπλου του πλοίου. Όμως ούτε ρητά ούτε

(4) Σύμφωνα με το Ν. 457/1976 (ΦΕΚ 276Α/19.10.1976), άρθρο 2, με την επιφύλαξη των διατάξεων του προηγούμενου άρθρου, οι περί αναγκαστικής εκτέλεσης, συντηρητικής ή αναγκαστικής κατάσχεσης και πλειστηριασμού πλοίων διατάξεις του Κ.Πολ.Δ. ή άλλων νόμων, εφαρμόζονται ανάλογα και στα πλωτά ναυπηγήματα του άρθρου αυτού. βλ. επίσης και **Ι. ΜΙΡΙΝΙΑ**, «Αναγκαστική Εκτέλεση», Αθήναι, 1982, σελ. 1993, **Δ.Ν. Καμύση**, «Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον», Αθήνα - Κομοτηνή 1982, σελ. 587.

(5) Βλ. σχετικό υπόδειγμα στο Παράρτημα.

(6) Σχετική είναι η με αριθμό 171/1987 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών.

ενδεικτικά γινόταν καθορισμός για το ποιο είναι το πρόσφορο μέτρο.

Έτσι οι συγγραφείς προσπάθησαν να προσδιορίσουν την θέληση του νομοθέτη ανατρέχοντας στη πρακτική και στη σχετική διβλιογραφία. ευρίσκουμε ως πρόσφορο μέτρο: την επίσχεση των ναυτιλιακών εγγράφων (Ποταμιάνος, κατάσχεση πλοίων, σελ. 97), την αφαίρεση απαραίτητου για την κίνηση του πλοίου εξαρτήματος (ομοίως, σελ. 98), την τοποθέτηση φρουράς στο πλοίο, την επίθεση αλύσεων στο πλοίο (Καραβάς, Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 303). Ενδεχομένως, την αδυναμία αυτή αντιληφθείς ο συντάκτης του Κ.Πολ.Δ. παρέλειψε την έννοια του πρόσφορου μέτρου και περιέλαβε τις έννοιες «υπεύθυνος» στο άρθρο 720 παρ. 2 και την έννοια «οφείλει» στο άρθρο 1011. Εξακολουθεί, λοιπόν, ο Λιμενάρχης να είναι υπεύθυνος για τον απόπλου του πλοίου, του οποίου ο απόπλους έχει απαγορευθεί, αλλά χωρίς να καθορίζεται στο νόμο η φύση της ευθύνης. Πρόκειται περί ποινικής, αστικής, πειθαρχικής ευθύνης ή μήπως σωρεύονται όλες;

Εκείνο, ασφαλώς, που ανάγεται στην αρμοδιότητα και στα καθήκοντα της Λιμενικής Αρχής είναι η άρνηση της χορήγησης της άδειας απόπλου στα κατεσχημένα πλοία και αυτό γίνεται με την κράτηση των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου. Διότι, σύμφωνα με σειρά Εισαγγελικών *ad hoc* γνωμοδοτήσεων ⁽⁷⁾, η διάταξη περί παρεμπόδισης του απόπλου του κατασχεθέντος πλοίου δεν είναι διάταξη δημοσίας τάξεως· τίθεται για την προστασία ιδιωτικών συμφερόντων. Για την διασφάλιση ιδιωτικών συμφερόντων δεν είναι πάντοτε αναγκαία η ανάμιξη κρατικής αρχής, όπως είναι η Λιμενική Αρχή και μάλιστα με τόσο προληπτικό τρόπο, ως είναι η τοποθέτηση Αστυνομικής φρουράς. Είναι και πρακτικώς αδύνατο να τοποθετηθεί Αστυνομική φρουρά στα κατεσχημένα πλοία που ναυλωθούν στη περιοχή δικαιοδοσίας κάθε Λιμενικής Αρχής. Πιστεύω λοιπόν ότι η ευθύνη αυτή του Λιμενάρχη επιβεβαιώνεται όχι μόνο από τα πραγματικά και νομικά επιχειρήματα αλλά και από τη διάταξη του νόμου που δεν καθορίζει περισσότερη ευθύνη.

Υπάρχουν και άλλες διατάξεις που κατοχυρώνουν τη θέση του κατασχόντος και καθιστούν πολύ δύσκολη τη θέση του ιδιώτη/υπεύθυνου για τον απόπλου του πλοίου, όπως του πλοιοκτήτη που είναι υπεύθυνος για κάθε ζημιά του κατασχόντος, σύμφωνα με τις περί αδικοπραξιών διατάξεις του Α.Κ., ή του πλοιάρχου που ευθύνεται ποινικά, άρθρο 179 Π.Κ., 234 Κ.Δ.Ν.Δ. και πειθαρχικά, άρθρο 249 Κ.Δ.Ν.Δ., σε περίπτωση απόπλου πλοίου που του έχει απαγορευθεί. Ας έχουμε υπόψη ότι το άρθρο 212 Κ.Ι.Ν.Δ. που πρόβλεπε στη κατασχετήρια έκθεση το διορισμό φύλακα και προκαλούσε προβλήματα ερμηνείας ως προς το ποιος θα ήταν φύλακας (ιδιώτης ή αστυνομικό όργανο) έχει καταργηθεί ⁽⁸⁾.

Συμπερασματικά γίνεται δεκτό ότι ο Λιμενάρχης στο μέτρο των γενικών ενερ-

(7) Σχετικές η με αριθμό 31/18.11.1971 γνωμοδότηση Εισαγγελέως Πρωτοδικών Θεσσαλονίκης, η με αριθμό 4/1984 γνωμοδότηση Εισαγγελέως Πρωτοδικών Πειραιώς (αριθ. πρωτ. 12439/14.11.1984).

(8) Γ. Τσουρή, «Ο διορισμός φύλακος επί κατεσχημένου πλοίου». Σύμφωνα με τον Κανονισμό Λιμένος Πειραιώς, άρθρα 3, 4, 5 επί κατεσχημένου ή σε απαγόρευση απόπλου πλοίου ο επισπεύδων δανειστής υποχρεούται να τοποθετεί φύλακα στο πλοίο. Ο φύλακας εφοδιάζεται με σχετική άδεια από την αρμόδια Λιμενική Αρχή.

γειών για την πρόληψη των αξιοποιώνων πράξεων, αλλά και για την επιβολή της έννομης τάξης στη περιοχή δικαιοδοσίας του, όπως προβλέπουν τα κεφάλαια της διοικητικής και δικαστικής Αστυνομίας του Κ.Δ.Ν.Δ. και οι συναφείς νόμοι περί Λιμενικού Σώματος, ευθύνεται μόνο για την χορήγηση της αδειας απόπλου σε πλοίο, στο οποίο έχει επιβληθεί κατάσχεση. Κατόπιν των προαναφερθέντων, προτείνεται να συμπεριληφθεί διάταξη στον Κ.Δ.Ν.Δ., στον σχετικό τίτλο, που να κατισχύει εκείνων του Κ.Πολ.Δ. (720 και 1011) ως προς την ευθύνη του Λιμενάρχη και να έχει ως ακολούθως: *«Απαγορεύεται ο απόπλους πλοίου, στο οποίο έχει επιβληθεί κατάσχεση. Αρμόδιος και υπεύθυνος για την εφαρμογή αυτού του μέτρου είναι ο Λιμενάρχης της περιοχής ελλιμενισμού του πλοίου, ο οποίος υποχρεούται να μη χορηγήσει τη σχετική άδεια απόπλου».*

Γεννάται όμως εύλογα το ερώτημα: από πότε αρχίζει η υποχρέωση του Λιμενάρχη να απαγορεύσει τον απόπλου του πλοίου; Η απάντηση στο ερώτημα δεν είναι εύκολο να δοθεί αβασανίστως. Πρόκειται για αμφισβητούμενο ζήτημα. Μάλιστα επικρατούσε άλλη άποψη προ της εφαρμογής του Κ.Πολ.Δ. από αυτή που ισχύει σήμερα. Ο Κ.Ι.Ν.Δ. στο ήδη καταργηθέν άρθρο 215 όριζε ότι: *«Η κατάσχεση κωλύει τον απόπλου. Από της γνώσεως της κατασχέσεως ο Λιμενάρχης του λιμένος όπου ευρίσκεται το πλοίο καθίσταται υπεύθυνος για την παρεμπόδιση του πλου, λαμβάνοντας κάθε πρόσφορο μέτρο....».* σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, ο Λιμενάρχης από τη στιγμή που θα λάμβανε γνώση με οιονδήποτε τρόπο, αφού δεν ζητούσε «γνωστοποίηση», «επίδοση», αλλά μόνο «γνώση», της κατάσχεσης, όφειλε να απαγορεύσει τον απόπλου.

Η με αυτό τον τρόπο επιβολή της απαγόρευσης του απόπλου προκαλούσε προβλήματα στις σχέσεις διοίκησης και διοικουμένων. Ο νεότερος νομοθέτης όμως, αντιληφθείς τις αδυναμίες του ισχύοντος καθεστώτος, ήλθε με το άρθρο 58 Εισ. Ν. Κ.Πολ.Δ. να απαλλάξει το Λιμενάρχη από το βάρος αμφισβητούμενων αποφάσεων και να καταστήσει σαφές με την αυστηρή διατύπωση των σχετικών διατάξεων ότι η ευθύνη και η υποχρέωση του Λιμενάρχη για απαγόρευση του απόπλου αρχίζει από τη στιγμή που θα επιδοθεί σ' αυτόν νομότυπα, (α) αντίγραφο της σχετικής απόφασης περί συντηρητικής κατάσχεσης⁽⁹⁾, σύμφωνα με το άρθρο 720 παρ. 1, Κ.Πολ.Δ., σε συνδυασμό με τα άρθρα 713 και 715, (β) αντίγραφο της έκθεσης κατάσχεσης⁽¹⁰⁾ του πλοίου στην αναγκαστική κατάσχεση, σύμφωνα με το άρθρο 1011 παρ. 2, όπου ορίζεται ότι: *«Αντίγραφο της έκθεσης κατάσχεσης επιδίδεται και στο Λιμενάρχη του λιμένος, όπου έγινε η κατάσχεση του πλοίου, μέσα σε δύο ημέρες από την ημέρα που έγινε η κατάσχεση. Η κατάσχεση εμποδίζει τον απόπλου του πλοίου και ο Λιμενάρχης, μόλις του επιδοθεί το αντίγραφο της κατασχετήριας έκθεσης, οφείλει να εμποδίσει τον απόπλου».*

Το Υ.Ε.Ν. για να συνδράμει το έργο των Λιμεναρχών εξέδωσε την με αριθμό 7514/22.10.1987 απόφαση με την οποία αποδέχθηκε την με αριθμό 817/1987/

(9) Σχετική είναι η με αριθ. 1/1975 γνωμ. Εισαγ. Πρωτοδικών Πειραιώς.

(10) Σχετική είναι η με αριθμό 19/24.10.1986 γνωμ. Εισαγ. Α.Π.

16.10.1987 γνωμοδότηση της Νομικής Διεύθυνσης του Υ.Ε.Ν. και σύμφωνα με την οποία ορίζεται ότι:

(α) Η υποχρέωση του Λιμενάρχη να απαγορεύσει τον απόπλου του πλοίου αρχίζει από την κοινοποίηση σ' αυτόν της απόφασης με την οποία διατάσσεται η συντηρητική ή αναγκαστική κατάσχεση.

(β) Οι αποφάσεις ή προσωρινές διαταγές που εκδίδονται κατά την διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων και με τις οποίες, για διάφορους λόγους, επιτρέπεται η απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου, εκτελούνται σύμφωνα με την πιο πάνω (α) διαδικασία.

(γ) Το Υ.Ε.Ν. δεν δικαιολογείται κατά το νόμο να διατάξει τον Λιμενάρχη, μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου, να απαγορεύσει ή να επιτρέψει τον απόπλου πλοίου, προ της επίδοσης σ' αυτόν αντιγράφου της σχετικής απόφασης ⁽¹¹⁾.

Τίθεται όμως το ερώτημα, αν ο Λιμενάρχης ευθύνεται μόνο για την απαγόρευση του απόπλου πλοίου που ευρίσκεται στο λιμάνι ή μήπως και για την απαγόρευση του απόπλου πλοίου που ευρίσκεται έξω από το λιμάνι ⁽¹²⁾;

Το άρθρο 137 του Κ.Δ.Ν.Δ. ορίζει ότι το λιμάνι περιλαμβάνει: (α) τη θαλάσσια περιοχή και (β) τη χερσαία ζώνη λιμένος. Η θαλάσσια περιοχή του λιμανιού εκτείνεται μέχρι και σε απόσταση 500 μ. από την ακτή της χερσαίας ζώνης (Α.Ν. 1559/1950). Επομένως ο Λιμενάρχης ευθύνεται μόνο για τα πλοία που ευρίσκονται στο λιμάνι με την πιο πάνω έννοια ⁽¹³⁾. Κατά τη γνώμη μου, θα πρόσθετα ότι ο Λιμενάρχης ευθύνεται και για τον απόπλου των πλοίων που ευρίσκονται έξω από το λιμάνι (λιμάνι με τη στενή έννοια του όρου) με τη προϋπόθεση όμως ότι τα πλοία αυτά έχουν προβεί στις διοικητικές διατυπώσεις του κατάπλου του πλοίου στο λιμάνι. Πολλές φορές συμβαίνει ένα πλοίο να προβαίνει σε όλες εκείνες τις πράξεις, διοικητικές, εμπορικές κ.ά. που δηλώνουν ότι το πλοίο έχει καταπλεύσει στο λιμάνι, ανεξάρτητα από το γεγονός ότι παραμένει αγκυροβολημένο έξω από το λιμάνι για κάποιο λόγο π.χ. το δύθισμα του πλοίου είναι τέτοιο που σε σχέση με το βάθος της θάλασσας του λιμανιού δεν είναι δυνατή η είσοδος του στο λιμάνι. Και αυτό διότι δεν είναι δυνατό να παραμείνουν ανεφάρμοστες δικαστικές απο-

(11) Συναφής είναι η με αριθμό 641/26.1.1987 γνωμ. του Νομ. Συμβούλου του Υ.Ε.Ν., σύμφωνα με την οποία οι δικαστικές αποφάσεις που απαγορεύουν για οποιονδήποτε λόγο τον απόπλου του πλοίου πρέπει να επιδίδονται στις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές που είναι αρμόδιες για την εφαρμογή του νόμου.

(12) Άλλο συναφές ερώτημα είναι, αν είναι δυνατό να κατασχεθεί πλοίο που θαλασσοπλοεί, που πλέει στη θάλασσα χωρίς να έχει προσεγγίσει σε λιμάνι ή όρμη· ρητή διάταξη που να το απαγορεύει δεν αναφέρεται στη νομοθεσία· αλλά από τη νομοθεσία προκύπτει ότι η κατάσχεση κωλύει τον απόπλου του πλοίου, πράγμα από το οποίο τεκμαίρεται ότι η κατάσχεση επιβάλλεται σε πλοίο αγκυροβολημένο στο λιμάνι ή στον όρμη, σε πλοίο που έχει καταπλεύσει.

Φ. Ποταμιάνος, «Περί Κατασχέσεως Πλοίων», σελ. 201.

Θ. Πετιμεζάς, «Ναυτικό δίκαιο», σελ. 152.

Κ. Μελένη, «Η εκ της Συντηρητικής Κατάσχεσης Κωλυσιπλοία», Δ.Μ./Υ.Ε.Ν. 1969, σελ. 233.

Ι. Μπρίνια, «Αναγκαστική Εκτέλεση», Αθήναι 1982, σελ. 1972.

(13) Την άποψη αυτή δέχεται η με αριθμό 4/18.4.1979 γνωμοδότηση του Εισαγγ. Πρωτοδικών Πειραιώς, η οποία εκδόθηκε επί της με αριθ. 14197/21.3.1979 αναφοράς του Κ.Λ.Π. σχετικά με τον λάθρα απόπλου του με συντηρητική κατάσχεση φορτηγού πλοίου «**Αριστοτέλης**», που ήταν αγκυροβολημένο έξω από το λιμάνι του Πειραιώς και σε απόσταση ενός και μισού μιλίου από την είσοδο του λιμανιού.

φάσεις που επιδίδονται κατά τις διατάξεις περί εκτέλεσης του Κ.Πολ.Δ., οι οποίες είναι αναγκαστικού δικαίου και εφαρμόζονται σε κάθε περιουσιακό στοιχείο που ευρίσκεται στην Ελληνική Επικράτεια, μόνο και μόνο επειδή το πλοίο ευρίσκεται λίγα μέτρα έξω από τη ζώνη των 500 μ. Ακριδώς επειδή οι διατάξεις περί εκτέλεσης του Κ.Πολ.Δ. είναι αναγκαστικού δικαίου, εφαρμόζονται και στα πλοία που διέρχονται Transit⁽¹⁴⁾ από τα Ελληνικά λιμάνια. Διότι δεν θα ήταν δυνατό σε πλοία που ευρίσκονται σε Ελληνικά λιμάνια, να μην εφαρμόζονται διαδικασίες που παρέχουν ασφάλεια στους πιστωτές μόνον και μόνο επειδή το πλοίο δεν υπόκειται σε ορισμένες διοικητικές διατυπώσεις⁽¹⁵⁾.

Προβάλλεται επίσης το ερώτημα αν η απαγόρευση του απόπλου αναφέρεται και στη μεθόρμιση. Μεθόρμιση όπως ορίζεται στο άρθρο 1 του με αριθμό 129/1980 Κανονισμού Λιμένος Πειραιώς, (ΦΕΚ 1069Β/1980), είναι η μετακίνηση κάθε πλοίου μέσα στο λιμάνι ή απ' αυτό στους παρακείμενους όρμους και αντιθέτως, ή μεταξύ παρακείμενων όρμων, πάντοτε στα όρια της ίδιας περιοχής δικαιοδοσίας της Λιμενικής Αρχής. Επίσης, ως μεθόρμιση νοείται και η μετακίνηση του πλοίου για ανέλκυση ή καθέλκυση στις δεξαμενές ή στα ναυπηγεία (νεωλκεία) από άλλο σημείο του λιμανιού.

Η μεθόρμιση πλοίων που τελούν σε αναγκαστική ή συντηρητική κατάσχεση ή σε απαγόρευση απόπλου λόγω δικαστικής απόφασης ή λόγω βλαβών ή ζημιών που έχουν υποστεί και επηρεάζουν την αξιοπλοΐα τους ή πλοίων παροπλισμένων, ενεργείται μετά από αίτηση του ενδιαφερόμενου και κατόπιν έγγραφης άδειας της Λιμενικής Αρχής με βάση δικαιολογητικά και διαδικασία που καθορίζεται με απόφαση του Λιμενάρχου. Επομένως ο νόμος ρυθμίζει την μεθόρμιση και δεν επιτρέπει τη γέννηση αμφιβολιών. Η μεθόρμιση δεν αποτελεί απόπλου⁽¹⁶⁾. Απόπλους είναι η φυγή του πλοίου από τα όρια μιας Λιμενικής Αρχής και η έλευση στα όρια δικαιοδοσίας άλλης, έστω και όμορης. Τότε τηρούνται οι διοικητικές διατυπώσεις του απόπλου και χορηγείται η άδεια απόπλου.

Στη περίπτωση της μεθόρμισης χορηγείται άδεια μεθόρμισης. Η άδεια αυτή δεν απαιτείται όταν το πλοίο που θα μεθορμίσει έχει σε ισχύ τα ναυτιλιακά του έγγραφα. Υποχρεούται όμως ο ενδιαφερόμενος να ενημερώσει εγγράφως το Λιμε-

(14) Transit διέλευση σημαίνει την διέλευση από Ελληνικό λιμάνι οποιουδήποτε πλοίου που προέρχεται από λιμάνι του εξωτερικού και προορίζεται για λιμάνια του εξωτερικού. Η παραμονή του πλοίου στο ελληνικό λιμάνι είναι ολιγόωρη και οφείλεται : (α) σε αντικατάσταση μελών του πληρώματος και αποεπιβίβαση επισκεπτών συγγενών, (β) σε παραλαβή τροφοεφοδίων, καυσίμων και λιπαντικών, (γ) σε υφαλοκαθαρισμό, (δ) σε παράδοση πετρελαιοειδών καταλοίπων σε αναγνωρισμένες ευκολίες υποδοχής, (ε) σε παράδοση - παραλαβή μηχανημάτων για επιθεώρηση ή αντικατάσταση, (στ) σε επιθεώρηση ηλεκτρονικών και λοιπών οργάνων, (ζ) σε δειγματοληψία φορτίου, (η) σε διενέργεια Gas Freeing. Σχετική είναι η 1125/18.2.1987 απόφαση Υ.Ε.Ν./Δ.Λ.Α.

(15) Η με αριθμό 12223/10.12.1977 γνωμ. του Εισαγγελέως Πρωτοδικών Πειραιώς δέχεται ότι και στα πλοία που διέρχονται Transit εφαρμόζονται οι διατάξεις περί κατάσχεσης και επομένως η απαγόρευση του απόπλου.

(16) Η με αριθμό 926/1976 απόφαση Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, Ε.Ε.Ν. έτος 39, σελ. 520. Αντίθετη άποψη, σύμφωνα με την οποία η μετακίνηση του πλοίου με σκοπό τη μεθόρμιση είναι απόπλους, είχε διατυπώσει η με αριθμό 427/1963 απόφαση του Προέδρου Πρωτοδικών Πειραιώς, ΝοΒ 1963, σελ. 663.

νικό Τμήμα Τάξης, όπου ευρίσκεται το πλοίο, και το Λιμενικό Τμήμα Τάξης στη περιοχή του οποίου θα μεθορμώσει, σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 3 του Κανονισμού. Σε καμία διάταξη του Κ.Πολ.Δ. δεν γίνεται μνεία για απαγόρευση μεθόρμωσης πλοίου, αλλά σαφώς και μόνο για απαγόρευση απόπλου. Σύμφωνα με την 12439/14.11.1984 γνωμ. Εισαγγελέως Πρωτοδικών Πειραιώς, η μεθόρμωση κατεσχνημένου πλοίου δεν εμπίπτει στην απαγόρευση απόπλου που προβλέπεται στο άρθρο 720 παρ. 1 του Κ.Πολ.Δ., ούτε και στην εκτέλεση πλου της παρ. 3 του ιδίου άρθρου.

Ο Κ.Δ.Ν.Δ. στο κεφάλαιο Β ' περί διοικητικής αστυνομίας και μάλιστα στο άρθρο 141 ορίζει ότι οι Λιμενικές Αρχές για την άσκηση της αστυνομικής αρμοδιότητας ρυθμίζουν, μεταξύ άλλων, και την κίνηση, την μεθόρμωση, την αγκυροβολία, την ασφάλεια, την υγιεινή, την καθαριότητα και την τάξη γενικά στην περιφέρειά τους. Έτσι ο Λιμενάρχης Πειραιώς με βάση την εξουσιοδότηση του άρθρου 1 παρ. 4 του Κανονισμού Λιμένος Πειραιώς, τις σχετικές με τα ασφαλιστικά μέτρα διατάξεις του Κ.Πολ.Δ. και τις γνωμοδοτήσεις των Εισαγγελέων εξέδωσε την με αριθμό 24846/13.11.1987 απόφαση, με την οποία καθορίζεται η διαδικασία ⁽¹⁷⁾ που πρέπει να τηρηθεί για να μεθορμώσουν τα πλοία που βαρύνονται με συντηρητική ή αναγκαστική κατάσχεση ή με απαγόρευση απόπλου με βάση τη προσωρινή διαταγή του Προέδρου των Πρωτοδικών.

Όταν η μεθόρμωση του κατεσχνημένου πλοίου γίνεται από την περιοχή Λιμενικού Τμήματος σε περιοχή άλλου Λιμενικού Τμήματος της αυτής Λιμενικής Αρχής, αλλά διαφορετικών δήμων, γεννάται ζήτημα ως προς τη διενέργεια του πλειστηριασμού. Και αυτό διότι, σύμφωνα με το άρθρο 1012 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ., σαφώς προκύπτει ότι ο πλειστηριασμός του κατεσχνημένου πλοίου γίνεται στο συμβολαιογράφο της περιφέρειας του λιμένος, όπου ευρίσκεται το πλοίο ελλιμενισμένο κατά τη κατάσχεση. Από τη διάταξη του άρθρου 998 παρ. 2 που αναφέρεται στο πλειστηριασμό ακινήτων αλλά έχει, σύμφωνα με το άρθρο 992 παρ. 1, εφαρμογή και στα κατεσχνημένα πλοία, συνάγεται ότι ο πλειστηριασμός πλοίου διεξάγεται στην έδρα του δήμου, όπου το πλοίο ήταν ελλιμενισμένο κατά την κατάσχεσή του. Δεν είναι δυνατό να μεταβληθεί ο τόπος του πλειστηριασμού. Γι' αυτό, αυτού του είδους οι μεθορμίσεις πρέπει να αποφεύγονται. Αλλά και όταν επιβάλλονται, η Λιμενική Αρχή οφείλει να διατάσσει την επιστροφή του πλοίου στον τόπο της κατάσχεσής του, προ του χρόνου διενέργειας του πλειστηριασμού ⁽¹⁸⁾.

Β. ΑΡΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΑΠΟΠΛΟΥ

Συνέπεια της κατάσχεσης, συντηρητικής και αναγκαστικής, όπως αναφέραμε, είναι η απαγόρευση του απόπλου. Με αυτό το τρόπο προστατεύονται τα συμφέ-

(17) Σχετικό έγγραφο της άδειας μεθόρμωσης, βλ. στο Παράρτημα.

(18) Σχετική είναι η με αριθμό 5/15.10.1977 γνωμοδότηση του Εισαγγελέως Πρωτοδικών Πειραιώς.

ροντα του κατασχόντος, διότι αν αποπλεύσει το κατεσχημένο πλοίο είναι πιθανόν είτε να πωληθεί στην αλλοδαπή, είτε να απωλεσθεί, είτε να μειωθεί η αξία του λόγω κάποιου ναυτικού ατυχήματος. Παρ' όλους αυτούς τους κινδύνους είναι δυνατό να επιτραπεί ο απόπλους κατεσχημένου πλοίου. Και αυτό γίνεται όταν αυτός, για όφελος του οποίου έγινε η κατάσχεση, δώσει τη συγκατάθεσή του για ένα ή περισσότερους πλόες.

Είναι αυτό δεκτό, διότι η απαγόρευση του απόπλου επιβάλλεται για να διασφαλιστούν τα συμφέροντα του ενδιαφερομένου. Η συγκατάθεση πρέπει να έχει το χαρακτήρα εγγράφου και να φέρει δέβαιη χρονολογία. Επίσης ο απόπλους του συντηρητικώς μόνο κατεσχημένου πλοίου δύναται να επιτραπεί και από το δικαστήριο. Αυτό γίνεται για την εκτέλεση ενός ή περισσότερων πλόων, μετά από σχετική αίτηση όποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, με όρους που κρίνει το δικαστήριο και με ασφάλιση του πλοίου για ανάλογο ποσό, σύμφωνα με το άρθρο 720 παρ. 3 του Κ.Πολ.Δ.

Αρμόδιο για να παράσχει την άδεια εκτέλεσης πλου είναι το δικαστήριο που εξέδωσε την απόφαση για συντηρητική κατάσχεση και σε εξαιρετικές περιπτώσεις το Μονομελές Πρωτοδικείο του τόπου, όπου γίνεται η εκτέλεση της απόφασης. Ασφαλώς η άρση της απαγόρευσης του απόπλου ⁽¹⁹⁾ επέρχεται αυτοδικαίως με την άρση της συντηρητικής ή αναγκαστικής κατάσχεσης.

(19) Η απαγόρευση του απόπλου επιβάλλεται και όταν το πλοίο τεθεί σε μεσεγγύηση. Σύμφωνα με τα άρθρα 725 και 727 Κ.Πολ.Δ. το δικαστήριο δικαιούται να διατάξει ως ασφαλιστικό μέτρο την δικαστική μεσεγγύηση κινητών ή ακινήτων ή ομάδας πραγμάτων ή επιχείρησης, αν υπάρχει διαφορά σχετική με την κυριότητα, την νομή ή την κατοχή ή αν κατά τις διατάξεις του ουσιαστικού δικαίου μπορεί να ζητηθεί μεσεγγύηση. Τα άρθρα 709, 711, 715, 720, 721, 722, παρ. 1, του Κ.Πολ.Δ. περί συντηρητικής κατάσχεσης, εφαρμόζονται και στη δικαστική μεσεγγύηση. Συνέπεια της δικαστικής μεσεγγύησης είναι η απαγόρευση του απόπλου του πλοίου που τελεί σε δικαστική μεσεγγύηση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ

- I. Η απαγόρευση του απόπλου λόγω (αποφυγής)
σύγκρουσης πλοίων
- II. Η απαγόρευση του απόπλου στον Αλιευτικό
Κώδικα, ως διοικητική ποινή

1. Η ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΠΟΠΛΟΥ ΛΟΓΩ (ΑΠΟΦΥΓΗΣ) ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

Για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ιδιαίτερη σημασία έχει η τήρηση ορισμένων κανόνων πλεύσης και κίνησης στο θαλάσσιο χώρο. Η κίνηση των πλοίων διέπεται από κανονισμούς για να αποφεύγεται η σύγκρουση αυτών. Βέβαια, αυτό είναι γνωστό από τα αρχαία χρόνια και στη νομοθεσία του βασιλιά της Βαβυλώνας Hammurabi (το 2285 π.Χ.) βρίσκουμε διατάξεις που ρυθμίζουν θέματα σύγκρουσης πλοίων και ιδιαίτερα μεταξύ κωπήλατου πλοίου και ιστιοφόρου (1). Στο Βυζαντινό - Ρωμαϊκό Δίκαιο υπάρχουν διατάξεις που αναφέρονται στις συγκρούσεις πλοίων και μάλιστα γίνεται μνεία για την αγωγή του Ακουίλιου νόμου (Lex Aquilia) με την οποία διεκδικούντο σχετικές αποζημιώσεις (2). Οι πρώτες ρυθμίσεις που αφορούν την αποφυγή των συγκρούσεων και επομένως γίνεται προληπτική ρύθμιση, απαντώνται στο «*Νόμο Ροδίων Ναυτικό*». Από τότε σχετικές διατάξεις βρίσκονται σε όλες τις συλλογές ναυτικής νομοθεσίας (3). Στους νεότερους χρόνους έγιναν αξιόλογες προσπάθειες για την θέσπιση κανόνων προς αποφυγή της σύγκρουσης στη θάλασσα. Ευρύτερη απήχηση είχε η συμφωνία των χωρών της Γαλλίας και της Μ. Βρεταννίας του έτους 1848, με την οποία καθόρισαν κανονισμό θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Το έτος 1897 τέθηκαν σε εφαρμογή Διεθνείς Κανονισμοί για την αποφυγή της θαλάσσιας σύγκρουσης και το έτος 1910 επικυρώθηκαν από τις σπουδαιότερες ναυτικές χώρες και έγιναν γνωστοί ως «*Κανονισμοί του 1910*» (4). Στη συνδιάσκεψη των ναυτικών χωρών του έτους 1948 οι Κανονισμοί έλαβαν την ονομασία «*Διεθνής Κανονισμός προς αποφυγή σύγκρουσης στη θάλασσα*». Από τότε επήλθαν πολλές τροποποιήσεις στο Διεθνή κανονισμό και η τελευταία έγινε το 1972 στο Λονδίνο. Η Ελλάδα κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση περί Διεθνών Κανονισμών προς αποφυγή Συγκρούσεων στη θάλασσα του 1972, με το Ν.Δ. 93/1974 (ΦΕΚ 293Α/7.10.1974).

Σύμφωνα με το άρθρο 3 του κυρωτικού αυτού νόμου, απαγορεύεται ο απόπλους

(1) Και σήμερα ισχύει η ρύθμιση της τότε νομοθεσίας, σύμφωνα με την οποία το κωπήλατο πλοίο είχε την υποχρέωση να φυλάξει το ιστιοφόρο, λόγω της δυνατότητάς του να κινηθεί ευχερώς.

Γ. Τσουρή, «Ο Διοικητικός Έλεγχος των Ναυτικών Ατυχημάτων», Αθήναι, 1978, σελ. 46.

(2) Ομοίως ως ανωτέρω σελ. 57, 58.

(3) Συλλογή Poles d' Oleron, Consolato Del Mare, Συλλογή αποφάσεων των πόλεων της Hansa.

(4) Δ. Αρβανίτη, «Εγχειρίδιο Διεθνούς Κανονισμού Αποφυγής Συγκρούσεων στην Θάλασσα», Πειραιεύς, 1982, σελ. 5.

από ελληνικούς λιμένες των πλοίων με ελληνική σημαία ή με ξένη σημαία των χωρών που μετέχουν στη Σύμβαση, αν δεν πληρούν τους όρους που θεσπίζονται με τη Διεθνή Σύμβαση. Το άρθρο 7 εξουσιοδοτεί τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας να καθορίζει τις περιπτώσεις απαγόρευσης του απόπλου των με ελληνική ή με ξένη σημαία πλοίων, για παραβάσεις ή για μη συμμόρφωση με τις διατάξεις των Κανονισμών που εκδίδονται σε εξουσιοδότηση του παρόντος Ν.Δ. Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 5 του Ν.Δ., η Λιμενική Αρχή ή η Ε.Ε.Π. δύναται σε περιπτώσεις παράβασης της Διεθνούς αυτής Σύμβασης, να επιβάλλει πρόστιμο στον πλοίαρχο ή στον πλοιοκτήτη και από την κοινοποίηση της σχετικής απόφασης να απαγορεύσει τον απόπλου μέχρι την πληρωμή του προστίμου ή μέχρι την κατάθεση εγγυητικής επιστολής αναγνωρισμένης στην Ελλάδα Τράπεζας.

Η τήρηση των κανονισμών της Διεθνούς Σύμβασης περί αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα εξαρτάται από τον ανθρώπινο παράγοντα, ο οποίος θα κληθεί να τους εφαρμόσει κατά τη διάρκεια της πλεύσης. Και αυτό βέβαια προληπτικά επιτυγχάνεται με την κατάλληλη εκπαίδευση του προσωπικού του πλοίου, όπως σε άλλη παράγραφο έχουμε αναφέρει. Μόνο ως προς τον εφοδιασμό του πλοίου με τα απαραίτητα ηχητικά και φωτεινά σήματα, ανάλογα με το είδος και τις διαστάσεις του πλοίου, μπορεί να δρει εφαρμογή το μέτρο της απαγόρευσης του απόπλου. Εάν κατά τον έλεγχο του πλοίου, προ του απόπλου, από τη Λιμενική Αρχή, διαπιστωθούν ελλείψεις των πιο πάνω στοιχείων, τότε ευρίσκει εφαρμογή και δικαιολογείται η απόφαση για απαγόρευση του απόπλου μέχρι την αποκατάσταση των σχετικών ελλείψεων.

2. Η ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΠΟΠΛΟΥ ΣΤΟΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΩΔΙΚΑ ΩΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΠΟΙΝΗ

Η απαγόρευση του απόπλου είναι δυνατό να επιβληθεί ως διοικητική ποινή για κάποια παράνομη πράξη του πλοίαρχου ή του κυβερνήτη του σκάφους. Τον χαρακτήρα της ποινής έχει η απαγόρευση του απόπλου που επιβάλλεται από τη Λιμενική Αρχή στην περίπτωση της παράνομης αλιείας. Σύμφωνα με τις διατάξεις του Αλιευτικού Κώδικα (Ν.Δ. 420/1970, ΦΕΚ 27Α/31.1.1970) και συγκεκριμένα με το άρθρο 11, όπως αυτό τροποποιήθηκε με το άρθρο 3 παρ. 3 του Ν. 1740/1987 (ΦΕΚ 221Α/14.12.1987), στους παραβάτες των διατάξεων που αφορούν την αλιεία επιβάλλονται διοικητικές ποινές ⁽¹⁾, μεταξύ των οποίων είναι και η αφαίρεση της άδειας αλιείας του σκάφους ή του πλωτού μέσου με το οποίο πραγματο-

(1) Αυτές είναι: (α) χρηματικό πρόστιμο, (β) αφαίρεση της ατομικής άδειας αλιείας του κυβερνήτη του σκάφους και (γ) αφαίρεση της άδειας αλιείας του σκάφους.

ποιήθηκε η αλιευτική παράβαση (2).

Εάν η παράβαση αφορά τις διατάξεις που καθορίζουν το ελάχιστο επιτρεπόμενο να αλιευθεί μέγεθος ψαριών και άλλων υδροβίων οργανισμών, η αφαίρεση της άδειας αλιείας του σκάφους γίνεται από τριάντα ημέρες μέχρι ένα έτος και σε περίπτωση υποτροπής μέσα στη διετία, η ποινή διπλασιάζεται.

Εάν η παράβαση αφορά τη διενέργεια αλιείας με δυναμίτιδα, ή άδεια αλιείας του σκάφους αφαιρείται από τρία μέχρι έξη έτη. Σε περίπτωση παράβασης άλλων διατάξεων περί αλιείας, η άδεια αλιείας του σκάφους ή του πλωτού μέσου με το οποίο πραγματοποιήθηκε η παράβαση, αφαιρείται από δέκα μέχρι τριάντα ημέρες και αν μέσα στη διετία υπάρξει υποτροπή, τότε η ποινή διπλασιάζεται (3).

Η αφαίρεση της άδειας αλιείας του σκάφους από τη Λιμενική Αρχή ή τον Νομάρχη - προσωρινή αφαίρεση ή οριστική αφαίρεση αντίστοιχα - κρατά (4) το σκάφος στο λιμάνι, απαγορεύεται δηλαδή ο απόπλους του σκάφους αυτού. Και αυτό διότι για να εργαστεί οποιοδήποτε σκάφος ως αλιευτικό - είτε ως επαγγελματικό είτε ως ερασιτεχνικό - στη θάλασσα ή στα εσωτερικά ύδατα ή ως σπογγαλιευτικό, είναι απαραίτητο να εφοδιαστεί με ειδική άδεια, την άδεια αλιευτικού σκάφους (5), η οποία έχει τον τύπο του διβλιαρίου, ανανεώνεται κάθε δύο έτη και διακρίνεται σε άδεια αλιείας επαγγελματικού σκάφους και σε άδεια αλιείας ερασιτεχνικού σκάφους. Όταν λοιπόν νόμος επιβάλλει ως ποινή την αφαίρεση της άδειας αλιείας του σκάφους για κάποιο χρονικό διάστημα, που διαφέρει ανάλογα με το είδος της παράβασης, αυτό σημαίνει ότι το σκάφος αυτό δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για αλιεία, δεν μπορεί να εκπληρώσει το σκοπό για τον οποίο υπάρχει και έτσι το σκάφος κρατείται δεμένο στο λιμάνι, απαγορεύεται ο απόπλους του (6).

(2) Η αφαίρεση της άδειας αλιείας του σκάφους ή άλλου πλωτού μέσου με το οποίο διαπράχθηκε η παράβαση, δεν αίρεται με την μετανολόγησή του ή την αλλαγή του ιδιοκτήτη ή κυβερνήτη του (Ν. 1740/1987 άρθρο 3, παρ. 3 - 16 εδ. γ).

(3) Κατά της σχετικής απόφασης επιτρέπεται η άσκηση ενδικοφανούς προσφυγής στο Συμβούλιο Αλιείας μέσα σε δεκαπέντε μέρες από την επίδοσή της και κατά της απόφασης του Σ.Α. επιτρέπεται ουσιαστική προσφυγή στο Διοικητικό Πρωτοδικείο (άρθρο 3 παρ. 5 του Ν. 1740/1987).

(4) Το ρήμα αυτό χρησιμοποιείται επίσης και στον Ν. 1740/1987 άρθρο 2 παρ. 4 εδ. 6, όπου ορίζεται ότι: «...δύναται επίσης να κρατείται για ορισμένο χρονικό διάστημα μέχρι ένα χρόνο το σκάφος και τα μέσα συλλογής κοραλλιών», με την έννοια της απαγόρευσης του απόπλου. Επίσης η «κράτηση του σκάφους» ως ποινή, για παράβαση των διατάξεων περί αλιείας, με την έννοια της απαγόρευσης του απόπλου, αναφέρεται στη «Λιμενική Αστυνομία» του Κ. Σταμάτη, Αθήνα 1983, σελ. 144.

(5) Β.Δ. 666/1966 (ΦΕΚ 160Α/25.7.1966) περί αδειών αλιευτικών σκαφών, Ν. Αδριανού, «Αλιευτικά Εργαλεία και Μέθοδοι Αλιείας», Πειραιάς 1987, σελ. 105 - 109.

(6) Σχετικές αποφάσεις: (α) η με αριθμό 01/3141/6.1.90 της 12.01.1990 απόφαση του Κεντρικού Λιμενάρχη Πειραιώς, με την οποία μεταξύ των άλλων, αφαιρέθηκε η άδεια του αλιευτικού σκάφους «**Άγιος Νικόλαος**» (μηχανότρατα) για 60 ημέρες, επειδή κατελήφθη ο κυβερνήτης του να αλιεύει παράνομα σε απόσταση 0,5 ναυτικού μιλίου ανατολικά της νήσου Φλέδες, κατά παράβαση του άρθρου 4 του Β.Δ. 917/1966 (ΦΕΚ 248Α/27.9.1966), που απαγορεύει την αλιεία με μηχανότρατα σε απόσταση μικρότερη από ένα ναυτικό μίλι από τις ηπειρωτικές ή νησιωτικές ακτές, (β) η με αριθμό 02/3141/6.8.90 της 27.02.1990 απόφαση του Κ.Λ.Π. με την οποία, μεταξύ των άλλων, αφαιρέθηκε η άδεια αλιείας του σκάφους «**Μαρουδιάς**», (μηχανότρατα), για 20 ημέρες, επειδή ο κυβερνήτης κατελήφθη να αλιεύει παράνομα σε απόσταση 7/10 του ναυτικού μιλίου από την ακτή Περάνη της νήσου Σαλαμίνα κατά παράβαση του άρθρου 4 του Β.Δ. 917/1966 (ΦΕΚ 248Α/27.9.1966).

Βέβαια, ο απόπλους των αλιευτικών σκαφών απαγορεύεται και στις περιπτώσεις εκείνες που οι σχετικές διατάξεις θέτουν χρονικούς και τοπικούς περιορισμούς στη διεξαγωγή της αλιείας για διάφορους λόγους όπως π.χ. για προστασία του γόνου των ψαριών, για προστασία συγκεκριμένου είδους ψαριών που τείνει να εκλείψει σε ορισμένη περιοχή και γενικά όταν διαταράσσεται η ισορροπία του υδάτινου οικολογικού συστήματος.

Με τις διατάξεις αυτές μπορεί να απαγορευτεί η αλιεία σε ορισμένους τύπους σκαφών ή ορισμένα εργαλεία ή η αλιεία ορισμένων ειδών, μεγεθών αλιευμάτων ή η αλιεία σε ορισμένη απόσταση από τις ακτές ή σε ορισμένο βάθος ή σε ορισμένες θαλάσσιες περιοχές κ.λπ. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι απαγορεύεται η αλιεία με μηχανότρατες, από τον Ιούνιο μέχρι και τον Σεπτέμβριο, κάθε χρόνο και σε όλη την Επικράτεια, οπότε οι Λιμενικές Αρχές δεν χορηγούν σ' αυτά τα σκάφη τα ναυτιλιακά έγγραφα, ο δε απόπλους και η μεθόρμισή τους απαγορεύεται (7).

Επίσης ο απόπλους αλιευτικού σκάφους για την διενέργεια αλιείας έξω από την περιοχή των ελληνικών θαλασσών επιτρέπεται μόνο με ειδική άδεια που χορηγείται από τις Λιμενικές Αρχές, μετά από προηγούμενη έγκριση της Διεύθυνσης Αλιείας του Υπουργείου Γεωργίας (άρθρο 14 του Β.Δ. 666/1966).

(7) Ν. Αδριανού, «Αλιευτική Εργασία και Μέθοδοι Αλιείας», Πειραιάς 1987, σελ. 68.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

Η απαγόρευση του απόπλου επιβάλλεται ως διοικητικό μέτρο από την αρμόδια Λιμενική Αρχή. Είναι επαχθές για τον διοικούμενο μέτρο, δεδομένου ότι ακινητοποιεί το πλοίο οποιασδήποτε κατηγορίας, χωρητικότητας ή προορισμού και σταματά τη λειτουργία μιας σημαντικής μονάδας οικονομικής εκμετάλλευσης. Τέτοια διοικητική πράξη επιφέρει τεράστιες οικονομικές ζημιές και γεννά απαιτήσεις για αποζημίωση στην περίπτωση που δεν είναι νόμιμη. Εκτός από την οικονομική επιβάρυνση που επιφέρει στον άμεσα ενδιαφερόμενο, προκαλεί και κοινωνικά προβλήματα, όπως διαταραχή στις εργασιακές σχέσεις εργαζομένων στο πλοίο και πλοιοκτησίας, καθυστέρηση στη διαμετακίνηση αγαθών και φορτίων, ματαίωση επιβατηγών/ακτοπλοϊκών δρομολογίων κ.λπ.

Δεν θα ήταν λοιπόν δυνατό σε μια ευνομούμενη πολιτεία ο πολίτης αυτής, ο διοικούμενος, να μη προστατεύεται από παράνομες διοικητικές πράξεις. Το καθεστώς της έννομης προστασίας του διοικουμένου, του οποίου τα συμφέροντα προσβάλλονται από την κακή εφαρμογή του διοικητικού μέτρου της απαγόρευσης του απόπλου εξετάζουμε σ' αυτό το κεφάλαιο.

A. ΕΝΝΟΜΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΟΥΜΕΝΟΥ

Σύμφωνα με το σύνταγμα του 1975, άρθρο 10 παρ. 1 *«Καθένας ή πολλοί μαζί έχουν το δικαίωμα, τηρώντας τους νόμους του κράτους, να αναφέρονται εγγράφως στις Αρχές, οι οποίες είναι υποχρεωμένες να ενεργούν σύντομα κατά τις κείμενες διατάξεις και να απαντούν αιτιολογημένα σε εκείνον που υπέβαλε την αναφορά, σύμφωνα με το νόμο»*.

Έχει λοιπόν ο κάθε διοικούμενος το, στο Σύνταγμα κατοχυρωμένο, δικαίωμα να υποβάλει αναφορά στις Αρχές και να ζητά την άρση διοικητικών πράξεων. Η αναφορά αυτή μπορεί να λάβει δύο μορφές, ή θα είναι χαριστική προσφυγή, ή ιεραρχική προσφυγή (1). Ο διοικούμενος, δηλαδή ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης ή ο ναυτικός πράκτορας του πλοίου ή οποιοσδήποτε άλλος έχει έννομο συμφέρον να αποπλεύσει το πλοίο, του οποίου τον απόπλου απαγόρευσε η Λιμενική Αρχή ή η

(1) Η χαριστική και ιεραρχική προσφυγή απαντώνται στα εγχειρίδια του διοικητικού Δικαίου ως αίτηση θεραπείας.

Γ. Παπαχατζή, «Σύστημα Διοικητικού Δικαίου», Αθήναι, 1976, σελ. 596.

Μ. Στασινόπουλου, «Μαθήματα Διοικητικού Δικαίου», Αθήναι, 1976, σελ. 152.

Δ. Κόρσου, «Εικονήσεις Δικονομικού Δικαίου», Αθήναι 1980, σελ. 91.

Ε. Σπηλιωτόπουλου, «Εγχειρίδιον διοικητικού Δικαίου», Αθήναι 1982, σελ. 189.

Ε.Ε.Π., δικαιούται να προσφύγει με αναφορά που δεν υπόκειται σε ειδικό τύπο, στην αρμόδια Αρχή που εξέδωσε την πράξη της απαγόρευσης του απόπλου (χαριστική προσφυγή) και να ζητήσει την άρση αυτής, αναπτύσσοντας τους λόγους για τους οποίους επικαλείται την άρση.

Οι λόγοι αυτοί δύναται να είναι είτε λόγοι νομιμότητας της εκτελεστής διοικητικής πράξης, είτε λόγοι ουσιαστικοί, λόγοι σκοπιμότητας και δημοσίου συμφέροντος. Δηλαδή ο διοικούμενος προσβάλλει το κύρος της διοικητικής πράξης της απαγόρευσης του απόπλου, είτε επειδή δεν εφαρμόστηκε ορθώς ο νόμος, είτε επειδή αντιβαίνει το περιεχόμενό της στο δημόσιο συμφέρον.

Ο διοικούμενος, επίσης, δύναται να ασκήσει και την ιεραρχική προσφυγή. Μπορεί να προσφύγει δηλαδή σε όργανο της διοίκησης που προΐσταται του οργάνου που εξέδωσε την πράξη με την οποία απαγορεύτηκε ο απόπλους του πλοίου, χωρίς να τηρήσει ειδική διαδικασία.

Ασκώντας την ιεραρχική προσφυγή ο θιγόμενος πολίτης θα προσφύγει στην αρμόδια (ως προς τον ιδιαίτερο λόγο της απαγόρευσης του απόπλου) Διεύθυνση του Υ.Ε.Ν., αν π.χ. ο απόπλους του πλοίου απαγορεύτηκε για ελλιπή αντικανονική σύνθεση πληρώματος, τότε αρμόδια είναι η Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας, αν η απαγόρευση του απόπλου επιβλήθηκε επειδή έληξε η ισχύς του πιστοποιητικού ασφαλείας εξαρτισμού του πλοίου, τότε αρμόδια είναι η Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων κ.λπ., ή στον Υπουργό Ε.Ν., ως προϊστάμενο του συγκεκριμένου τομέα διοίκησης.

Κατόπιν αυτών, ο διευθυντής ή ο Υπουργός θα ασκήσει κατασταλτικό έλεγχο στη διοικητική πράξη της απαγόρευσης του απόπλου. Ο έλεγχος αυτός, είτε θα αφορά την νομιμότητα και θα ελέγχεται αν η πράξη στηρίζεται στο νόμο, είτε θα αφορά την σκοπιμότητα της έκδοσής της. Μετά τον έλεγχο, αν διαπιστωθεί ότι ευσταθούν οι λόγοι, τους οποίους επικαλέσθηκε ο διοικούμενος, ή προκύψουν άλλες παραβάσεις του νόμου, ανεξάρτητα αν αυτές αναφέρονται στην ιεραρχική προσφυγή ή όχι, τότε αίρεται η πράξη της απαγόρευσης του απόπλου.

Βέβαια, άσκηση κατασταλτικού ιεραρχικού ελέγχου σκοπιμότητας δεν νοείται όταν το διοικητικό όργανο ενεργεί με δεσμευμένη αρμοδιότητα. Διότι δεν είναι δυνατό ο ιεραρχικός προϊστάμενος του οργάνου που εξέδωσε τη διοικητική πράξη, να άρει την καθ' όλα νόμιμη πράξη, επειδή κρίνει ότι αυτή είναι άστοχη ή ότι θλάπτει το δημόσιο συμφέρον.

Είναι όμως νοητός ο ιεραρχικός έλεγχος σκοπιμότητας στις περιπτώσεις που το διοικητικό όργανο ενεργεί με διακριτική ευχέρεια. Έτσι, λοιπόν, στη περίπτωση που η Λιμενική Αρχή, ενεργώντας με διακριτική ευχέρεια, επιβάλλει την απαγόρευση του απόπλου, ενώ δεν υποχρεούται από το νόμο να προβεί σ' αυτή, ο ιεραρχικός προϊστάμενος, ασκώντας κατασταλτικό έλεγχο σκοπιμότητας, μετά από αίτηση του διοικουμένου, μπορεί να άρει τη πράξη της απαγόρευσης, θεωρώντας αυτή ως μη ανταποκρινόμενη στο δημόσιο συμφέρον.

Υπάρχει όμως και η περίπτωση εκείνη που η άσκηση του κατασταλτικού ιεραρχικού ελέγχου σκοπιμότητας προκύπτει από το νόμο, όπως στο άρθρο 90 του

Κ.Δ.Ν.Δ. (2), όπου επιτρέπεται στον Υ.Ε.Ν. σε εξαιρετικές περιπτώσεις να καθορίζει ειδική σύνθεση του πληρώματος για εκτέλεση μεμονωμένου πλου ή πλόων. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή ο Υπουργός δύναται να άρει τη διοικητική πράξη της απαγόρευσης του απόπλου που εξέδωσε η Λιμενική Αρχή λόγω ελλειπών ή αντικανονικής σύνθεσης και να επιτρέψει τον απόπλου του πλοίου με ειδική σύνθεση για ένα ή περισσότερα ταξίδια, επικαλούμενος κάποια εξαιρετική περίπτωση (π.χ. την ανάγκη εφοδιασμού των νησιών με πρώτες ύλες).

Η αίτηση θεραπείας, χαριστική και ιεραρχική προσφυγή, δεν έχει το χαρακτήρα του γνήσιου ένδικου μέσου. Ο διοικούμενος επικαλείται με την άσκηση της αίτησης θεραπείας την επέμβαση της δημόσιας Αρχής, του Υ.Ε.Ν., για να άρει τη διοικητική πράξη της απαγόρευσης του απόπλου, που εξέδωσε η ίδια διοικητική Αρχή μέσω των κατά τόπους υποδεέστερων υπηρεσιών της.

Την αίτηση θεραπείας διακρίνει το πολύ σημαντικό για τον ναυτιλιακό κόσμο πλεονέκτημα της εξοικονόμησης χρόνου. Διότι οι δυσμενείς συνέπειες της απαγόρευσης του απόπλου γίνονται αμέσως αισθητές με τη λήψη της σχετικής απόφασης και έτσι δεν επιτρέπεται απώλεια χρόνου. Πολύ περισσότερο στη σύγχρονη ναυτιλία που τα πλοία λόγω της ανεπτυγμένης τεχνολογίας των λιμενικών εγκαταστάσεων παραμένουν στα λιμάνια, τις περισσότερες φορές, μόνο λίγες ώρες.

Έτσι ο διοικούμενος προσφεύγει αμέσως στη δημόσια Αρχή που εξέδωσε τη πράξη της απαγόρευσης του απόπλου ή στην ιεραρχικά προϊσταμένη Αρχή για να επιτύχει την ταχεία άρση αυτής. Εκτός από την άσκηση της αίτησης θεραπείας ο διοικούμενος δύναται θεωρητικά να ασκήσει το ένδικο μέσον της αίτησης ακύρωσης στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

Ο έχων έννομο συμφέρον δύναται να προσφύγει στο Σ.τ.Ε. και με αίτησή του να ζητά από το ανώτατο διοικητικό δικαστήριο την ακύρωση της διοικητικής πράξης της απαγόρευσης του απόπλου, για υπέρβαση εξουσίας ή για παράβαση νόμου, σύμφωνα με το άρθρο 95 παρ. 1α του Συντάγματος του 1975 και σύμφωνα με τον περί Συμβουλίου της Επικρατείας νόμο, Ν.Δ. 170/1973.

Όμως από τη σχετική έρευνα που έγινε δεν δρέθηκε να έχει ασκηθεί στο Σ.τ.Ε. αίτηση ακύρωσης κατά πράξης διοικητικής Αρχής που να απαγορεύει τον απόπλου. Και αυτό είναι ευνόητο, διότι ο διοικούμενος επείγεται από την ίδια τη φύση της ναυτιλιακής (3) εργασίας και δεν είναι δυνατό να περιμένει τη χρονοβόρα διαδικασία που τηρείται στο Σ.τ.Ε., για να προστατεύσει τα συμφέροντά του. Μάλιστα γεννάται το ερώτημα, τι θα μπορούσε να περιμένει από την απόφαση του Σ.τ.Ε. που ακυρώνει την πράξη της διοικητικής Αρχής, αφού εκδίδεται μετά από

(2) Άρθρο 90, Ειδική Σύνθεση Πληρώματος : «επιτρέπεται εις εξαιρετικές περιπτώσεις κατά την κρίση του Υπουργού ο καθορισμός ειδικής συνθέσεως του πληρώματος προς εκτέλεσιν μεμονωμένου πλου ή πλόων».

(3) Και στην Αρχαία Ελλάδα είχε καταστεί σαφής η καταστρεπτική συνέπεια που επιφέρει η καθυστέρηση στην εκδίκαση των ναυτικών υποθέσεων. Γι' αυτό σε όλες τις ναυτικές πόλεις, εκτός από τα κοινά δικαστήρια, υπήρχαν τα εμποροδικεία για την ταχεία επίλυση των διαφορών, που ανέκυπταν από την άσκηση του θαλάσσιου εμπορίου.

Π. Δημάκη, «Βυζαντινόν Δίκαιο - Εμπορικοί Νόμοι εις την Αρχαία Ελλάδα - δίκαιον Γόρτυνος - Δωδεκάδελτος», Αθήναι 1965, σελ. 35.

πολύ χρόνο, στο διάστημα του οποίου έχει ακινητοποιηθεί το πλοίο, έχουν γεννηθεί απαιτήσεις τρίτων και έχουν προκύψει οικονομικές διεκδικήσεις από την παύση της λειτουργίας του πλοίου ως επιχειρηματικής μονάδας, με δεδομένο ότι η άσκηση της αίτησης ακύρωσης δεν έχει ανασταλτικό χαρακτήρα, δεν αναστέλλει την εφαρμογή του μέτρου της απαγόρευσης του απόπλου (4).

Έτσι στη ναυτιλιακή πρακτική ο διοικούμενος όταν πιστεύει ότι η απαγόρευση του απόπλου που επιβλήθηκε στο πλοίο, από το οποίο αντλεί ένομα συμφέροντα, είναι παράνομη, καταφεύγει στην άσκηση της αίτησης θεραπείας που είναι χρονικά ταχεία και αν δεν επιτύχει την άρση της πράξης, φαίνεται ότι συμμορφώνεται αναγκαστικά με το περιεχόμενό της. Από την ίδια την πραγματικότητα εξαναγκάζεται ο διοικούμενος να στερείται του ενδίκου μέσου της αίτησης ακύρωσης και να μην έχει την προστασία που του παρέχει το Σύνταγμα.

Λόγω λοιπόν της φύσης και της ιδιάζουσας περίπτωσης της απαγόρευσης του απόπλου ως διοικητικού μέτρου και γνώστης της αδυναμίας προσφυγής του διοικουμένου στο Σ.τ.Ε. εξαιτίας της αμεσότητας και της βαρύτητας των συνεπειών που επιφέρει η εφαρμογή της σχετικής πράξης, νομίζω ότι θα μπορούσε να δώσει ζωτική λύση στο πρόβλημα της προστασίας του διοικουμένου η θέσπιση παράλληλης προσφυγής. Να προβλεφθεί, δηλαδή, η άσκηση άλλου ενδίκου μέσου κατά της διοικητικής πράξης που επιβάλλει την απαγόρευση του απόπλου του πλοίου, ενώπιον ακυρωτικού δικαστηρίου με ευελιξία και ταχύτητα στη διαδικασία λήψης της σχετικής απόφασης.

Κατά τη γνώμη μου, ένα τέτοιο δικαστήριο θα μπορούσε να είναι το ναυτιλιακό δικαστήριο (5). Το δικαστήριο αυτό με κατάλληλη και σύγχρονη υποδομή, στελεχωμένο με δικαστές με γνώση και ειδικευση στα ναυτιλιακά θέματα, θα μπορούσε να δώσει λύσεις σε πολλά προβλήματα της Εμπορικής Ναυτιλίας. Επειδή όμως η ιδέα της ίδρυσης του ναυτιλιακού δικαστηρίου, αν και παλαιά, φαίνεται ότι θα αργήσει να πραγματοποιηθεί (μολονότι κατά καιρούς επανέρχεται στο προσκήνιο, απηχώντας τις αγωνίες και τις ελπίδες όλων εκείνων που ασχολούνται με τη ναυτιλία), θα πρότεινα τη θέσπιση ενδικοφανούς προσφυγής (6). Δηλαδή, νόμος να προβλέπει ειδικά τη δημόσια Αρχή, στην οποία θα προσφεύγει ο διοικούμενος για να ακυρώσει τη πράξη της απαγόρευσης του απόπλου, τηρώντας ορισμένη τυπική διαδικασία και σε ορισμένη προσθεσμία.

(4) Βεβαίως, θεωρητικά ο διοικούμενος με αίτησή του δύναται να προσφύγει στην Επιτροπή Αναστολών του άρθρου 52 παρ. 2 του Ν.Δ. 170/1973 και να ζητήσει την αναστολή εκτέλεσης της διοικητικής πράξης με την οποία απαγορεύεται ο απόπλους, όταν η βλάβη που επέρχεται στον θιγόμενο δεν μπορεί να ανορθωθεί μετά την ακύρωση της πράξης από το Σ.τ.Ε.

(5) Η ιδέα της ίδρυσης Ναυτικού ή Ναυτιλιακού Δικαστηρίου είναι πλαιά, όπως και η ιδέα της ύπαρξης δικαστών ειδικώς μετεκπαιδευμένων στο ναυτικό δίκαιο. Μάλιστα το έτος 1984 έλαβε δημοσιότητα νομοσχέδιο για τη σύσταση τμημάτων ναυτικών διαφορών στο Πρωτοδικείο και Εφετείο Πειραιώς (βλ. το κείμενο στα «Ναυτικά Χρονικά», τεύχος 1176/1.6.1984). Για το θέμα γράφηκαν πολλά άρθρα στον τύπο. Κατά του Νομοσχεδίου τάχθηκε το Εφετείο Πειραιώς (απόφ. ολομελείας 5/11.10.1984).

(6) Σχετική πρόταση για αρμοδιότητα του Διοικητικού Πρωτοδικείου θα προσέκρουε στην έλλειψη της ειδικευσης των δικαστών στα ναυτιλιακά θέματα.

Ασφαλώς, η ενδικοφανής προσφυγή δεν αποτελεί γνήσιο ένδικο μέσο, αλλά είναι πράξη στην ουσία και στο τύπο διοικητική. Ο νόμος αυτός θα δίνει στη δημόσια Αρχή που αυτός θα ορίζει, το δικαίωμα να εξετάσει όλους τους λόγους που προβάλλονται για τη νομιμότητα ή μη της διοικητικής πράξης. Η δημόσια Αρχή της ενδικοφανούς προσφυγής θα εκδίδει νέα εκτελεστή πράξη που θα αντικαθιστά την πράξη που προσβλήθηκε με τη προσφυγή. Η δημόσια αυτή Αρχή πρέπει, κατά τη γνώμη μου, να είναι συλλογικό όργανο και τα πρόσωπα που θα συμμετέχουν σ' αυτό να προέρχονται από φορείς που έχουν άμεση σχέση με τη ναυτιλία.

Β. Η ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Η απαγόρευση του απόπλου είναι διοικητικό μέτρο που εφαρμόζεται από τη Λιμενική Αρχή ή την Ε.Ε.Π. στις περιπτώσεις που προβλέπονται στο νόμο, όπως φαίνεται στα προηγούμενα κεφάλαια. Και οι δύο αυτές υπηρεσίες είναι Δημόσιες Αρχές, υπαγόμενες στο Υ.Ε.Ν., είναι όργανα της εκτελεστικής εξουσίας της Δημόσιας Διοίκησης. Όταν όμως οι πιο πάνω διοικητικές αρχές επιβάλλουν την απαγόρευση του απόπλου κατά παράβαση του νόμου ⁽¹⁾, τότε γεννάται ευθύνη του Δημοσίου προς αποζημίωση έναντι του διοικουμένου, του οποίου τα συμφέροντα θλάπτονται από την εφαρμογή του μέτρου της απαγόρευσης του απόπλου. Η ευθύνη αυτή του Δημοσίου ⁽²⁾ απορρέει από το άρθρο 105 του Εισαγωγικού Νόμου του Αστικού Κώδικα και το οποίο ορίζει ότι: «Για παράνομες πράξεις ή παραλείψεις των οργάνων του δημοσίου κατά την άσκηση της δημόσιας εξουσίας που τους έχει ανατεθεί, το Δημόσιο ενέχεται σε αποζημίωση, εκτός αν η πράξη ή παράλειψη έγινε κατά παράβαση διατάξεως που υπάρχει για χάρη του γενικού συμφέροντος. Μαζί με το Δημόσιο ευθύνεται εις ολόκληρο και το υπαίτιο πρόσωπο με την επιφύλαξη των ειδικών διατάξεων για την ευθύνη των Υπουργών».

Για να στοιχειοθετηθεί λοιπόν η ευθύνη του Δημοσίου ⁽³⁾ στη περίπτωση που αποφασισθεί, κατά παράβαση του νόμου, η απαγόρευση του απόπλου από τη Λιμενική Αρχή ή από την Ε.Ε.Π. πρέπει να συντρέχει το στοιχείο της νομιμότητας στο όργανο που αποφασίζει σχετικά. Δηλαδή το όργανο αυτό πρέπει να έχει νόμιμη υπόσταση και να ασκεί δημόσια εξουσία. Μάλιστα η δημόσια αυτή εξουσία πρέπει να ασκείται μέσα στα πλαίσια της καθ' ύλην και κατά τόπον αρμοδιότη-

(1) Χαρακτηριστική είναι η με αριθμό 11/1858 απόφαση του Αρείου Πάγου που δέχθηκε ότι το Δημόσιο υπέχει αστική ευθύνη για παράνομη απαγόρευση απόπλου πλοίου από υπάλληλο που επεδίωξε δωροληψία (ο έπαρχος Οιτύλου εμπόδισε τον απόπλου πλοίου κρατώντας τα ναυτιλιακά έγγραφα αυθαιρέτως, μη επιτυχών ζητηθέν δώρο). Η απόφαση αυτή του Αρείου Πάγου απηχεί την άποψη που επικρατούσε στο χώρο του Δημοσίου Δικαίου για την αρχή της αστικής ευθύνης του Δημοσίου πριν από την έναρξη της ισχύος του Α.Κ.

Ι. Λαμπίρη, «Η Ευθύνη του Δημοσίου κατά το Ισχύο Δίκαιο», Ε.Ε.Ν., έτος Η - 1941, σελ. 161 - 168.

(2) **Π. Παυλόπουλου**, «Η Αστική Ευθύνη του Δημοσίου», Ι. Γενική Θεώρηση, 1986, σελ. 26 κ.ε.

τας του διοικητικού οργάνου. Από την εφαρμογή της απόφασης για την απαγόρευση του απόπλου πρέπει να προκαλείται ζημιά στα συμφέροντα του διοικουμένου. Εάν λοιπόν η Λιμενική Αρχή ή η Ε.Ε.Π. είναι αρμόδια για να λάβει ένα τέτοιο διοικητικό μέτρο, όπως είναι η απαγόρευση του απόπλου των πλοίων, και αυτό γίνει κατά παράβαση νόμου, τότε γεννάται αστική ευθύνη του Δημοσίου έναντι του διοικουμένου, του οποίου τα συμφέροντα βλάπτονται από τη διοικητική αυτή πράξη. Ο διοικούμενος δύναται να προσφύγει στο Τριμελές Διοικητικό Πρωτοδικείο (Ν. 1406/1983), στη περιφέρεια του οποίου γεννήθηκε η αξίωση για αποζημίωση και ασκώντας το ένδικο δοήθημα της αγωγής ⁽⁴⁾ να ζητήσει την καταδίκη του Δημοσίου σε αποζημίωσή του. Η απόφαση του Τριμελούς Διοικητικού Πρωτοδικείου υπόκειται σε έφεση στο κατά τόπο αρμόδιο Τριμελές Διοικητικό Εφετείο και η απόφαση αυτού υπόκειται σε αίτηση αναίρεσης στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

Γ. Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΟΥ

Σύμφωνα με το άρθρο 105 του Εισ. Ν.Α.Κ. ο διοικούμενος προστατεύεται και δύναται να ασκήσει σχετική αγωγή κατά του Δημοσίου στη περίπτωση κατά την οποία ζημιώνεται από παράνομη πράξη ή παράλειψη του δημοσίου οργάνου. Με την αγωγή ο διοικούμενος ζητά από την Πολιτεία να αποζημιωθεί για τη ζημιά που προξένησε σ' αυτόν ο υπάλληλος, δηλαδή το όργανο αυτής, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ως δημόσιου υπαλλήλου, ως δημόσιου οργάνου. Μετακινείται λοιπόν η ευθύνη από τον υπάλληλο στη Πολιτεία, στο Δημόσιο, κατά του οποίου Δημοσίου στρέφεται ο διοικούμενος. Αυτή η μετατόπιση της ευθύνης

(3) Για να υπάρξει η αστική ευθύνη του Δημοσίου, όπως προβλέπεται στο άρθρο 105 Εισ. Ν.Α.Κ., πρέπει να συντρέξουν κατά τον καθηγητή **Π. Παυλόπουλο**, οι εξής προϋποθέσεις:

(α) Δραστηριότητα που να συνίσταται σε πράξη, παράλειψη ή υλική ενέργεια.

(β) Προέλευση της δραστηριότητας αυτής από όργανο του Δημοσίου ή Νομικού Προσώπου Δημοσίου δικαίου.

(γ) Η δραστηριότητα αυτή να αναπτύσσεται στο πλαίσιο άσκησης Δημόσιας εξουσίας που έχει ανατεθεί στο αρμόδιο όργανο.

(δ) Παρανομία, δηλαδή παραβίαση της αρχής της νομιμότητας.

(ε) Η παρανομία αυτή να μη συνίσταται σε παράβαση διάταξης που υπάρχει για χάρη του γενικού συμφέροντος.

(στ) Ζημία.

(ζ) Αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της παρανομίας και της ζημίας.

Π. Παυλόπουλου, «Η Αστική Ευθύνη του Δημοσίου», **Π. Κατά τους Κανόνες του Δημοσίου δικαίου**, Ημίτομος Α, 989, σελ. 40 κ.ε.

Π. Δαγτόγλου, «Γενικό διοικητικό Δίκαιο», 1984, σελ. 600.

Γ. Παπαχατζή, «Σύστημα του Ισχύοντος στην Ελλάδα Διοικητικού Δικαίου», Αθήναι 1976, σελ. 332 - 338.

Μ Στασινόπουλου, «Μαθήματα Διοικητικού Δικαίου», Αθήναι 1976, σελ. 267 - 268.

(4) **Π. Δαγτόγλου**, «Διοικητικό δικονομικό δίκαιο», Αθήνα 1985.

Ε. Σπηλιωτόπουλου, «Εγχειρίδιο Διοικητικού Δικαίου», Αθήναι 1982, σελ. 484.

Π. Παυλόπουλου, «Το Ένδικο δοήθημα της Αγωγής στο πλαίσιο της Διοικητικής Δικονομίας», 1986.

γίνεται για να προστατευθεί ο υπάλληλος από τις κακόβουλες αγωγές των δικαιουμένων και να παραμείνει απερίσπαστος στην εκτέλεση των καθηκόντων του. Αποφεύγεται κατ' αυτό τον τρόπο να αποτελέσει ανασταλτικό παράγοντα στις πρωτοβουλίες που πρέπει να αναπτύσσει ένα δημόσιο όργανο στην εκτέλεση των καθηκόντων του, ο φόβος του υπαλλήλου για τυχόν άσκηση αγωγής σε βάρος του για την πράξη που πρόκειται να εκδόσει. Παραμένει όμως η ευθύνη του δημόσιου οργάνου, του υπαλλήλου, έναντι της Πολιτείας.

Η ευθύνη αυτή περιορίζεται στις περιπτώσεις που ο υπάλληλος κινήθηκε από δόλο ή από βαρεία αμέλεια. Για την ευθύνη των υπαλλήλων του Δημοσίου ομιλεί ο Ν. 1811/1951 «Περί κώδικος καταστάσεως των δημοσίων διοικητικών υπαλλήλων», όπως κωδικοποιήθηκε με το Π.Δ. 611/1977 «Περί κωδικοποίησης εις ενιαίο κείμενο υπό τον τίτλο Υπαλληλικός Κώδιξ των ισχυουσών διατάξεων των αναφερομένων στη κατάσταση των υπαλλήλων του δημοσίου και των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου» και με τις μέχρι τώρα τροποποιήσεις του. Ο Υπαλληλικός Κώδικας αναφέρεται σαφώς μόνο στους πολιτικούς δημοσίους υπαλλήλους. Σ' αυτούς επίσης ανήκουν οι υπάλληλοι των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου, οι δασικοί υπάλληλοι, οι υπάλληλοι της Τελωνοφυλακής, οι υπάλληλοι φύλαξης των φυλακών, οι υπάλληλοι της Θαλάσσιας Οικονομικής Αστυνομίας, κ.ά. Δεν υπάγονται, κατά σαφή προσδιορισμό του Υπαλληλικού Κώδικα ⁽¹⁾, στις διατάξεις του οι στρατιωτικοί δημόσιοι υπάλληλοι.

Σύμφωνα με την νομολογία του Σ.τ.Ε. και τα συγγράμματα των καθηγητών του Διοικητικού Δικαίου ⁽²⁾, στρατιωτικοί δημόσιοι υπάλληλοι είναι οι μόνιμοι αξιωματικοί και υπαξιωματικοί του κατά ξηρά, θάλασσα και αέρα στρατού, αυτοί που υπηρετούν στο Λιμενικό Σώμα και στην Ελληνική Χωροφυλακή (ήδη μετονομάσθηκε η Ελληνική Χωροφυλακή και η Αστυνομία Πόλεων σε Ελληνική Αστυνομία, με τον Ν. 1481/1984). Οι στρατιωτικοί δημόσιοι υπάλληλοι διέπονται από τις διατάξεις του Στρατιωτικού Ποινικού Κώδικα ⁽³⁾ του Α.Ν. 2803/1941 (ΦΕΚ 49/21.2.1941). Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Σ.Π.Κ. οι διατάξεις του γενικού μέρους του κοινού Ποινικού Νόμου εφαρμόζονται και στα στρατιωτικά εγκλήματα ⁽⁴⁾, εφόσον δεν προβλέπονται από τον παρόντα κώδικα ειδικές εξαιρέσεις. Οι αξιό-

(1) επίσης δεν υπάγονται στις διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα : (α) οι υπάλληλοι της διπλωματικής και Προξενικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Εξωτερικών, (β) οι δικαστικοί, (γ) το κύριο προσωπικό των Νομικών Συμβούλων Διοικήσεως, (δ) οι υπάλληλοι των Δήμων και Κοινοτήτων, (ε) οι καθηγητές των Α.Ε.Ι. και το λοιπό διδακτικό προσωπικό τους, (στ) οι υπάλληλοι των γραφείων της Βουλής, (ζ) οι άμισθοι υπάλληλοι.

(2) Θ. Παναγόπουλου, «Στοιχεία Υπαλληλικού Δικαίου», Πειραιεύς 1985, σελ. 23.
Μ. Στασινόπουλου, «Μαθήματα Διοικητικού Δικαίου», σελ. 279.

(3) Ο Σ.Π.Κ. δεν είναι ειδικός ποινικός νόμος αλλά αυτοτελής ποινικός κώδικας (απόφ. 194/1953 Αναθ. Δικ., Ποινικά Χρονικά Γ', Σσ. 131).

(4) Κατά το άρθρο 1 του Σ.Π.Κ., «Κάθε πράξη που τιμωρείται από τον παρόντα κώδικα με τις ποινές του θανάτου ή της καθείρξεως αποτελεί στρατιωτικό κακούργημα, η πράξη που τιμωρείται με φυλάκιση ή έκπτωση, στρατιωτικό πλημμέλημα.

ποινες πράξεις των στρατιωτικών που δεν συνιστούν στρατιωτικά εγκλήματα κρίνονται κατά τους κοινούς ποινικούς νόμους (άρθρο 3 παρ. 1).

Έτσι ο υπάλληλος του Λιμενικού Σώματος, αξιωματικός ή υπαξιωματικός, που έχει σύμφωνα με τον κανονισμό εσωτερικής λειτουργίας της Λιμενικής Αρχής την αρμοδιότητα να ελέγχει τα σχετικά με τον απόπλου των πλοίων που ευρίσκονται στην περιοχή ευθύνης - δικαιοδοσίας της Λιμενικής Αρχής, στην οποία υπηρετεί, ευθύνεται έναντι του Δημοσίου όταν:

(α) Απαγορεύσει τον απόπλου πλοίου κατά παράβαση του νόμου, χωρίς να δικαιολογείται η απόφασή του αυτή από τις κείμενες διατάξεις, όπως εξετάσαμε.

(β) Παραλείψει να απαγορεύσει τον απόπλου του πλοίου, ενώ αυτό επιβάλλεται από το νόμο, η παράλειψη αυτή δύναται να επιφέρει δυσμενείς συνέπειες, όπως έκθεση του πλοίου και των επιβαινόντων σε κίνδυνο, πρόκληση κινδύνου για τη ναυσιπλοΐα, προσβολή των δικαιωμάτων τρίτου, τα οποία προστατεύονται με την παραμονή - δέσμευση του πλοίου στο λιμάνι κ.λπ.

Γεννάται λοιπόν ποινική ευθύνη του προσώπου που αποφασίζει την απαγόρευση του απόπλου κατά παράβαση του νόμου ή παραλείπει να αποφασίσει αυτή στις περιπτώσεις που προβλέπεται στο νόμο, ευθύνη που συνίσταται κατ' αρχήν στην παράβαση καθήκοντος του άρθρου 259 Π.Κ. (5). Εκτός όμως από την ποινική ευθύνη το Λιμενικό όργανο υπέχει και αστική ευθύνη, όταν από την απόφασή του για απαγόρευση του απόπλου, η οποία ελήφθη κατά παράβαση του νόμου, προκληθεί ζημιά στον διοικούμενο και το Δημόσιο υποχρεωθεί να αποζημιώσει μετά από την άσκηση σχετικής αγωγής. Σύμφωνα με το Ν.Δ. 2998/1954 οι διατάξεις του Ν. 1811/1951 που αναφέρονται στην ποινική ευθύνη των δημοσίων πολιτικών υπαλλήλων, επεκτείνονται και ευρίσκουν εφαρμογή και στους στρατιωτικούς και στους ανήκοντες στα Σώματα Ασφαλείας και στο Λιμενικό Σώμα (6).

Επίσης σύμφωνα με το Π.Δ. 774/1980 (ΦΕΚ 189Α/22.8.1980), άρθρο 46 παρ. 4, περί Οργανισμού Ελεγκτικού Συνεδρίου, οι ανήκοντες στο Λιμενικό σώμα ευθύνονται έναντι του Δημοσίου για κάθε θετική ζημιά που προέβησαν σ' αυτό από δόλο ή βαρεία αμέλεια κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, ως και για τις αποζημιώσεις, στις οποίες υποβλήθηκε το Δημόσιο έναντι τρίτων λόγω παρανόμων πράξεων ή παραλείψεων αυτών που έγιναν από δόλο ή από βαρεία αμέλεια. Κατά την παρ. 6 του ίδιου άρθρου το Ελεγκτικό Συνέδριο δύναται, σε μόνη την περίπτωση της ευθύνης εξ αμελείας και ανάλογα με τις περιστάσεις να καταλογίσει στον υπάλληλο μέρος μόνο από τη ζημιά που υπέστη το Δημόσιο και μέρος από την αποζημίωση στην οποία αυτό υποβλήθηκε.

(5) **άρθρο 259**, «Υπάλληλος που με πρόθεση παραβαίνει τα καθήκοντα της υπηρεσίας του με σκοπό να προσπορίσει στον εαυτόν του ή σε άλλον παράνομο όφελος ή για να βλάψει το κράτος ή κάποιον άλλον τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι δύο ετών, αν η πράξη αυτή δεν τιμωρείται με άλλη ποινική διάταξη.

Α. Μαργαρίτη, «Παράβαση Καθήκοντος», περιοδικό «Διοικητική Μεταρρύθμιση», τεύχος 34, 1988, σελ. 44 - 50.

(6) Σχετική είναι η με αριθμό 460/1973 γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους προς το Υ.Ε.Ν. στο ερώτημα, ποιες διατάξεις ισχύουν για τον καταλογισμό αστικής ευθύνης σε δάρος οργάνων του Λιμενικού Σώματος, η οποία δέχεται ότι οι διατάξεις του Ν.Δ. 2998/1954 διέπουν και τους ανήκοντες στο Λιμενικό Σώμα.

Δ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η απαγόρευση του απόπλου είναι, όπως αναφέρθηκε ήδη, διοικητικό μέτρο που αποφασίζεται από τη Λιμενική Αρχή ή την Ε.Ε.Π. Η επιβολή του προβλέπεται σε διάφορα νομικά κείμενα. Ο νόμος υποχρεώνει τη διοικητική αρχή να προβεί στην εφαρμογή του μέτρου της απαγόρευσης του απόπλου όταν το πλοίο ή ο υπεύθυνος αυτού δεν πληροί τις νόμιμες προϋποθέσεις σε θέματα που ανάγονται στην κίνηση και στη λειτουργία του πλοίου. Το μέτρο άλλοτε δρα προληπτικά και άλλοτε δρα κατασταλτικά.

Στα προηγούμενα κεφάλαια αναφέρθηκε κάθε περίπτωση απαγόρευσης του απόπλου και εντοπίστηκε ο προληπτικός του χαρακτήρας που προλαμβάνει τις δυσμενείς για το πλοίο και τους επιβαίνοντες συνέπειες καθώς και ο κατασταλτικός του χαρακτήρας.

Επίσης σημειώθηκε ότι η λήψη της απόφασης για απαγόρευση του απόπλου, μερικές φορές, αφήνεται στη διακριτική ευχέρεια της διοίκησης. Τονίσθηκε ότι αυτό φαίνεται και από τη λεκτική διατύπωση του νόμου με τη χρήση του ρηματικού τύπου «δύναται». Διαπιστώθηκε μάλιστα ότι σε νομοθετικά κείμενα προβλέπεται αρχικά η απαγόρευση του απόπλου ενώ στη συνέχεια αίρεται η εφαρμογή του μέτρου με την κατάθεση εγγυητικής επιστολής.

Ένα τόσο σημαντικό διοικητικό μέτρο όμως με τις δυσμενείς συνέπειες που επιφέρει η εφαρμογή του στο κοινωνικό - οικονομικό τομέα πρέπει να προβλέπεται σαφώς και περιορισμένα στο νόμο. Πρέπει να αναφέρονται ρητά οι περιπτώσεις που επιβάλλεται και να μην αφήνεται η εφαρμογή του στη διακριτική ευχέρεια της διοίκησης. Η εφαρμογή του διοικητικού μέτρου της απαγόρευσης του απόπλου πρέπει να είναι υποχρεωτική στις περιπτώσεις που ο νόμος ορίζει.

Επίσης η απαγόρευση του απόπλου πρέπει να εφαρμόζεται μόνο στις περιπτώσεις εκείνες που το μέτρο δρα προληπτικά. Δηλαδή όταν το πλοίο δεν πληροί τους όρους ασφάλειας είτε αυτοί αναφέρονται σ' αυτό είτε στο προσωπικό που το στελεχώνει.

Όταν το πλοίο δεν φέρει τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα που αποδεικνύουν την αξιοπλοΐα του από κάθε άποψη, ή όταν δεν στελεχώνεται με το κατάλληλο προσωπικό σε αριθμό και προσόντα, τότε ασφαλώς πρέπει να επιβάλλεται το συγκεκριμένο αυτό διοικητικό μέτρο μέχρις ότου αποκατασταθούν οι όροι ασφαλείας και το πλοίο αποκτήσει την ικανότητα για ασφαλή από κάθε άποψη πλεύση.

Δεν είναι, αντίθετα, ορθολογική η εφαρμογή της απαγόρευσης του απόπλου

όταν το μέτρο δρα κατασταλτικά, είτε ως ποινή, είτε ως απειλή για την εισπραξη διαφόρων τελών και δικαιωμάτων. Διότι σ' αυτές τις περιπτώσεις διακόπτεται η λειτουργία του πλοίου ως επιχειρηματικής μονάδας με δυσμενή αντίκτυπο στους τρίτους συναλλασσόμενους, όπως φορτωτές, τροφοδότες κ.λπ. Τα χρηματικά ποσά που βαρύνουν το πλοίο λόγω της κίνησής του, ή λόγω της χρήσης πλοηγών, λιμανιών, φάρων κ.λπ., ή τα πρόστιμα σε βάρος του πλοιάρχου ή άλλου ναυτικού, αποτελούν έσοδα του Δημοσίου και αυτά εισπράττονται σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπει ο Κ.Ε.Δ.Ε. για όλους τους οφειλέτες του Δημοσίου. Εφόσον λοιπόν υπάρχει ο μηχανισμός εισπραξης των δημοσίων εσόδων, δεν κρίνεται σκόπιμη η εφαρμογή του διοικητικού μέτρου της απαγόρευσης του απόπλου ως «εκδιαστικού» μέτρου της Πολιτείας για την εισπραξη χρηματικών ποσών.

Βεβαίως είναι αυτονόητη η ορθότητα της επιβολής της απαγόρευσης του απόπλου στις περιπτώσεις αναγκαστικής ή συντηρητικής κατάσχεσης ή μετά από την έκδοση προσωρινής διαταγής του Πρωτοδικείου.

Τέλος είναι απαραίτητο να τονισθεί η ανάγκη θέσπισης ενδικοφανούς προσφυγής για την προστασία των διοικουμένων από τυχόν παράνομη απαγόρευση του απόπλου, αφού η αίτηση ακύρωσης στο ΣτΕ δεν προστατεύει επαρκώς τον διοικούμενο εξ αιτίας της ιδιάζουσας φύσης των ναυτιλιακών εργασιών.

ΜΕΡΟΣ IV
ΤΥΠΙΚΟ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
PIRAEUS PORT AUTHORITY

Αριθ. Αδείας Απόπλου
№ of Departure

ΑΔΕΙΑ ΑΠΟΠΛΟΥ
SAILING PERMIT

Επιτρέπεται ο απόπλους του υπό Σημαίας
We permit the sailing of under Flag

Α/Π - Δ/Ξ - Δ/Π Κ.Ο.Χ. Κ.Ι.Χ.
S/S - M/T - M/S G.R.T. N.I.T.

Διά Υπό Πλοίαρχον
For Captain's name

Καταπλεύσαντος εκ Της
Arrived from On the

Πλήρωμα Επιβάται Φορτίον
Crew Passengers Cargo

Φαρικά τέλη λιμένος Τετραπλότυπον
Light dues: Port of Quaduplicate

Ημερομηνία εκδόσεως Ημερομηνία λήξεως
Date of issue Date of expiration

Πρακτορείον
Agency

Πειραιάς
Piraeus

Ο Κεντρικός Λιμενάρχης κ.δ.
The Harbour Master

Πηγή: Κ.Α.Π./Τμήμα Ναυτολογίας.

Ναυτολόγιο

χρόνος

έκδοσης Λιμανιού

Φύλλο 1 που ... στο με αριθμ.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Ν. Α. Τ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ

ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟ

ΤΟΥ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ

ΠΟΥ ΝΗΟΛΟΓΗΘΗΚΕ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

ΜΕ ΑΡΙΘ.

Από Δ.Δ.Σ.

Αριθμός Ναυτολόγιου

τόπος και χρόνος έκδοσης

Ε. ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗΣ, Γραμματέας Λιμανιού του Ν.Α.Τ.

ΝΑΥΤΟΛΟΓΟΥΜΕΝΟΥ				ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ					Υπογραφή και σφραγίδα της Αρχής	
Μητρώο Αριθμός και Ναυτ. Περσόνιας	Διεύθυνση Προβλ. Αξιολ. Προβλ. Τμήμ.	Ονοματεπώνυμο	Τόπος γεννηθ. και χρόνος γεννηθ.	Ιδιότητα ναυτικού υποπ.	Τόπος	Χρονολογία Ημέρα Μήνας Χρόνος				Συνολικός μηνιαίος μισθός
.....			ΔΗΜΟΣ Η ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ΝΑΥΤ. ΠΕΡΙΘ ΕΛΙΟΣ & ΤΑΣΗ			ΔΗΜΟΣ ΓΕΝΝΗΣΗ	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....			ΔΗΜΟΣ Η ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ΝΑΥΤ. ΠΕΡΙΘ ΕΛΙΟΣ & ΤΑΣΗ			ΔΗΜΟΣ ΓΕΝΝΗΣΗ	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....			ΔΗΜΟΣ Η ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ΝΑΥΤ. ΠΕΡΙΘ ΕΛΙΟΣ & ΤΑΣΗ			ΔΗΜΟΣ ΓΕΝΝΗΣΗ	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....			ΔΗΜΟΣ Η ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ΝΑΥΤ. ΠΕΡΙΘ ΕΛΙΟΣ & ΤΑΣΗ			ΔΗΜΟΣ ΓΕΝΝΗΣΗ	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....			ΔΗΜΟΣ Η ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ΝΑΥΤ. ΠΕΡΙΘ ΕΛΙΟΣ & ΤΑΣΗ			ΔΗΜΟΣ ΓΕΝΝΗΣΗ	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....			ΔΗΜΟΣ Η ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ΝΑΥΤ. ΠΕΡΙΘ ΕΛΙΟΣ & ΤΑΣΗ			ΔΗΜΟΣ ΓΕΝΝΗΣΗ	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....			ΔΗΜΟΣ Η ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ΝΑΥΤ. ΠΕΡΙΘ ΕΛΙΟΣ & ΤΑΣΗ			ΔΗΜΟΣ ΓΕΝΝΗΣΗ	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....			ΔΗΜΟΣ Η ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ΝΑΥΤ. ΠΕΡΙΘ ΕΛΙΟΣ & ΤΑΣΗ			ΔΗΜΟΣ ΓΕΝΝΗΣΗ	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Κατάσταση Αποστέλλεται τα στοιχεία - τις διατάξεις - τις παρ. γράφει

Φύλ. 28 που ανήκει στο με αριθμ.		Έκδοσης Λιμανιού		Ναυτολόγιο	
1	Αριθμός Βιβλίου ΚΑΤΑΠΛΟΥ (Αριθμός) Θεωρήθηκε για την άφιξη από την με φορτίο πλήρωμα και επιβάτες Τόπος 198..... Ελέγχθηκε η σύνθεση του πληρώματος Η Λιμανική ή Προξενική Αρχή	5	Αριθμός Βιβλίου ΚΑΤΑΠΛΟΥ (Αριθμός) Θεωρήθηκε για την άφιξη από την με φορτίο πλήρωμα και επιβάτες Τόπος 198..... Ελέγχθηκε η σύνθεση του πληρώματος Η Λιμανική ή Προξενική Αρχή	9	Αριθμός Βιβλίου ΚΑΤΑΠΛΟΥ (Αριθμός) Θεωρήθηκε για την άφιξη από την με φορτίο πλήρωμα και επιβάτες Τόπος 198..... Ελέγχθηκε η σύνθεση του πληρώματος Η Λιμανική ή Προξενική Αρχή
2	Αριθμός Βιβλίου ΑΠΟΠΛΟΥ (Αναχώρηση) Θεωρήθηκε για την αναχώρηση για την με φορτίο πλήρωμα και επιβάτες Τόπος 198..... Ελέγχθηκε η σύνθεση του πληρώματος Η Λιμανική ή Προξενική Αρχή	6	Αριθμός Βιβλίου ΑΠΟΠΛΟΥ (Αναχώρηση) Θεωρήθηκε για την αναχώρηση για την με φορτίο πλήρωμα και επιβάτες Τόπος 198..... Ελέγχθηκε η σύνθεση του πληρώματος Η Λιμανική ή Προξενική Αρχή	10	Αριθμός Βιβλίου ΑΠΟΠΛΟΥ (Αναχώρηση) Θεωρήθηκε για την αναχώρηση για την με φορτίο πλήρωμα και επιβάτες Τόπος 198..... Ελέγχθηκε η σύνθεση του πληρώματος Η Λιμανική ή Προξενική Αρχή
3	Αριθμός Βιβλίου ΚΑΤΑΠΛΟΥ (Αριθμός) Θεωρήθηκε για την άφιξη από την με φορτίο πλήρωμα και επιβάτες Τόπος 198..... Ελέγχθηκε η σύνθεση του πληρώματος Η Λιμανική ή Προξενική Αρχή	7	Αριθμός Βιβλίου ΚΑΤΑΠΛΟΥ (Αριθμός) Θεωρήθηκε για την άφιξη από την με φορτίο πλήρωμα και επιβάτες Τόπος 198..... Ελέγχθηκε η σύνθεση του πληρώματος Η Λιμανική ή Προξενική Αρχή	11	Αριθμός Βιβλίου ΚΑΤΑΠΛΟΥ (Αριθμός) Θεωρήθηκε για την άφιξη από την με φορτίο πλήρωμα και επιβάτες Τόπος 198..... Ελέγχθηκε η σύνθεση του πληρώματος Η Λιμανική ή Προξενική Αρχή
		8	Αριθμός Βιβλίου ΑΠΟΠΛΟΥ (Αναχώρηση) Θεωρήθηκε για την αναχώρηση για την με φορτίο πλήρωμα και επιβάτες Τόπος 198..... Ελέγχθηκε η σύνθεση του πληρώματος Η Λιμανική ή Προξενική Αρχή		

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ**ΔΙΑΤΑΓΗ ΑΝΑΣΤΟΛΗΣ ΑΠΟΠΛΟΥ
ΛΟΓΩ ΔΥΣΜΕΝΩΝ ΚΑΙΡΙΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ**

Προς

Τον κύριο Πλοίαρχο του

Έχοντας υπόψη :

- (α) Την παρ. 2, Άρθρον 1 του υπ' αριθ. 852/1976 Π.Δ. «Περί απαγορεύσεως απόπλου εν περιπτώσει δυσμενών καιρικών συνθηκών» (ΦΕΚ 312Α/23.11.1976).
- (β) Την υπ' αριθ. 3 μόνιμο Εγκύκλιο ΥΕΝ/ΔΕΝ - 1ον «Περί ενεργειών των Λιμενικών Αρχών σε περιπτώσεις δυσμενών καιρικών συνθηκών», και
- (γ) Το δελτίου καιρού της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας που εκδόθηκε την της

Αποφασίζουμε

Αναστέλλουμε από ώρας..... τον απόπλου του υπό την πλοιαρχία σας πλοίου μέχρι δελτιώσεως των καιρικών συνθηκών.

Εν..... τ.....

Ο Λιμενάρχης

Έλαβα
αντίγραφο της ως άνω
διαταγής αυθημερόν και
ώρα

ο Πλοίαρχος του
.....

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ**ΔΙΑΤΑΓΗ ΑΡΣΕΩΣ ΑΝΑΣΤΟΛΗΣ ΑΠΟΠΛΟΥ
ΛΟΓΩ ΔΥΣΜΕΝΩΝ ΚΑΙΡΙΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ**

Προς

Τον κύριον Πλοίαρχο του

Έχοντας υπόψη :

- (α) Την παρ. 2, Άρθρον 1 του υπ' αριθ. 852/1976 Π.Δ. «Περί απαγορεύσεως απόπλου εν περιπτώσει δυσμενών καιρικών συνθηκών» (ΦΕΚ 312Α/23.11.1976).
- (β) Την υπ' αριθ. 3 μόνιμο Εγκύκλιο ΥΕΝ/ΓΔΠ/ΔΕΝ 1ο «Περί ενεργειών των Λιμενικών Αρχών εις περιπτώσεις δυσμενών καιρικών συνθηκών» και
- (γ) Το δελτίο καιρού της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας που εκδόθηκε την της

Αποφασίζουμε

Λόγω δελτιώσεως των καιρικών συνθηκών, αίρουμε την επιδληθείσαν την ώρα αναστολή απόπλου του υπό την πλοιαρχίαν σας πλοίου.

Εν..... τ.....

Ο λιμενάρχης

Έλαβα

αντίγραφο της ως άνω Διαταγής την.....

ώρα της

εν

ο Πλοίαρχος του

.....

«ΕΙΔΙΚΟ ΠΡΑΚΤΙΚΟ»

Οι υπογεγραμμένοι :

1. Προϊστάμενος Λιμενικής Αρχής
2. Πλοίαρχος του
3.

Έχοντας υπόψη :

- (α) Την παρ. 3, άρθρο 1 του υπ' αριθ. 852/1976 Π.Δ. «Περί απαγορεύσεως απόπλου εν περιπτώσει δυσμενών καιρικών συνθηκών» (ΦΕΚ 312Α/).
- (β) Το Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας αρ. 9.
- (γ) Το δελτίο καιρού της Εθνικής μετεωρολογικής Υπηρεσίας που εκδόθηκε την

ΚΡΙΝΟΥΜΕ

Την καιρική κατάσταση που επικρατεί στη θαλάσσια περιοχή.

 πιο ευνοϊκή απ' αυτή που περιγράφεται από το πιο πάνω δελτίο της ΕΜΥ και επιτρέπουμε τον απόπλου του
 από τον λιμένα
 για τον λιμένα
 εφόσον το πιο πάνω πλοίο δεν θ' απομακρυνθεί από την πλησιέστερη ακτή περισσότερο από 20 ναυτικά μίλια.

Τόπος - Ημερομηνία

Έλαβα	.....
αντίγραφο του ανωτέρω πρακτικού	ο... (ονοματεπώνυμο - τίτλος)
την .....ώρα της	1.....
(τόπος - ημερομηνία)	2.....
ο Πλοίαρχος του	3.....
.....	

Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Ασφαλείας δι' Επιβατηγά Πλοία

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(Επίσημος Τίτλος)

(Κράτος)

Για (διεθνή ή βραχύν διεθνή) πλοούν

Έκδοθέν συμφώνως προς τās διατάξεις τής
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1974

Όνομα πλοίου	Διεθνές διακριτικόν σημα	Λιμήν νη- λογήσεως	Όλική χωρητι- κότης	Λεπτομέρειαι ταξεί- διου, εάν υπάρχουν, υπό τούς όρους του Κανονισμού 27(γ) νι του Κεφαλαίου III	Ήμερομηνία κατά την οποίαν ετοποθετήθη ή τρόπος. (Βλέπε κατωτέρω σημείωσιν)

Η Κυβέρνησις (όνομα Κυβερνήσεως)

πιστοποιεί:

Ο υπογεγραμμένος (όνομα)

πιστοποιώ:

I. Ότι το άνωτέρω αναφερόμενον πλοούν έχει δεόντως επιθεωρηθή συμφώνως προς τās διατάξεις τής άνωτέρω αναφερομένης Συμβάσεως.

II. Ότι ή επιθεώρησις απέδειξεν ότι τό πλοούν πληροί τās απαιτήσεις τών Κανονισμών τών προστητημένων εις τήν ρηθείσαν Σύμβασιν, όσον άφορά:

- (1) Τό κατασκεύασμα του σκάφους, τούς κυρίους και βοηθητικούς λέβητας, τά λοιπά σκεύη πίεσεως και τās μηχανάς.
- (2) Τās διατάξεις και τās λεπτομερείας τής στεγανής υποδιαίρεσεως.
- (3) Τās άκολούθους έμφόρους ισάλους στεγανής υποδιαίρεσεως:

Έμφοροι Ισάλοι στεγανής υποδιαίρεσεως καθορισθείσαι και σημανθείσαι επί τής πλευράς περί τό μέσον του πλοίου (Κανονισμός II του Κεφαλαίου II-1)	Ύψος εξάλων	Έφαρμόζεται όταν οι χώροι επιβατών περιλαμβάνουν τούς κάτωθι χώρους δυ ναμένους να χρησιμοποιηθούν έναλλακτικώς είτε δι' επιβάτας, είτε διά φορτία
C.1 C.2 C.3		

III. Ότι τά σωστικά μέσα έπαρκουν διά συνολικόν αριθμόν

..... άτομων κατ' άνώτατον όριον ήτοι:

..... σωσίβιοι λέμβοι (συμπεριλαμβάνουσαι..... σωσιβίους λέμβους μετά κινητήρος) ίκαναί να φέρουν..... άτομα, και σωσίβιοι λέμβοι μετά κινητήρος έφωδιασμένοι διά ραδιοηλεκτρικής συσκευής και προβολέας (συμπεριλαμβανόμεναι εις τόν άνωτέρω αναφερόμενον συνολικόν αριθμόν σωσιβίων λέμβων) και σωσίβιοι λέμβοι μετά κινητήρος έφωδιασμένοι διά προβολέας μόνον (συμπεριλαμβανόμεναι επίσης εις τόν άνωτέρω αναφερόμενον συνολικόν αριθμόν σωσιβίων λέμβων), απαιτούσαι πτυχιούχους άνδρας σωσιβίων λέμβων.

Πηγή : SOLAS 1974/78.

- σωσίβιοι σχεδίαι, διά τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, ἱκαναί νά φέρουν ἄτομα, καί
- σωσίβιοι σχεδίαι, διά τὰς ὁποίας δέν ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, ἱκαναί νά φέρουν ἄτομα.
- πλευστικά συσκευαί (καναί νά ὑποβαστάζουν ἄτομα.
- κυκλικά σωσίβια.
- σωσίβιοι ζῶναι.

IV Ὅτι αἱ σωσίβιοι λέμβοι καί αἱ σωσίβιοι σχεδίαι εἶναι ἐφωδιασμένοι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

V Ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ μιᾶς ὀρμιδοβόλου συσκευῆς καί φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτὸν σωστικὸν μέσον συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

VI Ὅτι τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν ὅσον ἀφορᾷ τὰς ραδιοτηλεγραφικὰς ἐγκαταστάσεις, ἦτοι:

	Ἀπαιτούμενα κατὰ τοὺς Κανονισμοὺς	Διατιθέμενα ἐν τῷ πλοίῳ
Ἦραι ἀκρόασις ἀσυρματιστοῦ		
Ἀριθμὸς ἀσυρματιστῶν		
Ἐάν ὑπάρχῃ αὐτόματος δέκτης σημάτων κινδύνου		
Ἐάν ὑπάρχῃ κυρία ἐγκατάστασις		
Ἐάν ὑπάρχῃ ἐφεδρική ἐγκατάστασις		
Ἐάν ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικός πομπὸς εἶναι ἡλεκτρικῶς κεχωρισμένοι ἢ συνδυασμένοι		
Ἐάν ὑπάρχῃ ραδιογωνιόμετρον		
Ἐάν ὑπάρχῃ ραδιοενοπισητικὴ συσκευή ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου		
Ἐάν ὑπάρχῃ Radar		
Ἀριθμὸς ἐπιβατῶν διὰ τὸν ὁποῖον ἐξεδόθη τὸ παρὸν πιστοποιητικόν		

VII Ὅτι ἡ λειτουργία τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν ἐγκαταστάσεων διὰ τὰς σωσίβιους λέμβους μετὰ κινήσεως καί (ἢ) τῆς φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτὸν σωσίβιον μέσον, ἐάν ὑπάρχῃ, ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

VIII Ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν ὅσον ἀφορᾷ τὰς συσκευὰς ἐντοπισμοῦ καὶ σφέσεως πυρκαϊᾶς, Radar, ἡχοβολιστικὴν συσκευὴν καὶ γυροσκοπικὴν πυξίδα καὶ ὅτι εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ πλοϊκῶν φώτων καὶ σχημάτων, κλίμακος πλοηγοῦ καὶ μέσων ἐκπομπῆς ἡχητικῶν σημάτων καὶ σημάτων κινδύνου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν καθὼς καὶ τοὺς ἐν ἰσχύϊ Διεθνεῖς Κανονισμοὺς Ἀποφυγῆς Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ.

IX. Ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς ὅλας τὰς ἄλλας διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, ὅσοι τούτων ἐφαρμόζονται ἐπ' αὐτοῦ.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως. Ἰσχύει μέχρι

Ἐξεδόθη ἐν

τῇ

19..

ἔπεται ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἐκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.
(Σφραγὶς)

Ἐάν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος:

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἰμαι δέοντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω Κυβερνήσεως ὅπως ἐκδόσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Ὑπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Θὰ ἀρκεῖ νά ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖον ἐτοποθετήθη ἡ τρύπις, ἢ ὅτε τὸ πλοῖον εὐρίσκεται εἰς παρεμφερές στάδιον κατασκευῆς ἑξαίρεσι τῶν ἐτῶν 1952 καὶ 1963 καὶ τοῦ ἔτους, τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1974, διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ὁποίων θά ἀναφέρεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

Εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίου τὸ ὁποῖον ὁπότε μετατροπὴν, ὥς προβλέπεται εἰς τὸν Κανονισμόν 1(β)(ι) τοῦ Κεφαλαίου II-1 ἢ τὸν Κανονισμόν 1(α)(ι) τοῦ Κεφαλαίου II-2 τῆς Συμβάσεως, θά ἀναφέρεται ἡ ἡμερομηνία ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν τῆς μετατροπῆς.

Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Ασφαλείας Κατασκευής διά Φορτηγά Πλοία
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
 (Επίσημος Τίτλος) (Κράτος)

Εκδοθέν συμφώνως προς τās διατάξεις τής
ΛΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1974

Όνομα πλοίου	Διεθνές διακριτικόν σήμα	Λιμήν νηο- λογήσεως	Όλική χωρητι- κότης	Ήμερομηνία κατά την οποίαν έτοποθετήθη ή τρόπος. (Βλέπε κατωτέρω σημειώσιν)

Η Κυβέρνησις (δνομα Κυβερνήσεως)

πιστοποιεί:

Ο υπογεγραμμένος (δνομα)

πιστοποιώ:

Ότι τό άνωτέρω άναφερόμενον πλοϊον έχει δούντως έπιθεωρηθή συμφώνως προς τās διατάξεις του Κανονισμου 10 του Κεφαλαίου I τής άνωτέρω άναφερομένης Συμβάσεως και ότι ή έπιθεώρησις άπέδειξεν ότι ή κατάσταση του σκάφους, των μηχανών και του εξαρτισμου, ως ταύτα καθορίζονται εις τον άνωτέρω Κανονισμόν, είναι καθ' όλα ικανοποιητικά και ότι τό πλοϊον πληροϊ τās έφαρμοστέας άπαιτήσεις του Κεφαλαίου II-1 και του Κεφαλαίου II-2 (έκτός των άναφερομένων εις τās συσκευάς σβέσεως πυρκαϊδς και των καθοριζομένων διά τον έλεγχον πυρκαϊδς).

Τό παρόν πιστοποιητικόν εκδίδεται κατ' εξουσιοδότησιν τής Κυβερνήσεως. Ίσχύει μέχρι

Έξεδόθη έν τή 19..

Έπεται ή σφραγίς ή ή ύπογραφή τής εξουσιοδοτημένης διά τήν έκδοσιν του πιστοποιητικού Αρχής.
 (Σφραγίς)

Εάν τό πιστοποιητικόν είναι ύπογεγραμμένον, προστίθεται ή ακόλουθος παράγραφος:

Ο ύπογεγραμμένος δηλώ ότι είμαι δούντως εξουσιοδοτημένος υπό τής άνωτέρω Κυβερνήσεως όπως εκδόσω τό παρόν πιστοποιητικόν.

(Υπογραφή)

Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Ασφαλείας Κατασκευής διά Φορτηγά Πλοία
 Τό ακόλουθο υπόδειγμα προσθήκης προστίθεται εις τό ύπάρχον υπόδειγμα:
ΠΡΟΣΘΗΚΗ ΕΙΣ ΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
 (Επίσημος Σφραγίς) (Εκδίδον Κράτος)
 Εκδοθέν συμφώνως προς τās διατάξεις του ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1978
ΑΦΟΡΩΝΤΟΣ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΛΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1974

Όνομα πλοίου	Διεθνές Διακριτικόν	Λιμήν Νηολογήσεως	Νεκρόν βάρος του πλοίου (εις μετρικούς τόννους)	Έτος Ναυπηγήσεως

Πηγή : SOLAS 1974/78.

Λεξαμενόπλοιοι απασχολούμενοι εις ταξείδια μεταφοράς άκατεργάστου πετρελαίου*
 Λεξαμενόπλοιοι απασχολούμενοι εις ταξείδια μεταφοράς πετρελαίου εκτός άκατεργάστου πετρελαίου*
 Λεξαμενόπλοιοι απασχολούμενοι εις ταξείδια μεταφοράς άκατεργάστου/έτέρου πετρελαίου*
 Φορτηγόν πλοίον εκτός δεξαμενοπλοίου απασχολούμενον εις ταξείδια μεταφοράς πετρελαίου*

Διαγράφεται καταλλήλως
 *Η παρούσα προσθήκη θέ είναι προσηρτημένη μονίμως εις τό Πιστοποιητικόν ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ Κατασκευής Φορτηγού Πλοίου.

Ημερομηνία της συμφωνίας ναυπηγήσεως ή μεταβολής ή τροποποιήσεως εύρειας εκτάσεως
 Ημερομηνία τοποθετήσεως της τρόπιδος ή κατά την όποιαν τό πλοίον ήτο εις παρόμοιον στάδιον κατασκευής ή κατά την όποιαν ήρξατο μεταβολή ή τροποποίησης εύρειας εκτάσεως
 Ημερομηνία παραδόσεως ή συμπληρώσεως μεταβολής ή τροποποιήσεως εύρειας εκτάσεως .

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ:

*Ότι τό πλοίον έχει επιθεωρηθή συμφώνως πρός τόν Κανονισμόν 10 του Κεφαλαίου I του Πρωτοκόλλου 1978 του άφορώντος εις την Διεθνή Σύμβασιν περί άσφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974 και ότι ή επιθεώρησις απέδειξεν ότι ή κατάσταση του σκάφους, των μηχανών και του εξαρτισμού, όπως καθωρίστησαν εις τόν άνωτέρω Κανονισμόν, ήτο από πάσης άπόψεως ικανοποιητική και ότι τό πλοίον συνεμορφούτο πρός τάς απαιτήσεις του Πρωτοκόλλου αυτού.

Τό παρόν πιστοποιητικόν ίσχύει μέχρι υποκείμενον εις ενδιάμεσον (σους) Έπιθεώρησιν (σεις) εις χρονικά διαστήματα των

Έξεδόθη εις (τόπος εκδόσεως του Πιστοποιητικού)

..... 19. . .

(Υπογραφή του άρμοδίου έξουσιοδοτημένου διά την έκδοσιν του πιστοποιητικού όργάνου)
 (Σφραγίς ή ένσημον της εκδόσεως Άρχης, όπως καθορίζεται).

ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

Διά του παρόντος πιστοποιείται ότι κατά ενδιάμεσον επιθεώρησιν απαιτούμενην υπό του Κανονισμού 10 του Κεφαλαίου I του Πρωτοκόλλου 1978 του άφορώντος εις την Διεθνή Σύμβασιν περί άσφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974, τό πλοίον εύρέθη πληρούν τάς σχετικές διατάξεις του Πρωτοκόλλου αυτού.

Υπογράφων.
 (Υπογραφή του άρμοδίου έξουσιοδοτημένου όργάνου)

Τόπος.
 Ημερομηνία.
 Ημερομηνία προσεχούς ενδιάμεσου επιθεωρήσεως
 (Σφραγίς ή ένσημον της Άρχης, όπως καθορίζεται)

Υπογράφων.
 (Υπογραφή του άρμοδίου έξουσιοδοτημένου όργάνου)

Τόπος.
 Ημερομηνία.
 Ημερομηνία προσεχούς ενδιάμεσου επιθεωρήσεως
 (Σφραγίς ή ένσημον της Άρχης, όπως καθορίζεται)

Υπογράφων.
 (Υπογραφή του άρμοδίου έξουσιοδοτημένου όργάνου)

Τόπος.
 Ημερομηνία.
 Ημερομηνία προσεχούς ενδιάμεσου επιθεωρήσεως
 (Σφραγίς ή ένσημο της Άρχης, όπως καθορίζεται)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Θ άρκη νά άναγράφεται τό έτος κατά τό όποιον έτοποθετήθη ή τρόπις ή διε τό πλοίον εύρίσκετο εις παρεμφερές στάδιον κατασκευής έξαιρέσει των έτών 1952 και του έτους έναρξεως της ίσχύος της Διεθνούς Συμβάσεως περί Άσφαλείας της Άνθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση 1974 διά την περίπτωση των όποιων θα άναφέρεται ή πραγματική ήμερομηνία.

Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Ασφαλείας Έξαρτισμού διά Φορτηγά Πλοία
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΞΑΡΤΙΣΜΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
(Επίσημος Τίτλος) (Κράτος)

Έκδοθέν συμφώνως προς τὰς διατάξεις τῆς
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1974

Όνομα πλοίου	Διεθνές διακριτικόν σήμα	Λιμὴν νηολογίσεως	Όλική χωρητικότητα	Ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποίαν ἐτοκοθετήθη ἡ τρόικις (βλέπε κατωτέρω σημειώσεις)

Ἡ Κυβέρνησις (ὄνομα Κυβερνήσεως)

πιστοποιεῖ:

Ὁ ὑπογεγραμμένος (ὄνομα)

πιστοποιῶ:

I. Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον ἔχει δεόντως ἐπιθεωρηθῆ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἀνωτέρω ἀναφερομένης Συμβάσεως.

II. Ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὰ σωστικά μέσα ἐπαρκοῦν διὰ συνολικὸν ἀριθμὸν ἀτόμων κατ' ἀνώτατον ὄριον, ἦτοι:

..... σωσίβιοι λέμβοι εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευράν ἱκαναί νά φέρουν ἄτομα.

..... σωσίβιοι λέμβοι εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν ἱκαναί νά φέρουν ἄτομα.

..... σωσίβιοι λέμβοι μετὰ κινητήρος (συμπεριλαμβανόμενοι εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν σωσιβίων λέμβων) συμπεριλαμβάνουσαι σωσίβιους λέμβους μετὰ κινητήρος, ἐφωδιασμένους διὰ ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ προβολέως, καὶ σωσίβιους λέμβους μετὰ κινητήρος, ἐφωδιασμένους διὰ προβολέως μόνον.

..... σωσίβιοι σχεδία, διὰ τὰ ὁποίας ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, ἱκαναί νά φέρουν ἄτομα, καὶ

..... σωσίβιοι σχεδία διὰ τὰς ὁποίας δέν ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, ἱκαναί νά φέρουν ἄτομα.

..... κυκλικά σωσίβια.

..... σωσίβιοι ζῶναι.

III. Ὅτι αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδία εἶναι ἐφωδιασμένοι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν Σύμβασιν.

IV. Ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ μιᾶς ὀρμιδοβόλου συσκευῆς καὶ φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτὸν σωστικὸν μέσον συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

V. Ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἀναφερομένης Συμβάσεως, ὅσον ἀφορᾷ τὰς συσκευὰς σβέσεως πυρκαϊᾶς καὶ τὰ καθοριζόμενα διὰ τὸν ἔλεγχον πυρκαϊᾶς ἡχοβολιστικὴν συσκευὴν καὶ γυροσκοπικὴν πυξίδα, καὶ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ πλοϊκῶν φώτων καὶ σχημάτων, κλίμακος πλοηγοῦ καὶ μέσων ἐκπομπῆς ἡχητικῶν σημάτων καὶ Κανονισμῶν καθὼς καὶ τοὺς ἐν ἰσχύϊ Διεθνεῖς Κανονισμοὺς Ἀποφυγῆς Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ.

VI. Ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, ὅσαι ἐφαρμόζονται ἐπὶ τοῦτου.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως. Ἰσχύει μέχρι τῆς

Ἐξεδόθη ἐν

τῇ

19..

ἔπεται ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.
(Σφραγὶς)

Εάν τό πιστοποιητικόν εἶναι ὑπογεγραμμένον προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος:

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ δι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ρηθείσης Κυβερνήσεως ὅπως ἐκδώσω τό παρὸν πιστοποιητικόν.

(Υπογραφή)

ΠΡΟΣΘΗΚΗ ΕΙΣ ΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΞΑΡΤΙΣΜΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(Ἐπίσημος Σφραγίς)

(Ἐκδίδον Κράτος)

Ἐκδοθέν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1978

ΑΦΟΡΩΝΤΟΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1974

Όνομα πλοίου	Διεθνές Διακριτικόν σήμα	Λιμὴν Νηολογήσεως	Νεκρὸν βάρος τοῦ πλοίου (εἰς μετρικοὺς τόννους)	Ἔτος Ναυπηγήσεως

Τύπος πλοίου

Λεξαμενόπλοιοι ἀπασχολούμενοι εἰς ταξείδια μεταφορᾶς ἀκατεργάστου πετρελαίου*

Λεξαμενόπλοιοι ἀπασχολούμενοι εἰς ταξείδια μεταφορᾶς πετρελαίου ἐκτὸς ἀκατεργάστου πετρελαίου*

Λεξαμενόπλοιοι ἀπασχολούμενοι εἰς ταξείδια μεταφορᾶς ἀκατεργάστου/ἑτέρου πετρελαίου*

Φορτηγὸν πλοῖον ἐκτὸς δεξαμενοπλοίου ἀπασχολούμενον εἰς ταξείδια μεταφορᾶς πετρελαίου*

Ἡμερομηνία τῆς συμφωνίας ναυπηγήσεως ἢ μεταβολῆς ἢ τροποποιήσεως εὐρείας ἐκτάσεως .

Ἡμερομηνία τοποθετήσεως τῆς τρόπιδος ἢ κατὰ τὴν ὁποίαν τὸ πλοῖον ἢ τὸ εἰς παρόμοιον στάδιον κατασκευῆς ἢ κατὰ τὴν ὁποίαν ἤρξατο μεταβολή ἢ τροποποίησις εὐρείας ἐκτάσεως

Ἡμερομηνία παραδόσεως ἢ συμπληρώσεως μεταβολῆς ἢ τροποποιήσεως εὐρείας ἐκτάσεως .

Ἡ παρούσα προσθήκη θὰ εἶναι προσηρτημένη μονίμως εἰς τὸ Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας ἑξαρτισμοῦ Φορτηγοῦ Πλοίου.

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ:

Ὅτι τὸ πλοῖον ἔχει ἐπιθεωρηθῆ συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμόν 8 τοῦ Κεφαλαίου I τοῦ Πρωτοκόλλου 1978 τοῦ ἀφορῶντος εἰς τὴν Διεθνή Σύμβασιν περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ 1974 καί

Ὅτι ἡ Ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι ἡ κατάσταση τοῦ ἑξαρτισμοῦ ἀσφαλείας, ὅπως καθορίσθη εἰς τὸν ἀνωτέρω Κανονισμόν, ἦτο ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἱκανοποιητικὴ καὶ ὅτι τὸ πλοῖον συνεμμορφούτο πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Πρωτοκόλλου αὐτοῦ.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἰσχύει μέχρι ὑποκείμενον εἰς ἐνδιάμεσον (σους) Ἐπιθεώρησιν (σας) εἰς χρονικὰ διαστήματα τῶν

Ἐξεδόθη εἰς (τόπος ἐκδόσεως τοῦ Πιστοποιητικοῦ)

. 19 . . .

(Υπογραφή τοῦ ἀρμοδίου ἐξουσιοδοτημένου διὰ τὴν ἑκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ ὀργάνου)

(Σφραγίς ἢ ἑνσημον τῆς ἐκδόσεως Ἀρχῆς, ὅπως καθορίζεται).

* Λαγράφεται καταλλήλως

ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

Διὰ τοῦ παρόντος πιστοποιεῖται ὅτι κατὰ ἐνδιάμεσον ἐπιθεώρησιν ἀπαιτουμένην ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ Κεφαλαίου I τοῦ Πρωτοκόλλου 1978 τοῦ ἀφορῶντος εἰς τὴν Διεθνή Σύμβασιν περὶ

ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974, τό πλοῖον εὐρέθη πλημὺν τὰς σχετικὰς διατάξεις τοῦ Πρωτοκόλλου αὐτοῦ.

Υπογράφων.
(Υπογραφή τοῦ ἀρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)

Τόπος.
Ἡμερομηνία.
Ἡμερομηνία προσεχοῦς ἐνδιαμέσου ἐπιθεωρήσεως
(Σφραγὶς ἢ ἐνσημος τῆς Ἀρχῆς, ὅπως καθορίζεται)

Υπογράφων.
(Υπογραφή τοῦ ἀρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)

Τόπος.
Ἡμερομηνία.
Ἡμερομηνία προσεχοῦς ἐνδιαμέσου ἐπιθεωρήσεως
(Σφραγὶς ἢ ἐνσημος τῆς Ἀρχῆς, ὅπως καθορίζεται)

Υπογράφων.
(Υπογραφή τοῦ ἀρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)

Τόπος.
Ἡμερομηνία.
Ἡμερομηνία προσεχοῦς ἐνδιαμέσου ἐπιθεωρήσεως
(Σφραγὶς ἢ ἐνσημος τῆς Ἀρχῆς, ὅπως καθορίζεται)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Θὰ ἀρκῇ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖον ἐτοποθετήθη ἡ τρόπις, ἢ ὅτε τὸ πλοῖον εὐρίσκειτο εἰς παρεμφερές στάδιον κατασκευῆς, ἐξαιρέσει τῶν ἐτῶν 1952 καὶ 1965 καὶ τοῦ ἔτους ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει, 1974, διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ὁποίων θὰ ἀναφέρεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Ασφαλείας Ραδιοτηλεγραφίας διά Φορητά Πλοία
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΙΑΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
(Επίσημος Τίτλος) *(Κράτος)*

Έκδοθέν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1974

Όνομα πλοίου	Διεθνὲς διακριτικόν	Λιμὴν νηολογησεως	Όρια χωρητικότης	Ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποίαν ἐτοποθετήθη ἡ τροπή (Βλέπε κατωτέρω σημειώσεις)

Ἡ Κυβέρνησις (Όνομα Κυβερνήσεως)

πιστοποιεῖ:

Ὁ ὑπογεγραμμένος (Όνομα)

πιστοποιῶ:

I. Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον πληροῖ τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀναφερομένην Σύμβασιν, ὅσον ἀφορᾷ τὴν Ραδιοτηλεγραφίαν καὶ radar:

	Ἀπαιτούμενα κατὰ τοὺς Κανονισμοὺς	Διατιθέμενα ἐν τῷ πλοίῳ
Ἦναι ἀκροάσεως ἀσυρματιστοῦ		
Ἀριθμὸς ἀσυρματιστῶν		
Ἐάν ὑπάρχῃ αὐτόματος δέκτης σήματος κινδύνου		
Ἐάν ὑπάρχῃ κυρία ἐγκατάστασις		
Ἐάν ὑπάρχῃ ἐφεδρική ἐγκατάστασις		
Ἐάν ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικός πομπὸς εἶναι ἠλεκτρικῶς κεχωρισμένοι ἢ συνδυασμένοι		
Ἐάν ὑπάρχῃ ραδιογωνιόμετρον		
Ἐάν ὑπάρχῃ ραδιοεντοπιστικὴ συσκευὴ ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου		
Ἐάν ὑπάρχῃ Radar		
Ἀριθμὸς ἐπιβατῶν διὰ τὸν ὁποῖον ἐξεδόθη τὸ παρὸν πιστοποιητικόν		

II. Ὅτι ἡ λειτουργία τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν ἐγκαταστάσεων διὰ τὰς σωσιβίου λέμβους μετὰ κινήσεως καὶ (ἢ) τῆς φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτὸν σωστικὸν μέσον, ἐάν ὑπάρχῃ αὐτή, ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς διατάξεις τῶν ρηθέντων Κανονισμῶν.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως. Ἰσχύει μέχρι τῆς

Ἐξεδόθη ἐν τῇ 19..

Ἐπεται ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἐκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.
(Σφραγὶς)

Ἐάν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος:

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ρηθείσης Κυβερνήσεως ὅπως ἐκδώσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Ὑπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Θὰ ἀρκῇ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖον ἐτοποθετήθη ἡ τροπή ἢ ὅτε τὸ πλοῖον εἰρήσκειτο εἰς παρεμφερὲς στάδιον κατασκευῆς, ἐξαιρέσει τῶν ἐτῶν 1952 καὶ 1965 καὶ τοῦ ἔτους τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Ἀνεθνoῦς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1974, διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ὁποίων θὰ ἀναφέρεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

Πηγή : SOLAS 1974/78.

Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Ασφαλείας Ραδιοτηλεφωνίας διά Φορητά Πλοία
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Επίσημος Τίτλος)

(Κράτος)

Έκδοθέν συμφώνως προς τὰς διατάξεις τῆς

ΛΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
 ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1974

Όνομα Πλοίου	Διεθνές διακριτικόν σημα	Λιμήν νηολογήσεως	Όλική χωρητικότητα	Ημερομηνία κατά την ὁποίαν ἐτοποθετήθη ἡ τρόπος (Βλέπε κατωτέρω σημειώσεις)

Ἡ Κυβέρνησις (Όνομα Κυβερνήσεως)

πιστοποιεῖ:

Ὁ ὑπογεγραμμένος (Όνομα)

πιστοποιῶ:

I. Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον πληροῖ τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτη-
 μένων εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀναφερομένην Σύμβασιν ὅσον ἀφορᾷ τὴν Ραδιοτηλεφωνίαν:

	Ἀπαιτούμενα ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν	Διατιθέμενα ὑπὸ τοῦ πλοίου
Ὅροι ἀκρόσεως		
Ἀριθμὸς χειριστῶν		

II. Ὅτι ἡ λειτουργία τῆς φορητῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συσκευῆς διὰ πλωτῶν σωστικῶν μέσων, ἐάν
 ὑπάρχῃ τοιαύτη, ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς διατάξεις τῶν ρηθέντων Κανονισμῶν.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως. Ἰσχύει μέχρι
 τῆς

Ἐξεδόθη ἐν τῇ 19..

Ἔπεται ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.
 (Σφραγὶς)

Ἐάν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος:

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ δι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ρηθείσης Κυβερνήσεως ὡς
 πῶς ἐκδῶσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Υπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Θὰ ἀρκῇ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖον ἐτοποθετήθη ἡ τρόπος ἢ δτε τὸ πλοῖον εὐρί-
 σκετο εἰς παρεμφερές στάδιον κατασκευῆς, ἐξαιρέσει τῶν ἐτῶν 1952 καὶ 1965 καὶ τοῦ ἔτους ἐνάρξεως τῆς ἰ-
 σχύος τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1974, διὰ τὴν περιπτώ-
 σιν τῶν ὁποίων θὰ ἀναγράφεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

Πηγή : SOLAS 1974/78.

Ανήκει στην Εγκύκλιο ΥΕΝ/ΔΠΘΠ
Αριθ. 180065/1610/83/29.6.83

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ «Α»

Απόφασης επιβολής προστίμου που εκδίδεται από ΚΛ/Χ - Λ/Χ και Υ/Χ
για ρύπανση από πλοία (υπό ελληνική ή ξένη σημαία) του ελληνικού
θαλάσσιου χώρου (λιμανιών, ακτών, χωρικής θάλασσας).

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ

Τόπος - ημερομηνία

Αριθ. Πρωτ.

Αριθ. Απόφασης

ΑΠΟΦΑΣΗ

Έχοντας υπόψη,

- α ' Το ν. 743/77 «Προστασία του θαλασσίον περιβάλλοντος κ.λπ» (ΦΕΚ 319Α/77), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο ένατο του ν. 1147/81 (ΦΕΚ 110Α/81).
- β ' Την έκθεση βεβαίωσης παράβασης, ημερ. του που υπηρετεί στην Υπηρεσία μας, σύμφωνα με την οποία (αναλυτικά αναφέρεται η παράβαση) κατά παράβαση του άρθρ. 3 του ν. 743/77,
- γ ' Τις (αναφέρεται ο αριθμός) εκθέσεις ένορκης εξέτασης μαρτύρων,
- δ ' Την έγγραφη απολογία, ημερομ. του (αναγράφεται ο υπαίτιος της ρύπανσης και η ιδιότητά του) που υποβλήθηκε εμπρόθεσμα,
- ε ' Τα λοιπά στοιχεία της δικογραφίας (έκθεση αυτοψίας, πρακτικό δειγματοληψίας, γνωμάτευση ΓΧΚ κ.λπ).

ΕΠΕΙΔΗ

1. Οι ισχυρισμοί του ανωτέρω ότι (αναγράφονται περιληπτικά) κρίνονται (ανεπαρκείς ή αναληθείς, ή αβάσιμοι κ.λπ), διότι (αναπτύσσεται αναλυτικά η αιτιολογία της κρίσης των ισχυρισμών σαν ανεπαρκών, ή αναληθών, ή αβάσιμων κ.λπ).

2. Η ανωτέρω πράξη αποτελεί παράβαση του άρθρου 3 του ν. 743/77 (ΦΕΚ 319Α '77) που τιμωρείται σύμφωνα με τα άρθρα 13, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο ένατο του ν. 1147/81 (ΦΕΚ 110Α '81) και 14 του ανωτέρω νόμου.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ

3. Επιβάλλουμε στον του πλοίαρχο (ή μέλος του πληρώματος) του πλοίου νηολογίου αριθ. πρόστιμο δρχ. που εισπράττεται σύμφωνα με τις διατάξεις του κώδικα εισπραξης δημοσίων εσόδων, διότι την προκάλεσε ρύπανση της θάλασσας με (αναγράφεται το είδος της παράβασης) έκτασης (ή πλάτους μήκους) (σε περίπτωση ρύπανσης της ακτής αναγράφεται η περιοχή που ρυπάνθηκε καθώς και αν είναι τουριστική, βραχώδης κ.λπ).
4. Για την καταβολή του προστίμου συνυπεύθυνοι είναι επίσης ο πλοιοκτήτης, ο εφοπλιστής, ο διαχειριστής του πλοίου στην Ελλάδα, σε πλοία δε που ανήκουν σε ανώνυμες εταιρίες ο πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου και ο Σύμβουλος που τη διευθύνει (άρθρο 14 παρ. 8 ν. 743/77).
5. Απαγορεύουμε τον απόπλου του πλοίου από την κοινοποίηση της απόφασης στον υπαίτιο της παράβασης ή σε ένα από τους συνυπεύθυνους κατά το άρθρο 12 παρ. 1(α) του ν. 743/77, για την καταβολή του προστίμου που επιβλήθηκε, μέχρι την εξόφλησή του ή την κατάθεση ισόποσης εγγυητικής επιστολής Τράπεζας που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα.
6. Κατά της απόφασης επιτρέπεται η άσκηση προσφυγής ενώπιον του Διοικητικού Πρωτοδικείου (μονομελούς ή τριμελούς σύνθεσης ανάλογα με το ύψος του προστίμου) σε αποκλειστική προσθεσμία δέκα πέντε (15) ημερών από την επόμενη της κοινοποίησής της.
7. Η άσκηση της προσφυγής δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης.
8. Να κοινοποιηθεί με αποδεικτικό επίδοσης.

Ο Λιμενάρχης

Κοινοποίηση

- ΥΕΝ/ΔΠΘΠ - 1ο (1).
- Πλοίαρχο, Πλοιοκτήτη, Πράκτορα κ.λπ.
- Δημόσιο Ταμείο (2).

Σημειώσεις

- (1) Το πρόστιμο εξοφλήθηκε στο Δημόσιο Ταμείο και εκδόθηκε το τριπλότυπο εισπραξης αριθ. (ή κατατέθηκε ισόποση με το ύψος του προστίμου εγγυητική επιστολή Τράπεζας).
- (2) Κοινοποιείται στο Δημόσιο Ταμείο της μόνιμης κατοικίας του υπαίτιου της παράβασης. Επισυνάπτεται τριπλότυπη περιληπτική κατάσταση αν δεν κατατέθηκε εγγυητική επιστολή.

Υπόδειγμα εγγυητικής επιστολής τράπεζας

**ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗΣ
ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ**

Πειραιάς 19.....

Προς : Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ή την Λιμ. Αρχή που επέβαλε το πρόστιμο.

Κύριοι,

Εγγυητική επιστολή υπ' αριθ. δρχ.

Έχουμε την τιμή να σας γνωρίσουμε, ότι εγγυόμαστε έναντί σας ανεπιφύλακτα και παραιτούμαστε από το ευεργέτημα της δίζησης υπέρ του Πλοιάρχου (ονοματεπώνυμο) και των πλοιοκτητών (επωνυμία της πλοιοκτήτριας ή του πλοιοκτήτη) του πλοίου Νηολογίου υπ' αριθ. (εάν το πλοίο είναι υπό ξένη σημαία αναγράφεται το όνομα του πλοίου, ή σημαία, ή χωρητικότητα και το διεθνές διακριτικό σήμα) και μέχρι του ποσού των δρχ. (ολογράφως και αριθμητικώς) πλέον χαρτοσήμου δρχ. το οποίο ποσό θα χρησιμεύσει ως εγγύηση για την εξόφληση της οφειλής τους προς το Δημόσιο από πρόστιμο, που επιβλήθηκε από την Λιμ. Αρχή. για ρύπανση της θάλασσας που προκάλεσε το παραπάνω πλοίο, με την υπ' αριθ. απόφασή της.

Το πιο πάνω ποσό τηρείται στην διάθεσή σας και θα το καταθέσουμε αμέσως χωρίς καμιά αντίρρηση ή επιφύλαξη, μόλις γραπτώς μας ειδοποιήσετε για την κατάπτωση της εγγυητικής επιστολής σε οποιοδήποτε Δημόσιο Ταμείο ή Τράπεζα, με την ειδοποίησή σας, μας υποδείξετε.

Της παρούσας εγγύησης θα απαλλάξουμε τους ενδιαφερόμενους πελάτες μας, αμέσως μετά την επιστροφή της επιστολής αυτής ή με έγγραφη εντολή σας για την επιστροφή της εγγυητικής επιστολής.

Πρέπει να σημειωθεί, ότι η παραδοχή εγγυητικών επιστολών έκδοσης της Τράπεζάς μας σε κανένα περιορισμό ποσοτικού ορίου υπήχθη με τις σχετικές Υπουργικές αποφάσεις.

Μετά τιμής

ΠΗΓΗ : Δ. Α. ΔΟΥΜΑΝΗ, «Νομοθεσία και Μέτρα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος», Πειραιάς, χ.χ., σελ. 23.

**ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ Ή ΕΤΕΡΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ
ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΖΗΜΙΩΝ
ΕΚ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΥΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ**

Εκδιδόμενον συμφώνως προς τας διατάξεις του άρθρου VII της Δ. Συμβάσεως περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαιοειδών, 1969.

Όνομα πλοίου	Διεθνές διακριτικόν Σήμα	Λιμήν Νηολογίου	Όνομα & Διεύθυνσις Πλοιοκτήτου
--------------	-----------------------------	--------------------	-----------------------------------

Δια του παρόντος πιστοποιείται ότι υπάρχει εν ισχύϊ, αναφορικώς προς το ανωτέρω μνημονεύμενον πλοίον, συμβόλαιον ασφαλίσεως ή ετέρας οικονομικής εξασφαλίσεως ικανοποιούν τα απαιτήσεις του άρθρου VII της Διεθνούς Συμβάσεως περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία Ζημιών εκ Ρυπάνσεως υπό Πετρελαιοειδών, 1969.

Τύπος Ασφαλίσεως

Διάρκεια Ασφαλίσεως

Όνομα και Διεύθυνσις Ασφαλιστού(ών) ή / και Εγγυητού(ών) :

Όνομα

Διεύθυνσις

Το παρόν πιστοποιητικόν ισχύει μέχρι

Εξεδόθη ή επιστοποιήθη υπό της Κυβερνήσεως της

(Πλήρης προσδιορισμός του Κράτους)

Εν τη 19.....

Υπογραφή και τίτλος του εκδίδοντος ή πιστοποιούνταο υπαλλήλου

ΠΗΓΗ : Δ. Α. ΔΟΥΜΑΝΗ, «Νομοθεσία και Μέτρα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος», Πειραιάς, χ.χ., σελ. 83.

ΕΚΘΕΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΕΩΣ ΔΙΚΟΓΡΑΦΟΥ ΑΙΤΗΣΕΩΣ Αρ.

Στον Πειραιά και στο Κατάστημα του Πρωτοδικείου, σήμερα στις
, ημέρα και ώρα
 εμφανίστηκε στο Γραμματέα του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς ο δικηγό-
 ρος (Α.Δ.Τ.Σ.)
 και κατέθεσε το παραπάνω δικόγραφο αιτήσεως.

Για την παραπάνω πράξη συντάχθηκε η έκθεση αυτή
 η οποία υπογράφεται νόμιμα

Αυτός που κατέθεσε

Ο Γραμματέας

ΠΡΑΞΗ ΟΡΙΣΜΟΥ ΣΥΖΗΤΗΣΕΩΣ
 (Διαδικασία Ασφαλιστικών Μέτρων)

Για τη συζήτηση της παραπάνω αιτήσεως ορίζεται ως τόπος το κατάστημα του
 Πρωτοδικείου Πειραιώς, ακροατήριο Ασφαλιστικών Μέτρων, και χρόνος η
 ημέρα και ώρα
 με τον όρο να επιδοθεί αντίγραφο και της πράξης αυτής
 ημερών πριν από τη συζήτηση με επιμέλεια τ..... αιτού.....

Πειραιάς

Ο Δικαστής του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς

ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΔΙΑΤΑΓΗ
 (άρθρο 691 παρ. 2 κ. Πολ. Δικ.)

ΤΟ ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αποτελούμενο από τον Πρωτοδίκη
 που ορίστηκε από τον Προϊστάμενο του Πρωτοδικείου. Αφού έλαβε υπόψη το
 περιεχόμενο της πιο πάνω αίτησης, αυτά που ο πληρεξούσιος δικηγόρος τ.....
 αιτού..... προφορικά είπε, τα έγγραφα που επιδείχθηκαν και αυτά που ένορκα
 κατάθεσε ο μάρτυρας.

ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΙ

προσωρινά και μέχρι τη συζήτηση της πιο πάνω αίτησης τον απόπλου
 του στην αίτηση αυτή περιγραφόμενου πλοίου με τον όρο

της συζήτησης της αίτησης, στις, ημέρα

Η πιο πάνω προσωρινή διαταγή ανακαλείται αυτοδικαίως με την κατάθεση από τ..... καθ'..... στο Γραμματέα του Δικαστηρίου τούτου, εγγυητικής επιστολής αξιολογίου στην Ελλάδα Τράπεζας υπέρ τ..... αιτού

.....

Πειραιάς

Ο Πρόεδρος

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

Πειραιάς19.....

Ο Γραμματέας

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Για τη νόμιμη σήμανση και την έκδοσή του κατά τη σειρά της παραγγελίας.

Ο Προϊστάμενος του Τμήματος

ΣΗΜΑ ΕΠΕΙΓΟΝ

ΑΠΟ : ΚΛΠ/ΛΑ/ΓΓΑ

ΠΡΟΣ : ΚΛΠ/.....Λ/Τ

ΚΟΙΝ.: ΚΛΠ/ΔΙΑΧ. - ΚΛΠ/ΠΣΠ - ΚΛΠ/.....Λ/Τ - ΟΛΠ/Τμ. Προσόρμησης
(υτε)

Ω.Π.:.....

1. Με αίτηση του ενδιαφερομένου εγκρίνουμε μεθόρμηση του υπό κατάσχεση ή απαγόρευση απόπλου ευρισκόμενου πλοίου..... σημαίας ή νηολογίου
..... αριθ. Κ.Ο.Χ. Κ.Κ.Χ..... από για
..... προς
2. Προϋποθέσεις :
 - (α) Να επιβαίνει το κανονικό πλήρωμα καταστρώματος - μηχανής.
 - (β) Με την δόθθεια των αναγκαίων Ρ/Κ (εφόσον απαιτείται).
 - (γ) Με συνοδεία οργάνου Υπηρεσίας σας ή ΠΛΣ.
 - (δ) Να μην υπάρχει άλλος λόγος απαγόρευσης απόπλου ή μετακίνηση.
3. Παραθέτουμε πιο κάτω στοιχεία Πλοιοκτήτη - Ναυτικού Πράκτορα και Πλοιάρχου.
 - α. Στοιχεία Πλοιοκτήτη :
 - ι) Ονοματεπώνυμο
 - ιι) Διεύθυνση
 - ιιι) Αριθ. Τηλεφώνου
 - β. Στοιχεία Ν. Πράκτορα :
 - ι) Ονοματεπώνυμο
 - ιι) Διεύθυνση
 - ιιι) Τηλέφωνο
 - γ. Στοιχεία Πλοιάρχου :
 - ι) Ονοματεπώνυμο
 - ιι) Διεύθυνση
 - ιιι) Τηλέφωνο

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. **Αδαμ Σ.** «Σκέψεις για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στην κλασική ελληνική αρχαιότητα», Ανάπτυπο από την Πειραιϊκή Νομολογία, 1984, τόμος 6.
2. **Αδριανού Ν.** «Αλιευτικά εργαλεία και μέθοδοι αλιείας», Πειραιάς 1987.
3. **Αθηναίου Ε.,** «Θαλάσσια περιήγηση», Αθήναι, 1979.
4. **Αλεξόπουλου Δ.,** «Θέματα Πλοιάρχου», Πειραιεύς, 1966.
5. **Αρδανίτη Δ.,** «Εγχειρίδιο Διεθνούς Κανονισμού Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα», Πειραιεύς, 1982.
6. **Βαδούρα Ι.,** «Οι Λαϊκές Ακτοπλοϊκές Εταιρίες», Αθήνα, 1982.
7. **Δαγτόγλου Π.,** «Γενικό Διοικητικό Δίκαιο», Αθήνα, 1984.
8. **Δαγτόγλου Π.,** «Διοικητικό Δικονομικό δίκαιο», Αθήνα 1985.
9. **Δελούκα Ν.,** «Το Ναυτικό Δίκαιο», Αθήναι, 1979.
10. **Δεσποτόπουλου Κ.,** «Η έννοια του κράτους δικαίου», ΝοΒ 1975.
11. **Δημάκη Π.,** «Αττικό Δίκαιο», Αθήνα, 1976.
12. **Δημάκη Π.,** «Βυζαντινό Δίκαιο - Εμπορικοί Νόμοι στην Αρχαία Ελλάδα», Αθήναι, 1965.
13. **Δημαράκη Α. - Ντούνη Χ.,** «Ναυσιπλοΐα», Πειραιεύς, 1981.
14. **Δουμάνη Δ.,** «Νομοθεσία και μέτρα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος», Πειραιάς.
15. **Ζωτιάδου Γ.,** «Το Αιγαίον Αρχιπέλαγος και το Δίκαιον της Θάλασσας», Αθήναι, 1975.
16. **Hempel J.C.,** «Το πλοίο σας και η συντήρησή του», Κοπεγχάγη, 1963.
17. **Καμδύση Δ.,** «Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», Αθήναι - Κομοτηνή, 1982.
18. **Καραβάς Κ.,** «ΝαυτικόνΔίκαιον», 1956.
19. **Κόρσου Δ.,** «Εισηγήσεις Διοικητικού Δικαίου», Αθήναι, 1977.
20. **Κόρσου Δ.,** «Εισηγήσεις Διοικητικού Δικονομικού Δικαίου», Αθήναι, 1980.
21. **Κρεμεζή Δ.,** «Στοιχεία Αγγλικού Ναυτικού Δικαίου», Αθήναι, 1973.
22. **Λαζαρίδου Σ. - Μαράτου Σ.,** «Ο Πλοηγός», 1945.
23. **Λαιμού Α.,** «Το Ναυτικόν των γένους των Ελλήνων», Αθήναι, 1969.
24. **Λαιμού Α.,** «Ναυτιλιακά θέματα», Αθήναι, 1974.
25. **Λαιμού Α.,** «Το Ναυτικόν του Γένους των Ελλήνων», Αθήναι, 1968.
26. **Λαμπίρη Ι.,** «Η ευθύνη του Δημοσίου κατά το ισχύο Δίκαιο», Ε.Ε.Ν., Η - 1941.
27. **Lloyd's Register of Shipping, } - Dictionary of Disasters at sea»,** 1969.
28. **Λύκου Π.,** «Νηολόγια, Ναυτικά Υποθηκολόγια, Κατασχέσεις επί πλοίων», Πειραιεύς, 1965.
29. **Λύκου Π.,** «Κατάσχεσις και Αναγκαστική Εκτέλεσις επί πλοίων μετά τον νέον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας», Δ.Μ./Υ.Ε.Ν., 1970.

30. **Λυκούδη Π.**, «Ναυτικό Εργατικό Δίκαιο», Πειραιεύς, χ.χ.
31. **Λυκούδη Π.**, «Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού δικαίου», Πειραιάς, χ.χ.
32. **Μελέντη Κ.**, Η εκ της συντηρητικής κατασχέσεως κωλυσιπλοΐα», Δ.Μ./Υ.Ε.Ν., 1969.
33. **Μητρόπουλου Ε.** «Διαιρέση πλοίων σε κατηγορίες», Δ.Μ./Υ.Ε.Ν., 1972.
34. **Μπρίνια Ι.**, «Αναγκαστική εκτέλεση», Αθήναι, 1982.
35. **Ναυτικά Χρονικά**, τ. 1176/1.6.1984.
36. **Οικονομόπουλου Α.**, «Στοιχεία Κυβερνητικής», Αθήναι, 1949.
37. **Ορφανού Δ.**, «Καταμέτρηση χωρητικότητας εμπορικών πλοίων», Πειραιεύς, 1966.
38. **Παναγοπούλου Θ.**, «Στοιχεία Υπαλληλικού Δικαίου», Πειραιάς, 1985.
39. **Παπαθανασόπουλου Κ.**, «Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία», Αθήνα, 1981.
40. **Παπαμιχαλόπουλου Δ.**, «Η σύγκρουση πλοίων», Αθήναι, 1963.
41. **Παπαπολίτη Ν.**, «Επιθαλάσσιος αρωγή», Αθήναι, 1963.
42. **Παπαχατζή Γ.** «Σύστημα του ισχύοντος στην Ελλάδα Διοικητικού Δικαίου», Αθήναι, 1976.
43. **Παυλόπουλου Π.**, «Η αστική ευθύνη του Δημοσίου, Ι. Γενική Θεώρηση», Αθήνα, 1986.
44. **Παυλόπουλου Π.**, «Η Αστική ευθύνη του Δημοσίου, ΙΙ. Κατά τους κανόνες του Δημοσίου Δικαίου», Ημίτομος Α, Αθήνα, 1986.
45. **Παυλόπουλου Π.**, «Το ένδικο βοήθημα της αγωγής στο πλαίσιο της Διοικητικής Δικονομίας», Αθήνα, 1986.
46. **Πετιμεζά Θ.**, «Ναυτικό Δίκαιο», Αθήναι, 1928.
47. **Περογιαννάκη Χ.**, «Ναυτική Μετεωρολογία», Αθήναι, 1971.
48. **Ποταμιάνου Φ.**, «Περί κατασχέσεως πλοίων», 1949.
49. **Ρόκα Κ.**, «Ναυτικό Δίκαιο», Αθήναι, 1968.
50. **Σδούγκου Ζ.**, «Ναυτική Τέχνη», Αθήνα, 1981.
51. **Σπηλιωτόπουλου Ε.**, «Εγχειρίδιο Διοικητικού Δικαίου», Αθήναι - Κομοτηνή, 1982.
52. **Σταμάτη Κ.**, «Αστυνομικό Δίκαιο», Αθήναι, 1972.
53. **Σταμάτη Κ.**, «Γενικός Κανονισμός Λιμένος», Πειραιεύς, 1978.
54. **Σταμάτη Κ.**, «Το νομικό καθεστώς της ρύπανσης της θάλασσας», Ε.Δ.Δ.Δ. τ. ΙΖ - 1973.
55. **Σταμάτη Κ.**, «Λιμενική Αστυνομία», Αθήνα, 1983.
56. **Στασινόπουλου Μ.**, «Μαθήματα Διοικητικού Δικαίου», Αθήνα, 1976.
57. **Τσουρή Γ.**, «Ο διορισμός φύλακος επί κατεσχημένου πλοίου».
58. **Τσουρή Γ.**, «Ο Διοικητικός έλεγχος των ναυτικών ατυχημάτων», Αθήνα, 1978.
59. **Τσουρή Γ.**, «Ο Ναυτικός Νόμος των Ροδίων», Δ.Μ./Υ.Ε.Ν., 1969.
60. **Φραγκούλη Β.**, Τεχνική του πλοίου», Αθήναι, 1949.
61. **Χριστοδουλίδη Θ.**, «Εισαγωγή εις την Γενική θεωρίαν των Διεθνών Οργανισμών», Αθήνα, 1979.
62. **Η. W. Van Loon** (μετ. Ν. Σαρλή), «Ιστορία της Ναυτιλίας», Αθήναι, χ.χ.

ΕΚΤΥΠΩΣΗ :
ΓΡΑΦΙΚΕΣ ΤΕΧΝΕΣ
ΒΑΣΙΛΗ ΧΑΤΖΗΠΕΡΗ & ΣΙΑ Ε.Ε.
ΣΟΛΩΝΟΣ 44 - ΤΗΛ.: 27.97.324
Ν. ΙΩΝΙΑ