

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ
ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Ζαχαρούλα Γεννάδη

Διπλωματική εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιά ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2011

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στην γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

-Μιχαήλ Παζαρζής – Αναπληρωτής Καθηγητής (Επιβλέπων)

-Γεώργιος Σαμιώτης - Επίκουρος Καθηγητής

-Αναστάσιος Τσελεπίδης – Καθηγητής

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.»

Ευχαριστίες (gratias ago)

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμότατα εκ βάθους καρδίας, τον Επιβλέποντα Καθηγητή μου κ. Μιχαήλ Παζαρζή, για την αμέριστη συμπαράσταση στην εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας, ο οποίος με την υψηλή νομική κατάρτιση που διαθέτει με καθοδήγησε με τις παρατηρήσεις, συμβουλές και διορθώσεις του μέχρι την ολοκλήρωση του εγχειρήματος.

Ιδιαίτερη υποστήριξη μου παρείχαν οι γονείς μου Χρυσόστομος και Κωστούλα, οι οποίοι με την στοργή και την ανεξάντλητη υπομονή που επέδειξαν, με παρότρυναν να φέρω σε πέρας την ανά χείρας διπλωματική εργασία, κλείνοντας έτσι μια εποικοδομητική και επιστημονικά άρτια διετή φοίτηση στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιά.

Πρόλογος

Η εργασία αυτή έχει ως αντικειμενικό σκοπό την μελέτη και παράλληλα την προσπάθεια για κατανόηση και εμπάθυνση της έννοιας της ναυτικής εργασίας καθώς και των ιδιαιτεροτήτων που έχει το επάγγελμα του ναυτικού. Αν και ο στόχος της απόλυτης εξοικείωσης με τις έννοιες της ναυτικής κουλτούρας και φιλοσοφίας είναι εξαιρετικά δύσκολο να επιτευχθεί, εν τούτοις παρουσιάζει εξαιρετικό ενδιαφέρον η γνωριμία και η ανακάλυψη των συνθηκών και των αντιλήψεων που διαμόρφωσαν το νομικό πλαίσιο της ναυτικής εργασίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	ΣΕΛΙΔΕΣ
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	
1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	3
1.1.1 ΙΣΧΥΟΥΣΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ	6
2^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	
2.1 ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ – ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	20
2.1.1 ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ – ΑΝΑΛΥΣΗ	25
2.1.2 ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ	30
2.1.3 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	38
2.1.4 ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	51
2.1.5 ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΕΝΕΡΓΕΙΑ ΑΥΤΗΣ	55
2.2 ΕΙΔΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	73
3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	
3.1 ΣΥΛΛΟΓΙΚΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ	80
3.1.1 ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΣΩΜΑΤΕΙΟ	80
3.1.2 ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	80
4^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	
4.1 ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ	86

5^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	
5.1 ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ	89
5.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	92
5.3 Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.	94
5.3.1 ΦΟΡΕΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΙ	96
5.3.2 ΤΑ ΕΣΟΔΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ – Η ΠΡΟΣ ΕΙΣΦΟΡΑ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ	101
5.3.3 ΑΞΙΩΣΕΙΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΠΑΡΟΧΩΝ	109
6^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	
6.1 ΑΝΕΡΓΙΑ	120
7^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	
7.1 ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ	122
8^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	
8.1 ΠΡΟΝΟΙΑ	125
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	129
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	131
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	132
ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	135
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	137

Εισαγωγή

Η Ελλάδα αποτελεί από αρχαιοτάτων χρόνων κομβικό γεωγραφικό σημείο για την ανάπτυξη ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Η ζωή του ναυτικού επομένως, αποτέλεσε και αποτελεί μια ζωή πλούσια σε δραστηριότητες και γεμάτη από προκλήσεις. Τα στατιστικά στοιχεία το αποδεικνύουν. Για του λόγου του αληθές, στις 31/10/1977 ο εμπορικός στόλος ανερχόταν σε 3845 πλοία ενώ το 1993 σύμφωνα με το Lloyd's Register, τα πλοία με ελληνική σημαία έφταναν σε 47.396.000 dwt¹, με ανάλογη αύξηση του ναυτεργατικού δυναμικού.

Η φύση του επαγγέλματος του ναυτικού είναι πλήρως συνυφασμένη με τους συνεχείς κινδύνους της ναυσιπλοΐας καθώς και της σκληρής και συνεχόμενης εργασίας, πολλές φορές σε αντίξοες συνθήκες και όχι μόνο καιρικές. Ο ναυτικός επομένως ευρισκόμενος σε συνεχή εγρήγορση με αλλεπάλληλες μετακινήσεις και διαρκή παραμονή στο πλοίο χρήζει ιδιαίζουσας μεταχείρισης. Κατ' επέκταση, η νομοθεσία οφείλει και είναι προσαρμοσμένη στις ιδιαίτερα αυξημένες απαιτήσεις του ναυτικού επαγγέλματος. Είναι εκεί για την προστασία του ναυτικού. Το κράτος, οφείλει επομένως να αναλαμβάνει άμεσα δράση. Η κατανόηση των επαυξημένων αναγκών, απαιτεί την θέσπιση προστατευτικών διατάξεων πέρα της κοινής νομοθεσίας.

Οι σύγχρονοι διεθνείς κανονισμοί και νομοθεσίες που ισχύουν για την ναυτιλία ήταν απόρροια εμπειριών και εθίμων που αποκρυστάλλωναν την ζωή της ναυτιλιακής κοινότητας. Συνεπώς, αποτελούν την ενσωμάτωση νόμων και διατάξεων όπως, ο Ναυτικός Νόμος των Ροδίων, η Ordonnance de Trani, το Jugement d'Oleron, οι νόμοι του Wisby, οι νόμοι της Damme και τέλος το Consolado Del Mare. Αξιοσημείωτη είναι η συμβολή της Γαλλικής Ordonnance du 22 Septembre 1668 την οποία ακολουθεί η Ordonnance de la Marine (1681), η οποία αποτέλεσε την βάση του Γαλλικού Εμπορικού Κώδικα. Η γαλλική Ordonnance, αποτέλεσε το ακριβέστερο εργαλείο για την διαμόρφωση ομοιόμορφων νομοθεσιών.

Σε διεθνές επίπεδο, τεράστια είναι η συμβολή της Διεθνούς Οργανώσεως Εργασίας με την σύσταση της Ισομερούς Ναυτικής Επιτροπής. Η αποστολή της

¹ Dwt: νεκρό βάρος πλοίου

ειδικής αυτής Επιτροπής είναι η κατά το δυνατόν προαγωγή κοινού δικαίου ναυτικής εργασίας.

Μέσω των αδιάλειπτων εξελίξεων της ναυτεργατικής νομοθεσίας διακρίνεται έντονα ο άρρηκτος δεσμός τους με την κοινωνιολογική θέση των ναυτικών. Το κοινό σημείο της ναυτικής με την χερσαία εργασία είναι η ανάγκη προστασίας του εργαζόμενου. Ωστόσο, λόγω της επιτακτικής ανάγκης για διατήρηση του αυτόνομου χαρακτήρα της ναυτικής εργασίας – ναυτεργατικού δικαίου, η συμπλήρωση με διατάξεις του κοινού δικαίου περιορίζεται στον ελάχιστο βαθμό στο απολύτως αναγκαίο, ήτοι στο κενό δικαίου.

Περαιτέρω διατάξεις που μεριμνούν υπέρ των ναυτικών ανευρίσκονται στο Αττικό Ιδιωτικό Δίκαιο, το Δίκαιο της Αθηναϊκής Δημοκρατίας και το Βυζαντινό Δίκαιο, καθώς και στην γαλλική και ιταλική νομοθεσία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα του σύγχρονου πνεύματος προστασίας του Έλληνα ναυτικού είναι η ψήφιση του νόμου περί ναυτικής εργασίας. Σε παράλληλη πορεία κινείται και ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ). Με έμφαση στην κοινωνική μεταρρύθμιση και στο σεβασμό της προσωπικότητας του ναυτικού ο ΚΙΝΔ τονίζει και αναδεικνύει σε ύψιστης σημασίας αρχή την ανθρωπιστική προσέγγιση της ναυτικής εργασίας.

1^ο Κεφάλαιο

1.1 Ορισμός ναυτικού επαγγέλματος και ναυτικής εργασίας

Το βασικό πρόσωπο στην παρούσα εργασία είναι ο ναυτικός. Η λέξη αυτή αποδιδόταν και αποδίδεται στον εργαζόμενο στα πλοία, δηλαδή στο πρόσωπο που παρέχει σωματικές και πνευματικές δυνάμεις για την ορθή και εύρυθμη λειτουργία του πλοίου. Στην πορεία, κρίθηκε αναγκαία η διάκριση των ειδικοτήτων στην παροχή εργασίας στα πλοία με την ανάθεση ειδικότερων αρμοδιοτήτων σε πρόσωπα. Έτσι, καθιερώθηκαν και άλλοι όροι πέραν αυτού του ναυτικού, όπως ναυτεργάτης, πλήρωμα κ.α. Ο νομοθέτης στο άρθρο 55 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.), όρισε αρχικά τον πάροχο ναυτικής εργασίας ως «εργαζόμενο στην θάλασσα». Στην συνέχεια όμως, λόγω της σύγχυσης που προκαλούταν εξαιτίας της ευρύτητας της παραπάνω έννοιας, κρίθηκε σκόπιμο από τον νομοθέτη να προβεί σε μια περαιτέρω διάκριση. Έτσι, διακρίθηκαν α) σε ναυτικούς και β) σε εργάτες θάλασσας. Κριτήριο της παραπάνω κατάταξης σύμφωνα με το άρθρο 55, παράγραφο 2 του Κ.Δ.Ν.Δ είναι η εγγραφή των ναυτικών στο ειδικό μητρώο απογραφής και έτσι σύμφωνα με το άρθρο 55, παράγραφος 3 του Κ.Δ.Ν.Δ εργάτες θάλασσας είναι α) όσοι εργάζονται κατ' επάγγελμα σε πλοία που δεν τηρούν ναυτολόγια και σε όσα εφαρμόζονται βοηθητικά ναυτολόγια, παραδείγματος χάριν αλιείς, λεμβούχοι κλπ και β) όσοι εργάζονται ως πλοηγοί ή αλιεργάτες σε πλοία που τηρούν εκ του νόμου ναυτολόγιο, ενώ αξιοσημείωτο ρόλο διαδραματίζει και το πλήρωμα ενός πλοίου, με την έννοια της προσφοράς υπηρεσιών.

Περαιτέρω, στην νομοθεσία μας υπήρξαν περισσότεροι του ενός ορισμοί για την έννοια του ναυτικού. Σε γενικές γραμμές, οι παραπάνω ορισμοί διέκριναν α) την ευρεία έννοια του όρου κατά την οποία «ναυτικός είναι κάθε εργαζόμενος στην θάλασσα, ατομικά ή μέλος πληρώματος, η σχέση του οποίου ρυθμίζεται από το γενικό εργατικό δίκαιο», καθώς και β) την στενή έννοια του όρου όπου «ναυτικοί είναι οι εργαζόμενοι, μέλη συγκροτημένου πληρώματος, τις σχέσεις των οποίων ρυθμίζει το ναυτεργατικό δίκαιο». Συμπερασματικά, ναυτικός είναι το πρόσωπο, το οποίο τελεί σε υπηρεσία ενός πλοίου ως μέλος του πληρώματος οποιουδήποτε βαθμού και ειδικότητας. Σημαντικά στοιχεία του παραπάνω ορισμού είναι τα κάτωθι:

Α) Πρόσωπο που προσφέρει υπηρεσίες στο πλοίο κατά την διάρκεια του ταξιδιού.

Β) Πρόσωπο ενταγμένο στο πλοίο ως μέλος του πληρώματος του, με την έννοια να αποτελεί μέλος της οργανικής ενότητας των επί του πλοίου και για το συγκεκριμένο ταξίδι προσώπων. Προς απόδειξη της παραπάνω ιδιότητας, τα παραπάνω πρόσωπα αναγράφονται στο ναυτολόγιο του πλοίου.

Γ) Πρόσωπα κάθε βαθμού

Δ) Πρόσωπα κάθε εξειδίκευσης

Ε) Βασική σχέση εργασίας, ιδιωτικού δικαίου

ΣΤ) Πρόσωπα κάθε φύλου και εθνικότητας

Ζ) Εκπλήρωση υπηρεσιών ανεξαρτήτως εργοδότη (πλοιοκτήτης – εφοπλιστής / εταιρείες πάσης φύσεως)

Τα παραπάνω χαρακτηριστικά που περιλαμβάνονται στην ιδιότητα του ναυτικού συνιστούν το ναυτικό επάγγελμα. Ως ναυτικό επάγγελμα επομένως μπορούμε να ορίσουμε την παροχή σωματικών και πνευματικών υπηρεσιών του ναυτικού πάνω στο πλοίο, όπου το πλοίο αποτελεί έναν ιδιαίτερο χώρο παροχής εργασίας. Η ιδιομορφία του ναυτικού επαγγέλματος και η διαφορά του από όλα τα επαγγέλματα που ασκούνται στην ξηρά, συνίσταται στο χώρο που παρέχεται η εργασία, δηλαδή στο πλοίο. Το πλοίο συνιστά ένα χώρο εργασίας ευμετάβλητο και συνεχώς μετακινούμενο. Αυτό ακριβώς το χαρακτηριστικό, διαμορφώνει την εργασία του ναυτικού ως μοναδική και με σαφείς ιδιαιτερότητες και δυσκολίες. Ο ναυτικός δεν έχει την δυνατότητα της επιλογής αλλαγής περιβάλλοντος και πέραν των ωρών εργασίας του, αλλά είναι υποχρεωμένος εκ της φύσεως της εργασίας του να παραμένει και να διαμένει στο χώρο εργασίας, δηλαδή στο πλοίο καθ' όλη την διάρκεια της ημέρας και όσο διαρκεί η επαγγελματική του προσφορά.

Το ναυτικό επάγγελμα επομένως, αποτελεί μια ιδιάζουσα μορφή εργασίας, που απαιτεί διαφορετική ρύθμιση από την εργασία της ξηράς καθώς και την διάπλαση ειδικού κλάδου του εργατικού δικαίου, του ναυτεργατικού δικαίου ή δικαίου της ναυτικής εργασίας.

Το ναυτεργατικό δίκαιο καλείται να αντιμετωπίσει και να σταθμίσει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του ναυτικού επί του πλοίου, τόσο ως εργαζόμενου, όσο και ως διαμένοντος στο πλοίο. Έτσι τίθενται αυστηρά κριτήρια στην επιλογή

ενός προσώπου για το επάγγελμα του ναυτικού. Η παραπάνω εργασία απαιτεί επαγγελματική ετοιμότητα ανεξαρτήτως ωραρίου εργασίας για την αντιμετώπιση κάθε κινδύνου που μπορεί να ανακύψει κατά την διάρκεια του πλου. Επομένως, τα προσόντα που απαιτούνται είναι :

A) Υπευθυνότητα

B) Γνώση θαλάσσιων κινδύνων

Γ) Άμεση αντιμετώπιση προβλημάτων

Δ) Συναίσθηση του υψηλού αισθήματος ευθύνης των καθηκόντων και αναγνώριση του υπέρτατου αγαθού της ζωής, το οποίο ο ναυτικός καλείται να υπερασπιστεί με κάθε πιθανό ατομικό κίνδυνο, γιατί έστω και ελαφρά αμέλεια μπορεί να επιφέρει μοιραία αποτελέσματα.

E) Προσαρμοστικότητα / Ευελιξία

Το επάγγελμα του ναυτικού δεν αποτελεί σε καμία περίπτωση ένα τυπικό κλασσικό επάγγελμα. Όποιος το ακολουθήσει, οφείλει να γνωρίζει εκ των προτέρων ότι το επάγγελμα που επέλεξε αποτελεί τρόπο ζωής που πολλές φορές προηγείται της ατομικής ή ακόμα και οικογενειακής ζωής. Αυτό φαίνεται καθαρά από το γεγονός ότι απαιτείται η τήρηση αυστηρών προϋποθέσεων για την διακοπή προσφοράς εργασίας ή την εγκατάλειψη του πλοίου από το ναυτικό για σοβαρούς λόγους.

Η καθημερινότητα του ναυτικού είναι εξαιρετικά δύσκολη και αυτό γιατί αν και οι συνθήκες διαβίωσης βελτιώνονται συνεχώς, ο ναυτικός καλείται να αντιμετωπίσει έντονη μοναξιά, πλήξη, μονοτονία, καθώς είναι αναγκασμένος να βρίσκεται για μεγάλο χρονικό διάστημα μακριά από την οικογένεια του, το φιλικό και κοινωνικό του περιβάλλον, ενώ ταυτόχρονα είναι υποχρεωμένος να συναναστρέφεται και εκτός της εργασίας του, με τους ίδιους ανθρώπους. Επιπλέον, οι καιρικές συνθήκες οι οποίες μεταβάλλονται συνεχώς καθώς το πλοίο κινείται σε σύντομο χρονικό διάστημα σε όλες τις ηπείρους, επιβάλλουν την άμεση προσαρμογή του ναυτικού, ώστε να μην έχουν δυσμενή επίδραση στην υγεία και στην αποδοτικότητα του.

1.1.1 Ισχύουσα νομοθεσία

Με γνώμονα την Εθνική Οικονομία και τα όρια που θέτει ο τομέας της Εμπορικής Ναυτιλίας, το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει το ναυτεργατικό δίκαιο στην Ελλάδα, χαρακτηρίζεται από κατεξοχήν προστατευτικές ρυθμίσεις για τον ναυτικό. Για την αντιμετώπιση ζητημάτων για τα οποία δεν υπάρχει νομοθετική ρύθμιση, ο θεσμός των συλλογικών συμβάσεων δίνει την λύση. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι κεντρικό ρόλο διαδραματίζουν οι επαγγελματικές οργανώσεις των εργαζομένων και έτσι η επέμβαση του Κράτους περιορίζεται στον αναγκαίο βαθμό. Σημαίνοντα ρόλο έχει η προσωπικότητα του εργαζόμενου ναυτικού, κάτι που λήφθηκε υπόψη και στην διαμόρφωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άλλα και στην ναυτεργατική νομοθεσία γενικότερα. Χαρακτηριστικό του πλοιοκτήτη / εργοδότη είναι το καθήκον που έχει για επίδειξη πρόνοιας στην σχέση του με τον εργαζόμενο / ναυτικό και αντίστοιχα το καθήκον πίστης που έχει ο ναυτικός. Δεν θα πρέπει να παραγνωρίσουμε το γεγονός ότι το ναυτεργατικό δίκαιο εξελίσσεται και προσαρμόζεται στις διαρκείς και αέναες μεταβολές που εκ της φύσεως της εργασίας του ναυτικού λαμβάνουν χώρα και εδώ εντοπίζεται η σημαντική διαφοροποίηση τους από τους εργαζόμενους στην ξηρά. Δεν θα πρέπει να παραλείψουμε ότι στην ναυτική εργασία υπάρχουν ειδικές ρυθμίσεις που είναι θεσπισμένες λόγω της φύσεως της εργασίας, οι οποίες υπερισχύουν από γενικές ισχύουσες ή μέλλουσες να θεσπιστούν διατάξεις του εργατικού δικαίου.

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου χρησιμοποιεί τον όρο «σύμβαση ναυτολογήσεως» καθότι οι διατάξεις του διέπουν ειδικότερα θέματα και όχι όλα όσα απαρτίζουν την ναυτική εργασία και η ορολογία που χρησιμοποιεί για τον εργαζόμενο στην θάλασσα είναι «ναυτικός», κάτι που διευκολύνει την πληρέστερη μελέτη και κατανόηση διότι η παραπάνω έννοια περιλαμβάνει κάθε εργαζόμενο επί του πλοίου. Από τα παραπάνω συνάγεται η ιδιαίτερη φροντίδα που επιδεικνύει η ελληνική νομοθεσία στο πρόσωπο του ναυτικού και με τον τρόπο αυτό προτάσσεται ο έντονα κοινωνικός χαρακτήρας που έχουν οι παραπάνω διατάξεις.

Συνοπτικά, οι κυριότερες πηγές του Ναυτεργατικού Δικαίου είναι ο νόμος, το Σύνταγμα (άρθρα 4,5,12,72), οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας και οι διαιτητικές αποφάσεις ρύθμισης των συλλογικών διαφορών (Α.Ν. 3276/1945 «περί συλλογικών συμβάσεων εν τη ναυτική εργασία όπως τροποποιήθηκε με το Ν.Δ. της 10 Μαΐου

1946 και Α.Ν. 304/1947 με συμπληρωματική εφαρμογή του άρθρου 680 Α.Κ. και Α.Ν. 299/1936 «περί ρυθμίσεως συλλογικών διαφορών εν τη ναυτική εργασία», Νόμος 3239/1955), οι διεθνείς συμβάσεις που αφορούν την ναυτική εργασία (κατευθύνσεις Ε.Ε.), τα καταστατικά των ναυτεργατικών και εφοπλιστικών ενώσεων, (Ν.Δ. 85/1974 «περί αποκαταστάσεως των συνδικαλιστικών ελευθεριών των εν τη θαλάσση εργαζομένων», Νόμος 5/1975) και τέλος το έθιμο (αποτελέσει την βασική πηγή στα πρώτα χρόνια ακμής της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας).²

Το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την ναυτική εργασία εντοπίζεται κυρίως στα παρακάτω νομοθετήματα³:

- Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Ν. 3816/1958)
- Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Ν.Δ.187/1973)
- Ν.1376 της 15/18.7.1983: «Μέτρα για την αντιμετώπιση της ναυτιλιακής κρίσης και συναφείς διατάξεις»
- Αστικός Κώδικας: άρθρο 659 (α. 57 ν.3816/58 ΚΙΔΝΔ)
- Οδηγία 1999/95/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13^{ης} Δεκεμβρίου 1999 σχετικά με την επιβολή των διατάξεων περί των ωρών εργασίας των ναυτικών επί των πλοίων που καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες.
- Β.Δ. της 6/12/1939 και μεταγενέστερα το Β.Δ. 806 της 30.11/16.12.1970: «Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού «περί εργασίας επί των ελληνικών φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω».
- Π.Δ. 281/1998: «Εφαρμογή απαιτήσεων για τήρηση φυλακής των ναυτικών».
- Ν. 2974/2001: «Κύρωση της 180 Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας για τις ώρες εργασίας των ναυτικών και την επάνδρωση των πλοίων» και του

² Βλ. Δημητρίου Νικολ. Καμβύση «Ναυτεργατικό Δίκαιο – Ισχύουσα νομοθεσία – ερμηνεία – σχόλια – νομολογία», εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα Αθήνα – Κομοτηνή 1994, σελίδα 48-49.

³ Από Λεκέας Γ. Σωκράτης (2002), Ναυτική εργασία – Πρακτική εφαρμογή εργατικού δικαίου, τόμος 3^α, Εκδ. Νομική βιβλιοθήκη, σελίδες 51-68.

Πρωτοκόλλου 1996 στη Σύμβαση περί ελαχίστων επιπέδων ασφαλείας των εμπορικών πλοίων, 1976».

- **Ν.Δ. 420/1970 «περί αλιευτικού κώδικα»:** περιλαμβάνει συγκεκριμένες ρυθμίσεις για τους ναυτολογούμενους και τους δύτες στα αλιευτικά πλοία.
- **Π.Δ. 407/2001:** «Μέτρα για την προστασία των νέων που απασχολούνται με σχέση ναυτικής εργασίας στο ναυτιλιακό και στον αλιευτικό τομέα για την προσαρμογή προς την οδηγία 94/33/ΕΚ».
- **Α.Ν. 1637/1939:** «περί συνθέσεως των πληρωμάτων ελληνικών πλοίων», τον οποίο κατήργησε το Ν.Δ 2651/1953 «περί συνθέσεως των πληρωμάτων».
- **Π.Δ. 237 της 10/24 Ιουν 1987:** «Σύνθεση των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας 500,01 μέχρι 3.000 κόρων».
- **Π.Δ. 256 της 26.7./7.8.1986:** «Περί ειδικών προσόντων απογραφής ναυτικών».
- **Π.Δ. 243/1998:** «Προϋποθέσεις απόκτησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και δικαιωμάτων υπηρεσίας στα πλοία».
- **Π.Δ. 114/2001:** «Περί καθορισμού εξεταστέων μαθημάτων και ύλης για εξετάσεις προς απόκτηση Αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας Οικονομικών Αξιωματικών Ε.Ν. και για τον χαρακτηρισμό ως Δοκίμων Οικονομικών».
- **Π.Δ.260/2001:** «Περί ειδικών προσόντων απογραφής και απόκτησης αποδεικτικών ικανότητας – καθορισμός ειδών αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας» (με την ισχύ του παρόντος καταργήθηκε το π.δ. 43/2000.
- **Ν. 762 της 24/30.3.1978:** «Περί αστικής ευθύνης του ως αντιπροσώπου του εργοδότη συνάπτοντος εν Ελλάδι σύμβασιν εργασίας μετά ναυτικού».
- **Α.Ν 2525/1940:** «περί ΝΑΤ», όπως τροποποιήθηκε με τον ν.3170/55 όπως τροποποιήθηκε με το Ν.Δ 3539/56 και μεταγενέστερα με τον κωδικοποιημένο Νόμο 792 του 1978.
- **Π.Δ. 228/1998:** «Επιδότηση Ανέργων Ναυτικών», όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του π.δ.281/2001(ΦΕΚ Α'196).

- **Π.Δ. 96/2001:** «Χορήγηση οικονομικής ενισχύσεως σε ορισμένες κατηγορίες ναυτικών λόγω εορτών Χριστουγέννων 2000»
- **Π.Δ. 253/1998:** «Χορήγηση οικονομικής ενισχύσεως σε ορισμένες κατηγορίες ναυτικών»
- **Ν. 2107/1992:** «Διεθνής Σύμβαση για τις φορτωτικές» [Άρθρα 2 παρ. 3,4 παρ. 6,6]. [Με την από 12-27 Μαΐου 1993 (ΦΕΚ Α'27.5.93) ανακοίνωση του Υπουργού Εξωτερικών η άνω Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ ως προς την χώρα μας την 23.6.1993]
- **Ν.Δ. 92/1973:** «Περί ιδρύσεως Εστίας Ναυτικών»
- **Ν. 1639 της 18/18.7.1986:** «Κύρωση της 71 Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας για τις συντάξεις των ναυτικών»
- **Ν. 2575/1998:** «Ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας». [Άρθρο 4 παρ 2β, γ, 4, 5^α-γ,6ζ-ι και άρθρο 5 (Θέματα ασφάλισης ναυτικών, σύνταξης κ.λ.π.)]
- **Α.Ν 299/1936:** «περί ρυθμίσεως συλλογικών διαφορών εν τη ναυτική εργασία»
- **Α.Ν. 3276 της 26/27 Ιουν.1944:** «Περί Συλλογικών Συμβάσεων εν τη Ναυτική Εργασία», ο οποίος τροποποιήθηκε με τα Ν.Δ από 10/5/1946 και 304/1947.
- **Ν.1264/1982:** «Για τον εκδημοκρατισμό του συνδικαλιστικού κινήματος και την κατοχύρωση των συνδικαλιστικών ελευθεριών των εργαζομένων». [Άρθρα 1 παρ. 1-2, 32 παρ. 1 (Συνδικαλιστικές οργανώσεις)]
- **Ν.330/1976:** «Περί επαγγελματικών σωματείων και ενώσεων και διασφάλισης της συνδικαλιστικής ελευθερίας». [Άρθρα 26-28, 32-38, 40, 42 (απεργία κ.λ.π.)]
- **Ν.5/1975:** «Περί συμπληρώσεως του υπ' αριθ. 85/74 νομοθετικού διατάγματος «Περί αποκαταστάσεως των συνδικαλιστικών ελευθεριών των εν τη θάλασση εργαζομένων»

- **Ν.Δ. 85/1974:** «Περί αποκαταστάσεως των συνδικαλιστικών ελευθεριών των εν τη θαλάσση εργαζομένων»
- **Ν. 2224/1994:** «Ρύθμιση θεμάτων εργασίας, συνδικαλιστικών δικαιωμάτων, υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων και οργάνωσης Υπουργείου Εργασίας και των εποπτευομένων από αυτό νομικών προσώπων και άλλες διατάξεις». [Άρθρα 56, 58 (ναυτεργατικές οργανώσεις, εκλογές κ.λ.π.)]
- **Ν. 2172/1993:** «Τροποποίηση και αντικατάσταση των διατάξεων του ν. 1756/1988 «Κώδικας Οργανισμού Δικαστηρίων και Κατάστασης Δικαστικών Λειτουργών» του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας και άλλες διατάξεις». [Άρθρο 46 (ναυτεργατικές οργανώσεις, εκλογές κ.λ.π)].

Συμπληρωματικές διατάξεις για την ναυτική εργασία:

- **Ν. 551/1915:** περί ατυχημάτων εκ βιαίου συμβάντος, που εφαρμόζεται και στη σύμβαση ναυτολόγησης, κατά ρητή αναφορά του άρθρου 66 εδ. Β του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου – ν. 3816/1958 – (βλ. και απόφαση ΑΠ 600/1996 ΕΛΔ 1999, 117).
- **Ν. 2151/1920, Ν.Δ. 4361/1964:** θέματα συνδικαλισμού

Ειδικότερες νομικές διατάξεις:

- **Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας:** Ν.Δ. 2652/17/30 Οκτ. 1953 ΦΕΚ Α'30.10.1953, 297, άρθρα 2,3 Εγκ. ΥπΕμπΝαυτ. Αριθ. πρωτ. 80742/4665. Αποφ. ΥπΟικΕμπΝαυτΔημΤαξ αριθ. 4803/12/10^α της 29 Ιουν./15 Ιουλ. της 14/18 Ιουλ. 1983 ΦΕΚ Α'96, Β.Δ.775 της 19/28 Νοεμβρ. 1970 ΦΕΚ Α'255, απόφ ΥπΕμπΝαυτ. Για τον ν. 1376/1983, αριθ, 70150/6537 της 17/20 Οκτ. 1983 ΦΕΚ Β'607, Ν. 2107 της 29/29 Δεκ.1992 ΦΕΚ Α' 253, διόρθ. ΦΕΚ Α'13/9.2.92 και ΦΕΚ 51/7.4.93, Ν. 1923/1991 ΦΕΚ Α'13/14.22.1991.
- **Συλλογικές σ.ε.:** Συμφωνητικό 7/12/1956 κοινοπ. Με υπ'αριθ. 78483/3116 της 16 Δεκεμβρίου 1956 έγγραφο του Υπ.Εμπ.Ναυτ. με προξενικές αρχές κ.λ.π Ν. 948/1979 της 19/25 Ιουλ. 1979 ΦΕΚ Α'167, αποφάσεις για πλόες σε ορισμένες περιοχές: Αγκόλα, ποταμός SHAT AL ARAB, περσοαραβικό κόλπο κ.λ.π.

- **Σ.Σ.Ε. Πλοίων διαφόρων κατηγοριών:** φορτηγών 501-4500 τόννων, επιβατηγών μεσογειακών και τουριστικών πλοίων, ναυαγοσωστικών και ρυμουλκών πορθμείων, επιβατηγών ακτοπλοϊκών, φορτηγών άνω των 4.500 τόννων, φορτηγών ακτοπλοϊκών (M/S) μέχρι 500.κ.ο.χ., πετρελαιοκινήτων και ιστιοφόρων, ποταμοπλοίων φορτίου υγρών καυσίμων, υπερωκεανίων κ.α.
- **Πληρωμάτων σύνθεση:** Ν.Δ. 2651 της 7/30 Οκτωβρίου 1953 (ΦΕΚ Α'297), Β.Δ. 411 της 4/20 Ιουνίου 1968 ΦΕΚ Α'134, Π.Δ. 177 της 4/13 Μαρτίου 1974 ΦΕΚ Α'64, απόφ. Υπ.Εμπ.Ναυτ. αριθ. 70151/4127 της 17 Μαΐου/12 Ιουνίου 1978 ΦΕΚ Β'529, απόφ. Υπ.Εμπ.Ναυτ. 70004/1785 της 8/28 Μαρτίου 1979 ΦΕΚ Β'308, Π.Δ. 404 της 29 Απριλ./9 Μαΐου 1980 ΦΕΚ Α'111, απόφ. Υπ.Εμπ.Ναυτ. 70003/6878 της 10/21 Νοεμβρίου 1983 ΦΕΚ Β'658, απόφ. Υπ.Εμπ.Ναυτ. 70004/3209 της 25 Απριλίου /17 Μαΐου 1984 ΦΕΚ Β'309, απόφ. Υπ.Εμπ.Ναυτ. 70004/2379 της 28 Μαρτίου /25 Απριλίου 1985 ΦΕΚ Β'223, απόφ. Υπ.Εμπ.Ναυτ. 70005/3840 της 23/31 Μαΐου 1985 ΦΕΚ Β'356, απόφ. Υπ.Εμπ.Ναυτ. 70003/75 της 8 Ιαν./21 Φεβρ. 1986 ΦΕΚ 59, απόφ. Υπ.Εμπ.Ναυτ. 70004/1836 της 14/23 Απριλίου 1986 ΦΕΚ Β'350, απόφ. Υπ.Εμπ.Ναυτ. 70003/5423 της 1/30 Δεκεμβρίου 1986 ΦΕΚ Β'916, Π.Δ.237 της 10/24 Ιουνίου 1987 ΦΕΚ Α'102, Π.Δ. 238 της 10/24 Ιουνίου 1987 ΦΕΚ Α'102, απόφ. Υπ.Εμπ.Ναυτ. 2311.4/12/90 της 13 Μαρτίου /10 Απριλίου 1990 ΦΕΚ Β'259, Π.Δ. 130 της 14/28 Απριλίου 1995 ΦΕΚ Α'78 ,
- **Γραφεία Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας:** Ν.Δ. της 17/18 Οκτωβρίου 1923 άρθρα 7 και 9, Ν. 4369 της 13/17 Αυγούστου 1929, Π.Δ. της 31 Ιουλίου /6 Αυγούστου 1930, Π.Δ. της 19/22 Απριλίου 1932, Π.Δ. της 10/12 Οκτωβρίου 1933, Π.Δ. της 28 Νοεμβρίου /16 Δεκεμβρίου 1934 ΦΕΚ Α'434, Α.Ν. 192 της 30 Σεπτεμβρίου /5 Οκτωβρίου 1936 ΦΕΚ Α'438, Β.Δ. της 3/4 Ιανουαρίου 1937 ΦΕΚ Α'9, Ν.31 της 23 Ιουλίου 1946 ΦΕΚ Α'225,
- **Διπλώματα, άδειες ικανότητας:** Ν. 4183 της 2 Ιουνίου /5 Ιουλίου 1929 που κατήγγησε 18 προηγούμενα νομοθετήματα, Β.Δ. της 3/18 Φεβρουαρίου 1954 – κωδικοποιητικό – της 3/18 Φεβρουαρίου 1954 ΦΕΚ Α'27, Β.Δ. 841 της 22 Νοεμβρίου / 9 Δεκεμβρίου 1968 ΦΕΚ Α'291, Β.Δ. 446 της 17/27 Ιουνίου 1970 ΦΕΚ Α'143, Β.Δ. 726 της 24 Οκτωβρίου /9 Νοεμβρίου 1970 ΦΕΚ Α'239, Β.Δ. 70 της 28 Ιανουαρίου /10 Φεβρουαρίου 1971 ΦΕΚ Α'32 , Β.Δ.

124 της 18 Φεβρουαρίου /6 Μαρτίου 1971 ΦΕΚ Α'47, Ν.Δ. 855 της 15/18 Μαρτίου 1971 ΦΕΚ Α'54, Β.Δ. 431 της 18/29 Ιουνίου 1971 ΦΕΚ Α'129, Π.Δ. 205 της 20/28 Αυγούστου 1973 ΦΕΚ Α'193 Π.Δ.128 της 7/18 Φεβρουαρίου 1974 άρθρο 8, Π.Δ. 269 της 30 Μαρτίου /5 Απριλίου 1974, Π.Δ. 333 της 18 Απριλίου /8 Μαΐου 1974 ΦΕΚ Α'124, Ν.Δ. 366 της 28/30 Μαρτίου 1974 ΦΕΚ Α'86, Π.Δ. 440 της 4 Μαΐου /24 Ιουνίου 1974 ΦΕΚ Α'171, Π.Δ. 469 της 29 Απριλίου/29 Ιουνίου 1974 ΦΕΚ Α'183, Π.Δ. 228 της 5/11 Απριλίου 1975 ΦΕΚ Α'65 , Π.Δ. 591 της 29 Αυγούστου/ 8 Σεπτεμβρίου 1975 ΦΕΚ Α'191, Π.Δ. 923 της 4/17 Δεκεμβρίου 1976 ΦΕΚ Α'335, Π.Δ.264 της 23/28 Μαρτίου 1977 ΦΕΚ Α'90, Π.Δ. 757 της 30 Αυγούστου /3 Σεπτεμβρίου 1977 ΦΕΚ Α'248, Π.Δ. 435 της 31 Μαΐου /5 Ιουνίου 1978 ΦΕΚ Α'89, Π.Δ. 757 της 30 Αυγούστου /3 Σεπτεμβρίου 1977 ΦΕΚ Α'248, Π.Δ. 435 της 31 Μαΐου /5 Ιουνίου 1978 ΦΕΚ Α'1978, Π.Δ. 996 της 12/18 Δεκεμβρίου 1979 ΦΕΚ Α'277, Π.Δ. 533 της 23 Μαΐου /3 Ιουνίου 1981 ΦΕΚ Α'142, Π.Δ. 762 της 9/27 Ιουλίου 1981 ΦΕΚ Α'196, Π.Δ. 1033 της 1/15 Σεπτεμβρίου 1981 ΦΕΚ Α'254, Π.Δ. 362 της 26-28 Μαΐου 1982 ΦΕΚ Α'64, Π.Δ. 363 της 18/28 Μαΐου 1982 ΦΕΚ Α'64, Π.Δ. 17 της 18/24 Ιανουαρίου ΦΕΚ Α'14, Π.Δ. 455 της 9/21 Νοεμβρίου 1983 ΦΕΚ Α'171, Π.Δ.65 της 18/27 Φεβρουαρίου 1984 ΦΕΚ Α'21, Π.Δ. 394 της 6/18 Νοεμβρίου 1986 ΦΕΚ Α'176, Π.Δ. 437 της 19/31 Δεκεμβρίου 1986 ΦΕΚ Α'214, απόφ.ΥπεμπΝαυτ 2131.25/15/89 της 11 Μαΐου/ 2 Ιουνίου 1989 ΦΕΚ Β'427, Π.Δ. 434 της 1/21 Αυγούστου 1989 ΦΕΚ Α'188, Π.Δ. 435 της 1/21 Αυγούστου 1989 ΦΕΚ Α'188, Π.Δ. 12 της 31 Δεκεμβρίου 1992 / 1 Φεβρουαρίου 1993 ΦΕΚ Α'5, Π.Δ. 89 της 11/28 Απριλίου 1994 ΦΕΚ Α'67 , Π.Δ. 243 της 22/29 Ιουλίου 1998 ΦΕΚ Α'181 (σημ. τροπ. Με Π.Δ. 19/2001, ΦΕΚ Α'14)

- **Ηλικία:** Ν. 4211 της 19/25 Ιουλίου 1929 ΦΕΚ Α'246 (Παίδες εν Ναυτική Εργασία»), Ν. 4505 της 5/7 Απριλίου 1930, Ν. 4674 της 8/12 Μαΐου 1930 ΦΕΚ Α'156, Ν. 4318 της 1/1 Ιουνίου 1963,
- **Κανονισμοί:** επιβατηγά Β.Δ. 683 της 4 Αυγούστου /4 Οκτωβρίου 1960 ΦΕΚ Α'158, φορτηγά Β.Δ. 806 της 30 Νοεμβρίου /16 Δεκεμβρίου 1970
- **Έγγραφα ταυτότητας:** Ν. 4316 της 1/11 Ιουνίου 1963 ΦΕΚ Α'87

- **Προστασία ανέργων:** Ν. 6002 της 22/29 Ιανουαρίου 1934 ΦΕΚ Α'37, όπως τροποποιήθη, Β.Δ. της 28 Νοεμβρίου /3 Δεκεμβρίου 1936 ΦΕΚ Α'533, Ν.Δ. 144 της 10/10 Ιουνίου 1944 ΦΕΚ Α'189, Ν.Δ. 240 της 27/30 Ιουνίου 1941 ΦΕΚ Α'218 Β.Δ. της 4/9 Μαΐου 1950, Ν. 3143 της 18/25 Φεβρουαρίου 1955, Β.Δ. 100 της 6/24 Φεβρουαρίου 1961 ΦΕΚ Α'24, Β.Δ. 44 της 11/23 Ιανουαρίου 1963 ΦΕΚ Α'5 , Π.Δ. 29 της 16/24 Ιανουαρίου 1984 ΦΕΚ Α'7, Π.Δ. 228 της 15/28 Ιουλίου 1998 ΦΕΚ Α'176,
- **Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδικας:** Ν.Δ. 654 της 27 Αυγούστου /4 Σεπτεμβρίου 1970 ΦΕΚ Α'181, απόφ. ΥπΕμπΝαυτ 12171 της 25/25 Νοεμβρίου 1970 ΦΕΚ Β'848, Π.Δ. 861 της 18 Οκτωβρίου / 1 Νοεμβρίου 1979 ΦΕΚ Α'246
- **Έλεγχος ναυτικών ατυχημάτων:** Α.Ν. 388 της 25 /29 Απριλίου 1968 ΦΕΚ Α'90, άρθρο 4, Ν.Δ. 712 της 3/7 Νοεμβρίου 1970 ΦΕΚ Α'237.

Οι ως άνω νομοθετικές ρυθμίσεις δημοσιεύονται στον ΔΙΑΡΚΗ ΚΩΔΙΚΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ του Υπουργείου ΕσδημΔ/σης & Αποκέντρωσης, στους τόμους Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ: Η ιδιομορφία του νομικού καθεστώτος για την ναυτική εργασία έγκειται στον τόπο παροχής της εργασίας. Ως τόπος εργασίας νοείται το πλοίο στο οποίο ο ναυτικός παρέχει την εργασία του και επικρατεί η άποψη ότι εφαρμόζεται το δίκαιο της σημαίας του πλοίου.

Νομοθεσία για σύμβαση ναυτολόγησης, λειτουργίας, λύσης

Όσον αφορά το περιεχόμενο της, τις δεσμεύσεις υπάρχει πληθώρα αποφάσεων για έννοιες όπως :

- ✓ **Αλλοδαποί:** όροι κατά παρέκκλιση από κανόνες ελληνικού δικαίου, δίκαιο χώρας προέλευσης, ναυτολόγηση για 12 μήνες, επιλογή δικαίου, ρύθμιση αποδοχών, αγωγή κατά εφοπλιστή, χαμηλόμισθοι, εργασία ίσης αξίας, δικαιοδοσία, άγνοια γλώσσας.
- ✓ **Διεθνείς συμβάσεις**

- ✓ **Επιβίβαση στο πλοίο:** για να συντελεστεί η σύμβαση ναυτολόγησης, είναι προσύμφωνο αν ορίζεται μελλοντική επιβίβαση σε ορισμένο πλοίο.
Εφαρμοστέο δίκαιο: εφαρμογή ελληνικού δικαίου αν και οριζόταν το κυπριακό, διότι η σύμβαση είναι στενότερα συνδεδεμένη με τη Ελλάδα, ειδικές συνθήκες, μετασυμβατική υπαγωγή των διαδίκων, δίκαιο επιλογής, ανενεργείς ρήτρες δικαιοδοσίας, διεθνής δικαιοδοσία ελληνικών δικαστηρίων από την έδρα της αλλοδαπής εταιρίας, ιδιωτικό και δημόσιο δίκαιο.
- ✓ **Εφαρμοστέο ελληνικό δίκαιο:** σημαία, έδρα, πλοίαρχος, διαχείριση, αποναυτολόγηση πλοίαρχος, έλλειψη ρητής συμφωνίας, πλάνη ναυτικού, έλληνας εκπρόσωπος, χαλαρός δεσμός με άλλο δίκαιο, κατάρτιση σύμβασης στον Πειραιά, μεταβίβαση πλοίου, πλάνη ναυτικού, σύμβαση στον Πειραιά, προφορική σ.ν.ε, γλώσσα, ιθαγένεια, μισθός, γλώσσα, σύμβαση στον Πειραιά, αξιωματικοί έλληνες, ελληνικές ΣΣΝΕ, επικεφαλίδα εντύπου.
- ✓ **Καταχώρηση στο ναυτολόγιο του πλοίου:** για να συντελεστεί η σύμβαση ναυτολόγησης.
- ✓ **Περισσότερες από μια κύριες εργασίες:** επιτρεπτή συμφωνία, και με μεταγενέστερη προσθήκη, με βάση την αρχή της αυτονομίας της ιδιωτικής βουλήσεως οπότε ο εργαζόμενος δικαιούται τις αποδοχές και των δύο ειδικοτήτων.
- ✓ **Σ.Σ.Ν.Ε.:** κύρωση με απόφαση του ΥΕΝ και δημοσίευση στο ΦΕΚ, δέσμευση και ξένων πλοιοκτητών, εφαρμογή σε έλληνες και αλλοδαπούς ναυτικούς, αναδρομική ισχύς, αποδοχές αλλοδαπών, διαφορές αποδοχών.

Όσον αφορά τη λειτουργία της σύμβασης, αναφέρονται τα παρακάτω για τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των συμβαλλομένων :

- ✓ **Αλιευτικό πλοίο:** extra αμοιβή κατά τόνο γαρίδας.
- ✓ **Αυτονομία ιδιωτικής βουλήσεως:** ισχύει στη ναυτική εργασία.
- ✓ **Αυτοτελής ευθύνη:** εις ολόκληρον, αντιπροσώπου συναπτόντος την προκαταρκτική σύμβαση ναυτολόγησης.

- ✓ **Διάρκεια σύμβασης:** δεν μεταβάλλεται σε αορίστου χρόνου, από εκμετάλλευση ενδιάμεσου χρόνου, χρόνος πλοίου, μέχρις ετήσιας επιθεώρησης.
- ✓ **Εργάσιμες ώρες:** πλεύσιμες ώρες, θερινή-χειμερινή περίοδος.
- ✓ **Μάγειρος, βοηθός μαγείρου:** αν δεν υπάρχει βοηθός μαγείρου τα καθήκοντα εκτελεί ο μάγειρας άνευ ιδιαίτερης αμοιβής, ένας βοηθός μαγείρου, αποδοχές.
- ✓ **Μετάθεση σε πλοίο:** όχι, εκτός αν υπάρχει πρόσθετη συμφωνία, άλλες ρυθμίσεις.
- ✓ **Ναυτικό φυλλάδιο:** ειδικότητα ναυτικού, πλήρης απόδειξη.
- ✓ **Πρόσθετες, -περισσότερες-, υπηρεσίες:** παρέχονται, έναντι καταβολής αμοιβής καθοριζόμενης κατά το άρθρο 659 παρ. 2 Α.Κ., τακτική πρόσθετη εργασία.
- ✓ **Προσωπικό φορτηγών άνω των 800 κόντων:** καθήκοντα προσωπικού, χάριν ευρυθμίας, τάξεως, ασφαλείας.
- ✓ **Υπερωριακή εργασία:** άγωνα γραμμή, ρυμουλκά, λιμενικά έργα πλαγιοδετημένο πλοίο, πλωτό ξενοδοχείο, Κυριακή, Σάββατο, υδροπτέρυγα, ρυμουλκά, βάρδιες, ρυμουλκά σε λιμάνι, διπλή αμοιβή απλή, διπλή, απεριόριστα, έκτακτη ανάγκη, Σάββατα, αργίες, τεχνίτες εφαρμοστές, περισσότερες εργασίες, αποδοχές για καθεμία, μισθός ενεργείας χωρίς επιδόματα, κάλυψη με συμψηφισμό.
- ✓ **Υποπλοίαρχος ευθύνη:** ασφάλεια σκάφους, φορτοεκφορτώσεις.
- ✓ **Χερσαία εργασία:** κατάρτιση σύμβασης, από μη πλοιοκτήτρια εταιρία, πλωτό ναυπήγημα, πλωτό ξενοδοχείο, τεχνίτης εφαρμοστής, συμψηφισμός υπερωριών, τεχνίτες εφαρμοστές.

Περιπτώσεις λύσης σύμβασης ναυτολόγησης, παράβασης καθηκόντων – κυρίως πλοίαρχου.

- ✓ **Παράβαση καθηκόντων πλοίαρχου:** άρθρο 74 ΚΙΝΔ. – καλή πίστη συναλλακτικά ήθη, πλημμελής πρόσδεση σιδερένιων καλυμμάτων αμπαριών

στις λαμαρίνες κουπαστής, ροή σκουριάς, φραγμένες σωληνώσεις, ακαταλληλότητα πλοίου, αδικαιολόγητη καθυστέρηση αποδοχών, υγιεινή ασφάλεια, εδεσματολόγιο, διαρροές λέβητα, αιτιώδης σύνδεσμος, προσωρινές δυσχέρειες, αθέτηση υποχρεώσεων, λειτουργική ακαταλληλότητα πλοίου, απόπλους πλοίου με ρήγματα, πρόνοια για ασφάλεια, εμπόλεμη περιοχή, ρήγματα, λογαριασμοί μισθοδοσίας, δυσμενής μεταβολής όρων σ.ν, ανάθεση διαφορετικών καθηκόντων, μη ανακοίνωση προορισμού προ σ.ν.

- ✓ **Παράπτωμα ναυτικού:** σημαντική βαρεία παράβαση, αναγραφή στο ημερολόγιο πλοίου, απείθεια, μη αποζημίωση-περιορισμός, κλοπή πραγμάτων ευτελούς αξίας, ανεπάρκεια γνώστη, πρόσφατη ασθένεια.

Όσον αφορά την αποζημίωση απόλυσης και παλιννόστηση οι αποφάσεις των Δικαστηρίων κρίνουν ως εξής περιπτώσεις εργαζομένων:

- ✓ **Αποδοχές τελευταίου μήνα:** με καθεστώς πλήρους απασχόλησης για τον υπολογισμό της αποζημίωσης. Τόκοι από της επόμενης της επίδοσης της αγωγής.
- ✓ **Εργασία extra:** πρέπει να υπολογίζεται η πρόσθετη εργασία Σαββάτων και αργιών.
- ✓ **Παλιννόστηση:** περιεχόμενο ΣΝΕ για ρυθμίσεις, απαίτηση εξόδων παλιννόστησης, τακτική κωλυσιεργίας.
- ✓ **Πλοίαρχος:** δεν δικαιούται αποζημίωσης εκτός αντίθετης συμφωνίας (παροπλισμός: βασικός μισθός, τροφή κ.λ.π.), αποζημίωση και μισθός, όπως και οι ναυτικοί κατά το άρθρο 20 της ΣΣΝΕ / 1984.

Σχετικά με το «βίαιο συμβάν» στη ναυτική εργασία, την οφειλόμενη αποζημίωση κ.λ.π., η νομολογία της τελευταίας εικοσαετίας έχει διατυπώσει τις παρακάτω εκτιμήσεις όσον αφορά τις προϋποθέσεις, εκτιμήσεις, νόσο, είδος εργασίας:

- ✓ **Αιφνίδια επενέργεια εξωτερικού αιτίου:** προκάλεσε τη βλάβη στον εργαζόμενο, που δεν θα επήρχετο, χωρίς την εργασία και την παροχή της υπό τις δεδομένες περιστάσεις.

- ✓ **Αρμοδιότητα δικαστηρίου:** - άρθρα 16 παρ. 2, 663 παρ. 1 ΚΠολΔ. Αρμόδιο το Μονομελές Πρωτοδικείο, εφόσον, λόγω ποσού δεν είναι αρμόδιο το Ειρηνοδικείο, διαδικασία άρθρων 664 επ. ΚΠολΔ.
- ✓ **Επιλογή εναγόντων:** Ο παθών από 4εργατικό ατύχημα, η οι κληρονόμοι του, έχουν εκλεκτικό δικαίωμα να ζητήσουν με την αγωγή των, είτε τις παροχές από ν. 551/1915 είτε παροχές από το κοινό δίκαιο, δηλαδή πλήρη αποζημίωση βάσει των άρθρων 297,298,914 επ. Α.Κ, στην περίπτωση όμως αυτή μόνο αν το ατύχημα μπορεί να αποδοθεί σε δόλο του εργοδότη ή των προστεθέντων – π.χ υπαίτια σύγκρουση πλοίων.
- ✓ **Εφαρμοστέο δίκαιο:** Οι ενοχές από ναυτεργατικό ατύχημα ρυθμίζονται από το δίκαιο στο οποίο υποβλήθηκαν οι συμβαλλόμενοι, αφού πηγάζουν από τη σχέση εργασίας, εάν όμως το εργατικό ατύχημα συνιστά και αδικοπραξία εφαρμόζεται το δίκαιο της πολιτείας όπου διαπράχθηκε το αδίκημα.
- ✓ **Θάνατος ναυτικού από νόσο:** εφόσον επήλθε όχι από εξασθένηση του οργανισμού, λόγω του είδους και της φύσεως της εργασίας, που κατά τη σύμβαση εκτελούσε, αλλά από την εκτέλεση της εργασίας κάτω από όλως εξαιρετικές, ασυνήθιστες και ανώμαλες συνθήκες, που είχαν αποτέλεσμα την βαρύτατη καταπόνηση του οργανισμού και αποτέλεσαν την κύρια αφορμή ανάπτυξης – εκδήλωσης – επιδείνωσης της ασθένειας.
- ✓ **Οργανική πάθηση:** πρέπει να μην ανάγεται το προκαλέσαν την ανικανότητα, νόσο κ.λ.π εξωτερικό αίτιο σε οργανική πάθηση ή παθολογική προδιάθεση του εργαζόμενου.
- ✓ **Παραγραφή:** Κατά το άρθρο 17 του ν. 551/1915 οι αξιώσεις εκ του νόμου αυτού παραγράφονται μετά τριετία από του ατυχήματος, υπό την προϋπόθεση τήρησης των προβλεπομένων στο άρθρο 10 του ίδιου νόμου, άλλως χωρεί η κοινή παραγραφή.
- ✓ **Προϋπάρχουσα νόσος:** μετά την εκδήλωση της, συνέχιση της αυτής, όπως και πριν, απασχόλησης με αποτέλεσμα την επιδείνωση της κατάστασης υγείας, εφόσον δεν επιτρεπόταν να αξιωθεί η συνέχιση της εργασίας. Ο πλοίαρχος ευθύνεται αν εν γνώσει των συμπτωμάτων προϋπάρχουσας νόσου αξιώνει την ίδια απασχόληση.

- ✓ **Υπολογισμός αποζημίωσης:** - εκτίθεται ειδικά, κατά περιπτώσεις πλήρους, μερικής, πρόσκαιρου ανικανότητας, θανάτου στα άρθρα 3 και 4 του ν. 551 / 1915 . Με υπουργικές αποφάσεις ορίζονται τα ποσά αποζημίωσης. Βλ. απόφ. 15231 / 873 της 3/9 Απριλ. 1974 (ΦΕΚ Β' 402) Υπ. Οικον. Απασχ. Δημ. Έργων, Μεταφ, - Επικοινων, Εμπορ. Ναυτιλίας και 12406/5-19 Αυγ. 1995 (ΦΕΚ Β' 884) Υπ. Οικ. ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., Εργασίας – Κοινων. Ασφαλίσεων, Εμπορ. Ναυτιλ – Μεταφορών Επικοινωνιών.

Θέματα σχετικά με τα ναυτικά προνόμια είναι τα εξής:

- ✓ **Απόσβεση:** απαιτήσεων από τη σύμβαση ναυτολόγησης.
- ✓ **Δικαιούχοι:** είναι κάθε είδους εργασίας μέλη του πληρώματος, χωρίς χρονικό περιρισμό.
- ✓ **«Κατά ταξίδι»:** περιορισμός των προνομίων.
- ✓ **Πτώχευση ιδιοκτήτη:** δεν επηρεάζει τα ναυτικά προνόμια, μη δεσμευόμενα από τα αποτελέσματα της πτώχευσης.
- ✓ **Χερσαία εργασία:** οι απαιτήσεις δεν κατατάσσονται με τα προνόμια, που καλύπτουν την ναυτική εργασία. Δεν αποτελεί σύμβαση ναυτικής εργασίας σε πλοίο υπό μετασκευή εξομοιούμενο με υπό ναυπήγηση σκάφος. Φύλακας πλοίου ακινητοποιημένου συνδέεται με σύμβαση χερσαίας εργασίας.

Περί των στοιχείων της αγωγής και των ενδίκων μέσων αναφέρονται τα παρακάτω στην νομολογία, όσον αφορά τα θέματα ναυτικής εργασίας:

- ✓ **Αγωγή:** τα οριζόμενα στα άρθρα 117, 118 ΚΠολΔ, έκθεση γεγονότων, χρονικά όρια απασχολήσεως, διάρκεια απασχόλησης κάθε ημέρα και εβδομάδα σε αξιώσεις υπερωριακής εργασίας, ή με μέσο όρο, δικαστικό ένσημο για άνω 50.000 δρχ., - εκτός εργατικού ατυχήματος που απαλλάσσεται, μια μορφή υπαιτιότητας σε αδικοπραξία, ορισμένη ποσότητα δραχμών σε αποζημίωση.
- ✓ **Προσεπίκληση:** δικαιοδοσία και αντικειμενική αρμοδιότητα του Δικαστηρίου.

- ✓ **Έφεση:** στοιχεία άρθρων 118-120 ΚΠολΔ, λόγοι 520 ΚΠολΔ, αντέφεση, λόγοι που είχαν προταθεί πρωτόδικα, προθεσμίες-πραγματική έδρα, προσβολή, το πρώτο, όρου ειδικής ΣΣΝΕ.
- ✓ **Αναίρεση:** μνεία διατάξεων που φέρονται ότι παραβιάστηκαν, ομολογία – επίκληση στη συζήτηση της προσβαλλόμενης απόφασης, παραμόρφωση εγγράφου – διαγνωστικό λάθος δικαστή, διδάγματα κοινής πείρας.

2^ο Κεφάλαιο

2.1 Σύμβαση ναυτικής εργασίας – Γενικές παρατηρήσεις

Η σύμβαση ναυτικής εργασίας προϋποθέτει την απογραφή του ναυτικού⁴. Η απογραφή είναι η διαδικασία με την οποία παρέχεται το δικαίωμα στον ναυτικό να καταρτίσει την σύμβαση ναυτολόγησεως. Στην ουσία πρόκειται για ένα δημόσιο έγγραφο, μια άδεια για την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος. Η σύναψη σύμβασης ναυτικής εργασίας προσώπου μη απογεγραμμένου, είναι έγκυρη, επισύρει όμως ποινικές κυρώσεις κατά του υπευθύνου πλοιάρχου και πειθαρχική ευθύνη παντός αξιωματικού ή εν γένει δημοσίου υπαλλήλου που συνέπραξε στην παραπάνω ναυτολόγηση.

Παρόλα αυτά, με την πάροδο των χρόνων και την επικράτηση του οικονομικού φιλελευθερισμού, ο θεσμός της απογραφής, έχασε τον αρχικό του χαρακτήρα και μετετράπη σε μια κοινωνική προϋπόθεση.

Οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την απογραφή είναι:

α) Ελληνική υπηκοότητα και εγγραφή στα μητρώα του δήμου ή της κοινότητας. Σε περίπτωση μαθητευόμενου, ηλικία μέχρι 25 ετών. Σε περίπτωση ανηλίκου είναι απαραίτητη η υποβολή έγγραφης συγκατάθεσης του ασκούντος την γονική μέριμνα ή την επιτροπεία.

β) Σωματική και πνευματική ικανότητα για την ναυτική εργασία.

⁴ Σύμφωνα με το άρθρο 2 του κώδικα ν. 721 «ουδείς δύναται να εργασθεί εν τη θάλασση, εάν προηγουμένως δεν απογραφεί υπό των αρμοδίων λιμενικών αρχών, εάν πρόκειται να εργασθεί, ως εργάτης θάλασσης ή ως μαθητευόμενος ναυτικός και υπό της αρμόδιας υπηρεσίας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, εάν πρόκειται να εργασθεί, ως ναυτικός και δεν εγγραφεί εις ειδικόν «βιβλίον απογραφής» παρ'αυταίς τηρούμενον. Επιπροσθέτως, και σύμφωνα με τον ίδιο κώδικα (ν. 721) όλοι οι εργαζόμενοι στην θάλασσα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: α) Μαθητευόμενοι ναυτικοί β) Ναυτικοί γ) Εργάτες της θάλασσας. Ως μαθητευόμενοι ναυτικοί θεωρούνται εκείνοι, οι οποίοι ανήκουν σε συγκροτημένα πληρώματα πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων και δεν έχουν συμπληρώσει διετή θάλασσια υπηρεσία. Ως ναυτικοί, θεωρούνται εκείνοι, οι οποίοι ανήκουν στα πληρώματα πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων και έχουν συμπληρώσει διετή υπηρεσία. Ως εργάτες της θάλασσας, θεωρούνται οι πλοηγοί, οι δύτες, μεμονωμένοι αλιείς, λεμβούχοι, πορθμείς, καθώς και όλοι οι μεμονωμένοι εργαζόμενοι στην θάλασσα που δεν ανήκουν σε συγκροτημένο πλήρωμα.

γ) Μη καταδίκη σε ποινή μεγαλύτερη του ενός έτους, για αδικήματα κλοπής, υπεξαίρεσεως, απάτης, ψευδορκίας, ψευδούς καταμήνυσης ή συκοφαντίας και για πλημμελήματα σχετικά με το νόμισμα ή με προσβολή των ηθών και για λαθρεμπορία.

δ) Η εκπλήρωση των στρατιωτικών υποχρεώσεων μέχρι το 21^ο έτος της ηλικίας.

Η διετής προϋπηρεσία που απαιτείται ως επιπλέον προϋπόθεση πρέπει να έχει αποκτηθεί επί ελληνικών πλοίων ή επί εμπορικών πλοίων υπό ξένη σημαία, η οποία πρέπει να αποδεικνύεται με επίσημα έγγραφα. Και επίσης η μη καταδίκη από ποινικό δικαστήριο σε ποινή μεγαλύτερη του εξαμήνου για αδικήματα που αφορούν την υπηρεσία του, χρειάζεται ως επιπλέον προϋπόθεση για την απογραφή κάποιου ως ναυτικού. Πέρα από τα ανωτέρω, υπάρχει ένα όριο ηλικίας, το οποίο δεν πρέπει να ξεπερνά τα 32 έτη. Με εξαίρεση βέβαια τα προβλεπόμενα από το άρθρο 4 του κωδικοποιημένου νόμου 721, όπου υπάρχει ειδική διάταξη για τους αποφοίτους των ναυτικών της σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας των ναυτολογούμενων επί των πλοίων γιατρών, των πλοιοκτητών ή κατά 40% τουλάχιστον συμπλοιοκτητών των εμπορικών πλοίων υπό ελληνική σημαία. Η απογραφή των πληρούντων τις παραπάνω προϋποθέσεις είναι υποχρεωτική χωρίς αριθμητικό περιορισμό.

Το ναυτικό φυλλάδιο, το οποίο χορηγείται στον ναυτικό, εκδίδεται από το κράτος και ως εκ τούτου δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για κανέναν άλλο σκοπό. Για την παραλαβή αυτού, ο ναυτικός καταβάλλει στο NAT ένα διοικητικό τέλος και το παραδίδει στον πλοίαρχο μέχρι την λήξη της εργατικής σχέσης οπότε του το επιστρέφει. Για την νομική προστασία του, ο ναυτικός-κάτοχος του ναυτικού φυλλαδίου, μπορεί να ασκήσει τις αγωγές νομής.⁵

Σχετικά με την διαγραφή από τα μητρώα απογεγραμμένων ναυτικών και αφαιρέσεως ναυτικού φυλλαδίου, δεν υπάρχουν συστηματικές διατάξεις, οι καταστάσεις όμως που επισύρουν διαγραφή συνοψίζονται σε α) σωματική ανικανότητα β) πειθαρχική ποινή, στερητική του δικαιώματος ασκήσεως του

⁵ Από τις διατάξεις : άρθρο 3 κωδικοποιημένου νόμου 721, άρθρο 678 Α.Κ, προκύπτει ότι το ναυτικό φυλλάδιο περιέχει μόνο την πράξη ναυτολόγησης και πράξη απόλυσης. Από τις διατάξεις : 22/26 τις Διεθνούς Συμβάσεως Εργασίας «περί συμβάσεως ναυτολογίας» (άρθρο 5 § 2), προκύπτει ότι το παραπάνω περιεχόμενο είναι αποκλειστικό και αυστηρώς περιοριστικό.

ναυτικού επαγγέλματος γ) απώλεια ελληνικής ιθαγένειας⁶. Εξαίρεση στην παράδοση του ναυτικού φυλλαδίου, κατά την λύση της σύμβασης στον ναυτικό αποτελούν οι διατάξεις του Π.Π.ΚΕΝ και ειδικότερα τα άρθρα 12-16, στα οποία προβλέπεται ότι στα αδικήματα της εγκαταλείψεως θέσεως, παράνομης απουσίας και λιποταξίας, υποχρεούται ο πλοίαρχος να παραδώσει κατά τον κατάπλου του πλοίου στις εκάστοτε λιμενικές αρχές τα ναυτικά φυλλάδια, τα διπλώματα ικανότητας, αδείας και πτυχία ειδικότητας των λιποτακτών, καθώς και να υποβάλλει συγχρόνως μηνύσεις. Από την διαπίστωση από την αρμόδια λιμενική αρχή της μηνυόμενης πράξης, κατάσχεται το ναυτικό φυλλάδιο, δίπλωμα ικανότητας, άδεια ή πτυχίο ειδικότητας ή τα βιβλία ποιότητας του υπαιτίου. Ταυτόχρονα, απαγορεύεται κάθε πράξη απόδοσης του ναυτικού φυλλαδίου μέχρι την έκδοση οριστικής απόφασης από το αρμόδιο δικαστήριο. Αξιοσημείωτο είναι ότι ο Π.Π.ΚΕΝ καθιστά ποινικό αδίκημα για τον πλοίαρχο την μη απόδοση στον εργαζόμενο που έχει απολυθεί κανονικά του ναυτικού φυλλαδίου (άρθρο 36 § 3), διότι η καθυστέρηση της απόδοσης του δύναται να προξενήσει ζημία στο ναυτικό γεννώντας του δικαίωμα προς αποζημίωση.⁷

Η αποδεικτική δύναμη του ναυτικού φυλλαδίου είναι αυτή του δημοσίου εγγράφου. Συνεπώς σε περίπτωση αμφισβήτησης κάποιου καταχωρημένου στοιχείου, ακολουθείται η διαδικασία προσβολής δημοσίων εγγράφων.

Σε περίπτωση απώλειας, φθοράς ή συμπληρώσεως του ναυτικού φυλλαδίου εκδίδεται αντίγραφο (όπως προβλέπει το Β.Δ της 1/3/1951).

Η υπ' αριθμ. 22/26 «περί συμβάσεως ναυτολογίας» Διεθνής Σύμβαση Εργασίας δεν προβλέπει περί ναυτικών φυλλαδίων. Παρόλα αυτά στο άρθρο 3 ορίζεται ότι «η νομοθεσία μπορεί να θεσπίσει έγγραφο στο οποίο αναφέρονται οι υπηρεσίες του ναυτικού επί του πλοίου χωρίς εκτίμηση των υπηρεσιών του, ούτε

⁶ Ο κώδικας δημοσίου ναυτικού δικαίου στο άρθρο 63, ορίζει ότι η διαγραφή από τα μητρώα των απογεγραμμένων γίνεται α) λόγω θανάτου β) με έγγραφο δηλωτικό της παύσης άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος γ) λόγω απώλειας της ελληνική ιθαγένειας δ) λόγω ασθένειας ικανής να επιφέρει διαρκή ανικανότητα για άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος ε) λόγω ανωτάτης απόφασης ποινικού δικαστηρίου.

⁷ Το ναυτικό φυλλάδιο συγκαταλέγεται στα επαγγελματικά βιβλιάρια, που όπως είναι γνωστό δημιουργούν επαγγελματικούς περιορισμούς. Έτσι, οι εργαζόμενοι έδωσαν αγώνες για να τα καταργήσουν διεκδικώντας την αντικατάστασή τους με πιστοποιητικά εργασίας, στόχος ο οποίος επετεύχθη στην χερσαία εργασία, όχι όμως και στην ναυτιλία λόγω της φύσεως της εργασίας.

ένδειξη για τον μισθό του». Αξίζει να αναφερθεί ότι η σύμβαση προβλέπει την χορήγηση από τον πλοίαρχο ξεχωριστού πιστοποιητικού για την φύση της εργασίας ή την ανταπόκριση ή μη στις υποχρεώσεις του που απορρέουν από τη σύμβαση (άρθρο 14).

Με την υπ' αριθμ. 108/58 Διεθνή Σύμβαση Εργασίας «περί εθνικών δελτίων ταυτότητας ναυτικών» ρυθμίστηκε το θέμα των δελτίων ταυτότητας. Έτσι, κάθε ναυτικός πρέπει να εφοδιαστεί με ένα απλό δελτίο ταυτότητας, το οποίο θα περιλαμβάνει τα στοιχεία της ταυτότητας του και θα επέχει θέση διαβατηρίου για την είσοδο του σε ξένες χώρες για να επιβιβαστεί στο πλοίο ή να μεταφερθεί σε άλλο πλοίο.

Στα αποδεικτικά της ναυτικής ικανότητας περιλαμβάνεται, πέρα από την απογραφή και το ναυτικό φυλλάδιο, το σχετικό δίπλωμα ή άδεια για την ναυτολόγηση στην αντίστοιχη θέση. Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Κωδικοποιημένου Νόμου 2689/53 κάθε δίπλωμα ή άδεια παρέχει δικαίωμα υπηρεσίας επί των πλοίων. Μέσω των διπλωμάτων αποκτάται αστυνομική άδεια, και όχι νομική ικανότητα για σύναψη σύμβασης ναυτολόγησης.

Αντιπροσωπευτικά παραδείγματα αποδεικτικών στοιχείων ναυτικής ικανότητας διακρινόμενα σε διπλώματα, πτυχία και άδειες κατά κλάδους και κατηγορίες:

1) Κλάδος προσωπικού καταστρώματος (Δίπλωμα πλοίαρχου α', β, γ, τάξεως, πτυχίο ναυκλήρου, πτυχίο κυβερνήτη α' και β' τάξεως, πτυχίο κυβερνήτη ρυμουλκών, άδεια ναύτη).

2) Κλάδος προσωπικού μηχανής (Κατηγορία Α: Δίπλωμα ατμομηχανικού α, β' και γ' τάξεως, δίπλωμα πρακτικού ατμομηχανικού, πτυχίο -αρχιθερμαστού, πτυχίο λιπαντού, άδεια θερμαστού - Κατηγορία Β: Δίπλωμα μηχανικού μηχανών εσωτερικής καύσεως α', β' και γ' τάξεως, δίπλωμα πρακτικού μηχανικού μηχανών εσωτερικής καύσεως, πτυχίο μηχανοδηγού α' και β' τάξεως).

3) Κλάδος γενικών υπηρεσιών (Κατηγορία Α: Δίπλωμα ραδιοηλεγραφήτου α' και β' τάξεως - Κατηγορία Β: Δίπλωμα οικονομικού α' και β' τάξεως – Κατηγορία Γ: Δίπλωμα φροντιστού, άδεια βοηθού φροντιστού – Κατηγορία Δ: Πτυχίο

αρχιθαλαμηπόλου α΄ και β΄ τάξεως, άδεια θαλαμηπόλου α΄ και β΄ τάξεως – Κατηγορία Ε: Πτυχίο αρχιμάγειρα, άδεια μάγειρα α΄, β΄ και γ΄ τάξεως.

Οι προϋποθέσεις για την απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας είναι:

- 1) Ελληνική υπηκοότητα
- 2) Απογραφή ως ναυτικός ή μαθητευόμενος ναυτικός
- 3) Ηλικία μεγαλύτερη των 19 ετών και μικρότερη των 50 ετών
- 4) Εκπλήρωση των στρατιωτικών υποχρεώσεων
- 5) Μη καταδίκη για διάπραξη κακουργήματος ή γενικότερα ποινή στερητική του δικαιώματος για άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος
- 6) Σωματική και πνευματική ικανότητα για την αντίστοιχη ναυτική υπηρεσία

Ο αριθμός των ατόμων που αποκτούν ετησίως τα προαναφερόμενα ναυτικά διπλώματα ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (άρθρο 15 ν.δ. 2689/53)⁸ ενώ αναλυτικότερα θέματα που αφορούν τα ναυτικά διπλώματα ρυθμίζονται: α) από την υπ' αριθμ. 53/36 διεθνή σύμβαση εργασίας β) από την υπ' αριθμ. 69/46 «περί διπλωμάτων ικανότητας ναυτομαγείρων» γ) από την υπ' αριθμ. 74/46 «περί διπλωμάτων ικανότητας ναυτών», σύμφωνα με την οποία κανείς δεν μπορεί να ναυτολογηθεί επί του πλοίου ως ειδικευόμενος ναύτης εάν δεν έχει δίπλωμα. Αυτό εκδίδεται όταν ο υποψήφιος έχει συμπληρώσει τα 18 έτη, έχει θαλάσσια προϋπηρεσία τουλάχιστον 36 μηνών και επιτύχει στις εξετάσεις.

Η απώλεια του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος με την επιβολή πειθαρχικής ποινής επί την βάση του διπλώματος, μπορεί να είναι προσωρινή ή μόνιμη (άρθρο 7 Π.Π.Κ.Ε.Ν. «επαγγελματικές πειθαρχικές ποινές»). Προσωρινή απώλεια μπορεί να επέλθει επί καταδίκης με αμετάκλητη δικαστική απόφαση λόγω ναυτικού πλημμελήματος και εξαιτίας κάθε παράλειψης ή πράξης κατά την διάρκεια της υπηρεσίας η οποία αντιβαίνει στην επαγγελματική ηθική και τις νομικές υποχρεώσεις που απορρέουν από την παραπάνω ιδιότητα. Η προσωρινή στέρηση είναι διάρκειας από 2 μήνες έως 2 έτη (άρθρο 8 Π.Π.Κ.Ε.Ν.). Η μόνιμη απώλεια

⁸ Σύμφωνα με τον υπ' αριθμ. 2689/53 κωδ. ν.δ προβλέπεται η παροχή διπλώματος με ευεργετικές διατάξεις, οι οποίες διευκολύνουν την απόκτηση του.

προκαλείται όταν διαπιστωθεί δόλος επί ναυαγίου ή επί άλλου ναυτικού ατυχήματος καθώς και σε περίπτωση καταδίκης με αμετάκλητη δικαστική απόφαση λόγω κακουργήματος (άρθρο 9 Π.Π.Κ.Ε.Ν.). Η διαδικασία επιβολής των παραπάνω ποινών περιλαμβάνει την γνωμοδότηση του ανακριτικού συμβουλίου (άρθρο 11 Π.Π.Κ.Ε.Ν.) και λήψη της τελικής απόφασης από τον Υπουργό Εμπορικής ναυτιλίας. Απώλεια του δικαιώματος επέρχεται επίσης σε περίπτωση απώλειας της ελληνικής ιθαγένειας καθώς και σε περίπτωση σωματικής ή πνευματικής ανικανότητας.⁹

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι όσες χώρες παραστάθηκαν στην 41^η Διάσκεψη Εργασίας του 1958 (αφού είχαν προσχωρήσει στην Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών το 1952) καθώς και στην Διεθνή Σύμβαση της Γενεύης του 1958, αποφάσισαν σχετικά με την διενέργεια έρευνας για την εξεύρεση συμβατικής ευθύνης προσώπων που απέκτησαν το δίπλωμα από άλλη πολιτεία, με την ενημέρωση και βοήθεια της άλλης πολιτείας.

Αναφορικά με την εκπαίδευση που απαιτείται για την απόκτηση διπλωμάτων, αυτή είναι δυνατόν να αποκτηθεί είτε από ιδιωτικές είτε από δημόσιες σχολές. Δημόσιες σχολές για το δίπλωμα του πλοιάρχου λειτουργούν σε Ασπρόπυργο, Ύδρα, Κύμη και για τους Μηχανικούς μόνο στο Κέντρο του Ασπροπύργου με διητή και τριητή φοίτηση αντίστοιχα. Οι παραπάνω σχολές λειτουργούν υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας στο οποίο υπάρχει και Διοικητικό Συμβούλιο δημοσίων σχολών Εμπορικού ναυτικού για σοβαρότερα λειτουργικά θέματα των σχολών. Η αναγνώριση ιδιωτικών ναυτικών σχολών γίνεται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο ασκεί και την σχετική εποπτεία, ενώ στη συνέχεια χορηγείται οικονομική ενίσχυση σε όσες κριθεί αναγκαίο από το Υπουργείο.¹⁰

2.1.1 Σύμβαση ναυτικής εργασίας – Ανάλυση

Η σύμβαση ναυτολογήσεως είναι η σύμβαση με την οποία υποχρεούται κάποιο πρόσωπο (ναυτικός) να παράσχει σε άλλο πρόσωπο (πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή)

⁹ Με παρόμοιο τρόπο ρυθμίζει ο κώδικας δημοσίου ναυτικού δικαίου (άρθρο 303-307) την επιβολή πειθαρχικών ποινών με την μόνη διαφορά ότι προκειμένου περί αμετάκλητης δικαστικής απόφασης απαιτείται φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους και ο τρόπος τέλεσης να φανερώνει ηθική διαστροφή.

¹⁰ Η ανάγκη για ευελιξία και προσαρμοστικότητα της παρεχόμενης εκπαίδευσης αποδεικνύεται έμπρακτα από την υπ' αριθμ. 77/46 Διεθνή Σύμβαση.

για ορισμένο χρόνο υπηρεσία επί του πλοίου ως μέλος του πληρώματος έναντι μισθού.

Κρίσιμες παρατηρήσεις:

A) Η σύμβαση ναυτολογήσεως είναι **σύμβαση εργασίας**, τόσο για τον πλοίαρχο όσο και για τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος.¹¹

B) Η σύμβαση ναυτολογήσεως αφορά εργασία επί του πλοίου και υπό την ιδιότητα του μέλους πληρώματος. Η παρεχόμενη εργασία πρέπει να συμφωνεί με τις διατάξεις του ναυτικού κώδικα, δηλαδή να έχει τα στοιχεία της νομιμότητας, του θεμιτού και να είναι δυνατή. Έτσι, σύμφωνα με το άρθρο 362 Α.Κ ο υποσχεθείς παροχή η οποία κατά την σύναψη της σύμβασης είναι αδύνατη υποχρεούται σε επανόρθωση, λόγω της μη εκπλήρωσης της παροχής. Κατά το άρθρο 363 Α.Κ ο υποσχεθείς παροχή αδύνατη, ο οποίος αγνοεί κατά την σύναψη της σύμβασης την αδυναμία της παροχής χωρίς υπαιτιότητα, απαλλάσσεται από κάθε υποχρέωση εκ της συμβάσεως, έχοντας όμως υποχρέωση να ενημερώσει τον αντισυμβαλλόμενο μόλις λάβει γνώση της παραπάνω αδυναμίας. Σε περίπτωση υποσχέσεως αδύνατης παροχής, όπου ο συμβαλλόμενος γνώριζε κατά την σύναψη της σύμβασης, ότι η παροχή είναι αδύνατη εφαρμόζονται οι διατάξεις περί συντρέχοντος πταίσματος, άρθρο 300 Α.Κ (άρθρο 364 Α.Κ). Η αδυναμία για τον ναυτικό μπορεί να προκύψει λόγω παθήσεως, ασθένειας να αναλάβει υπηρεσία και για τον εργοδότη όταν δεν είναι σε θέση να παράσχει την αντικειμενική προϋπόθεση για την παροχή της υπηρεσίας, όπως π.χ επί αναξιοπλοΐας του πλοίου. Η παροχή δεν είναι νόμιμη όταν προσκρούει σε απαγορευτική διάταξη του νόμου. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζονται οι διατάξεις για την αδύνατη παροχή (άρθρο 365 Α.Κ). Ζήτημα γεννάται εάν ο νόμος απαγορεύει την συνομολόγηση της συμβάσεως ή μόνο την παροχή. Οπότε σύμφωνα με το άρθρο 365 του Α.Κ δεν επέρχεται ακυρότητα συμβάσεως αλλά άλλες συνέπειες. Π.χ κατά την παροχή εργασίας επί του πλοίου χωρίς ναυτικό φυλλάδιο. Εάν μόνο όροι αντιβαίνουν στο νόμο, τότε κατ' εφαρμογήν

¹¹ Κρίθηκε εύλογος ο χαρακτηρισμός της σύμβασης ναυτολογήσεως των ναυτικών ως συμβάσεως εργασίας. Ωστόσο, δεν συνέβη το ίδιο για τον χαρακτηρισμό της νομικής φύσης της σύμβασης ναυτολογήσεως του **πλοίαρχου**, ως συμβάσεως εργασίας, λόγω των πολλαπλών αρμοδιοτήτων αυτής καθ' αυτής της ιδιότητας. Ορθότερος συνεπώς είναι για τον πλοίαρχο ο χαρακτηρισμός της σύμβασης ως συμβάσεως εργασίας μετά νομίμου αντιπροσωπείας.

του άρθρου 181 Α.Κ ακυρώνονται μόνο οι παράνομοι όροι οι οποίοι αντικαθίστανται από τους οριζόμενους στο νόμο ή από παρεμφερείς συμβάσεις. Η παροχή είναι αθέμιτη όταν αντιβαίνει στα χρηστά ήθη. Σε αυτή την περίπτωση η σύμβαση είναι άκυρη σύμφωνα με το άρθρο 178 Α.Κ. Ειδική περίπτωση αθέμιτης δικαιοπραξίας αναφέρει το άρθρο 179 Α.Κ κατά το οποίο θεωρείται αθέμιτη κάθε δικαιοπραξία, η οποία αντίκειται στα χρηστά ήθη ή με την οποία δεσμεύεται υπέρμετρα η ελευθερία του προσώπου ή πραγματοποιείται με την εκμετάλλευση της ανάγκης, κουφότητας ή απειρίας και τελεί σε προφανή δυσαναλογία προς την παροχή. Τέθηκε το ζήτημα αν είναι θεμιτή η σύμβαση ναυτολογήσεως όταν η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς αντιβαίνει στα χρηστά ήθη, δηλαδή στην κοινή συνείδηση του τόπου και του χρόνου που πραγματοποιείται. Έγινε δεκτό ότι εάν η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς είναι άκυρη, κατά αναγκαία συνέπεια είναι άκυρες και οι προς την πραγμάτωση της συμβάσεις ναυτολογήσεως εφόσον το πλήρωμα τελούσε σε γνώση του σκοπού κατά την ναυτολόγηση, π.χ λαθρεμπόριο. Καλό θα ήταν όμως, να γίνει κάποιος περιορισμός, δηλαδή μέσω της παροχής του ναυτικού να προάγεται άμεσα και όχι απλώς έμμεσα ο ανήθικος σκοπός του εργοδότη. Στην περίπτωση αυτή ο ανήθικος σκοπός προάγεται αμέσως μόνο μέσω του πλοιάρχου ή προσώπων με ανάλογα καθήκοντα. Συνεπώς, μόνο για αυτούς θα έπρεπε να κριθεί άκυρη η σύμβαση και όχι για τους υπόλοιπους. Εξαιρετικά σημαντικό στο σημείο αυτό, είναι ότι στην περίπτωση ακυρότητας της σύμβασης ναυτολογήσεως λόγω αντίθεσης στα χρηστά ήθη δεν υφίσταται σχέση εργασίας. Συνεπώς δεν εφαρμόζεται κανένας κανόνας ναυτεργατικού δικαίου.

Γ) Το περιεχόμενο της σύμβασης ναυτολογήσεως ρυθμίζεται από κανόνες αναγκαστικού δικαίου μεταξύ των οποίων υπάρχουν κανόνες αυτόνομης ρύθμισης, όπως συλλογικές συμβάσεις. Άρα το καθεστώς στο οποίο υποβάλλεται ο ναυτικός είναι νόμιμο και κανονιστικό · αυτό το οποίο παραμένει συμβατικό είναι η υπαγωγή στο παραπάνω καθεστώς.¹² Ως κανόνες αναγκαστικού δικαίου (jus cogens) πρέπει να θεωρηθούν οι κανόνες οι οποίοι υπαγορεύονται από γενικότερο σκοπό ή συμφέρον. Συνεπώς και σε συνδυασμό με το άρθρο 679 Α.Κ όλες οι διατάξεις περί μισθού και

¹² Ο κώδικας ιδιωτικού ναυτικού δικαίου δεν απέστη της αρχής της αναγκαστικότητας των κανόνων αν και δεν περιέλαβε ρητή διάταξη. Ενόψει της διαμορφωθείσας νομοθετικής κατάστασης ο καθορισμός των διατάξεων αναγκαστικού δικαίου, θα πρέπει να γίνει επί την βάση γενικών ερμηνευτικών μεθόδων.

προστασίας αυτού συμπεριλαμβανόμενου και των περί χρόνου πληρωμής, υπερημερίας του εργοδότη ή κωλύματος του ναυτικού, πρόσθετης αμοιβής επί υπερωρίας, ασθένειας του ναυτικού, όρων ασφάλειας και υγιεινής των χώρων εργασίας, απαγορεύσεως συμψηφισμού ή κρατήσεων του μισθού, της λήξεως της συμβάσεως εργασίας, τα σχετικά θέματα που αφορούν την παλιννόστηση, οι διατάξεις που αφορούν την καταγγελία θα πρέπει να ρυθμίζονται με βάση το αναγκαστικό δίκαιο.

Δ) Η σύμβαση ναυτολογήσεως είναι σύμβαση διάρκειας με την έννοια ότι προϋποθέτει συνεχή εκτέλεση προς παροχή εργασίας. Καταρτίζεται είτε για ορισμένο είτε για αόριστο χρόνο, για ένα ή περισσότερα ταξίδια. Η διάρκεια της αναγράφεται στο συμβόλαιο ναυτολογήσεως (άρθρο 54).

Ε) Η σύμβαση ναυτολογήσεως ενώ είναι αυστηρά προσωπική για τον ναυτικό, είναι απρόσωπη για τον εργοδότη, γιατί ο χώρος εργασίας είναι το πλοίο. Έτσι, το πλοίο καθίσταται η κοινωνική μονάδα, με ότι αυτό συνεπάγεται, δηλαδή πειθαρχικές διατάξεις, συλλογικές συμβάσεις εργασίας, απεργία.¹³

ΣΤ) Η σύμβαση ναυτολογήσεως καταρτίζεται για ένα ορισμένο πλοίο του οποίου τα διακριτικά αναγράφονται στην σύμβαση (άρθρο 54).¹⁴

¹³ Το γεγονός ότι το πρόσωπο του εργοδότη είναι αόριστο, δεν συνεπάγεται την λύση της σύμβασης σε περίπτωση μεταβολής του. Αυτό, γίνεται δεκτό και στο εργατικό δίκαιο με την έννοια της συνέχισης ισχύος της εργατικής σχέσης ανεξαρτήτως μεταβολών του εργοδότη.

¹⁴ Στην πράξη συνηθίζεται η τάση καταρτίσεως της σύμβασης ναυτολογήσεως με εφοπλιστική επιχείρηση, η οποία εκμεταλλεύεται περισσότερα πλοία, οπότε δύναται να μεταθέτει μέλη του πληρώματος από το ένα πλοίο στο άλλο. Τέτοια περίπτωση θεωρείται ότι δημιουργεί ενοχή γένους και εμφανίζεται συνήθως και στο δίκαιο ναυλώσεως (Γερμανικό και Ιταλικό δίκαιο). Στο ελληνικό δίκαιο δεν προβλέπεται τέτοια περίπτωση, χωρίς να αποκλείεται βέβαια στην βάση της συναλλακτικής ελευθερίας. Σε αυτή την περίπτωση, καταρτίζεται μια αλυσίδα συμβάσεων ναυτολογήσεως και είναι ζήτημα της σύμβασης αν υφίσταται σύμβαση εργασίας κατά το ενδιάμεσο στάδιο μεταξύ των διαδοχικών ναυτολογήσεων. Σε αντίστοιχη περίπτωση κατά την οποία προσλαμβάνεται κάποιος από κάποιον εφοπλιστή με την συμφωνία να παραμένει στην υπηρεσία του ακόμα και όταν το πλοίο παροπλίζεται, δεχόμαστε ότι έχουμε δύο συμβάσεις, μια χερσαίας εργασίας και μια ναυτολογήσεως. Η μόνη τροποποίηση στην σύμβαση εργασίας είναι ότι κατά την κατάρτιση της χρειάζεται επιπλέον η ικανότητα ναυτολογήσεως. Στο ελληνικό δίκαιο οι συλλογικές συμβάσεις προβλέπουν μόνο συνυπολογισμό της υπηρεσίας σε άλλα πλοία του ίδιου πλοιοκτήτη για τον καθορισμό του επιδόματος πολυετούς υπηρεσίας και την άδεια μετά αποδοχών χωρίς να προβλέπουν δικαίωμα μεταθέσεως. Για την μετάθεση των ναυτικών προβλέπει το άρθρο 3 του Α.Ν 2669/40.

Ζ) Η σύμβαση ναυτολογήσεως είναι σύμβαση ιδιωτικού δικαίου με στοιχεία δημοσίου και επιδράσεις κοινωνικού προστατευτικού δικαιώματος. Έτσι, απομακρύνεται από την απλή ανταλλακτική περιουσιακή σύμβαση.¹⁵

Η) Συχνά πριν την κατάρτιση της σύμβασης ναυτολογήσεως καταρτίζεται προσύμφωνο κυρίως όταν πρόκειται για ναυτολόγηση επί πλοίου εκτός του τόπου προσλήψεως. Κατά το άρθρο 166 Α.Κ εφόσον είναι άτυπη η σύμβαση ναυτολογήσεως είναι και το προσύμφωνο. Δεν απαιτείται εν προκειμένω η καταχώρηση της σύμβασης ναυτολογήσεως στο ναυτολόγιο επειδή δεν θεωρείται συστατικός τύπος. Πολλές φορές με το προσύμφωνο συνδέεται η υποχρέωση του ναυτικού να ταξιδέψει προκειμένου να συναντήσει το πλοίο στο οποίο πρόκειται να ναυτολογηθεί. Αυτονόητο είναι ότι προκαταβάλλονται σε αυτόν όλα τα έξοδα ταξιδιού και έτσι έχουμε ένα πρόσθετο σύμφωνο στο οποίο περιλαμβάνεται η υποχρέωση του μέλλοντος εργοδότη να καταβάλλει τα έξοδα επιστροφής του ναυτικού στον τόπο του σε περίπτωση μη πραγματοποίησης της συνάντησης με το πλοίο έστω και χωρίς υπαιτιότητα του. Το πρόσθετο αυτό σύμφωνο μπορεί να θεωρηθεί ως κοινή σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου με αντικείμενο την ετοιμότητα για εργασία για την οποία υφίσταται αντίστοιχα η υποχρέωση καταβολής εξόδων ταξιδιού περιλαμβανομένου και του μισθού.¹⁶

Θ) Εάν η σύμβαση ναυτολογήσεως είναι άκυρη π.χ λόγω έλλειψης δικαιοπρακτικής ικανότητας, ελαττωματικής βούλησης των συμβαλλομένων, ή ακυρώσιμη λόγω πλάνης, απάτης, απειλής, όχι όμως και ως αντίθετη στα χρηστά ήθη, γίνεται διάκριση αν η ακύρωση γίνει πριν ή μετά την ανάληψη της εργασίας. Αν γίνει πριν, τότε δεν γεννάται κανένα ζήτημα και εφαρμόζονται οι διατάξεις του Αστικού

¹⁵ Η σύμβαση ναυτολογήσεως έχει χαρακτήρα εμπορικό όταν αφορά εμπορικά πλοία. Λόγω της φύσεως της είναι εμπορική εφόσον αφορά εμπορικά πλοία μόνο όμως για τον εφοπλιστή ή πλοιοκτήτη και όχι για τον ναυτολογούμενο.

¹⁶ Οι συλλογικές συμβάσεις ρυθμίζουν λεπτομερώς το πρόσθετο αυτό σύμφωνο. Έτσι, ορίζουν : σε περίπτωση κατά την οποία ο ναυτικός που προσλήφθηκε είναι υποχρεωμένος να ταξιδέψει για να συναντήσει το πλοίο στο οποίο πρόκειται να ναυτολογηθεί. Ο μισθός του ξεκινά από την ημέρα που φτάνει στο λιμάνι, στο οποίο έχει συμφωνηθεί να ναυτολογηθεί. Σε αυτόν καταβάλλονται όλα τα έξοδα ταξιδιού. Για τον πλοίαρχο και τον α' μηχανικό ο μισθός τους ξεκινά από την ημέρα αναχώρησης για συνάντηση του πλοίου. Οι ναυτικοί οι οποίοι μεταβαίνουν για να συναντήσουν το πλοίο στο οποίο θα αναλάβουν εργασία, σε περίπτωση ατυχήματος προστατεύονται με τον ίδιο τρόπο όπως εάν ήταν ήδη στην υπηρεσία του πλοίου.

Κώδικα. Εάν όμως γίνει μετά την έναρξη της εργασίας, τότε η ακύρωση δεν έχει αναδρομική δύναμη, η λύση αφορά το μέλλον και για το παρελθόν θα εφαρμοστούν οι κανόνες του ναυτεργατικού δικαίου σαν να επρόκειτο για έγκυρη σύμβαση. Η λύση της σχέσης εργασίας από άκυρη ή ακυρώσιμη σύμβαση εργασίας, δεν θα γίνει σύμφωνα με τις διατάξεις περί καταγγελίας της σύμβασης ναυτολογήσεως. Αν η σύμβαση ναυτολογήσεως αντιβαίνει στα χρηστά ήθη τότε δεν καταρτίζεται σύμβαση εργασίας και κανένας κανόνας του ναυτεργατικού δικαίου δεν βρίσκει εφαρμογή.

2.1.2 Κατάρτιση Σύμβασης Ναυτολογήσεως

Η σύμβαση ναυτολογήσεως συνεπάγεται σχέση προσωπικής συνεργασίας μεγαλύτερης ή μικρότερης διάρκειας. Για το λόγο αυτό επιβάλλεται κατά το προπαρασκευαστικό στάδιο η επίδειξη καλής πίστης και συναλλακτικής ευθύτητας. Για να γίνει αυτό πρέπει να παρέχονται από αμφότερα τα μέρη διασαφήσεις σε σχέση με το αντικείμενο της σύμβασης και ιδιαίτερα σε σχέση με αυτά τα ζητήματα που ασκούν επιρροή για την λήψη απόφασης για την κατάρτιση της σύμβασης, όπως π.χ για τα μελλοντικά ταξίδια.¹⁷ Διαφορετικά αν εξαιτίας υπαιτιότητας προκληθεί ζημία στο ένα συμβαλλόμενο μέρος, ο υπαίτιος υποχρεούται σε επανόρθωση της ζημίας αυτής σύμφωνα με τα άρθρα 197, 198 Α.Κ.

Για να καταρτιστεί η σύμβαση ναυτολογήσεως πρέπει να πληρούνται, όπως και σε κάθε άλλη σύμβαση, οι παρακάτω προϋποθέσεις :

Α) Τήρηση του απαιτούμενου τύπου καταρτίσεως

Ο κώδικας στο άρθρο 53 ορίζει ότι «η σύμβαση ναυτολογήσεως ... συντελείται δια της εγγραφής αυτής στο ναυτολόγιο. Η εγγραφή συντελείται από το λιμενάρχη ή τον πρόξενο». Το άρθρο 54 ορίζει το περιεχόμενο της Σύμβασης. Έτσι η σύμβαση ναυτολογήσεως περιέχει i) το όνομα του ναυτολογουμένου, τον τόπο και τον χρόνο γέννησης του, την περιφέρεια και τον αριθμό απογραφής, και την ειδικότητα του ii) το όνομα του πλοίου, την χωρητικότητα¹⁸ και το διεθνές του σήμα

¹⁷ Α.Π 520/50 Ε.Ε.Δ 9. σ.1096

¹⁸ Στην περίπτωση δόλιας αναγραφής εσφαλμένης χωρητικότητας του πλοίου για να καταβληθεί μειωμένος μισθός στο ναυτικό, πρώτα επέρχεται ακυρότητα του όρου και η αντιμισθία θα καθοριστεί επί την βάση της ακριβούς χωρητικότητας και της οικίας συλλογικής συμβάσεως. Π.Πειρ. 155/56 Ν.Β. τ. 4. σ. 534.

iii) το όνομα του πλοιοκτήτη¹⁹ και του τυχόν διαχειριστή της συμπλοιοκτησίας και του πλοιάρχου iv) το μισθό v) την διάρκεια της συμβάσεως. Ο κώδικας δεν επιβάλλει τον έγγραφο τύπο για την κατάρτιση της συμβάσεως, ούτε συστατικά όπως ο Νόμος 1752/51 (άρθρο 1), ούτε αποκλειστικά αποδεικτικά όπως ο Εμπορικός Νόμος (άρθρο 337). «Η σύμβαση χρονολογείται και υπογράφεται από τα μέρη και από την κατά το άρθρο 53 αρχή από την οποία βεβαιούται οποιαδήποτε δήλωση του ναυτολογούμενου. Αντίγραφο εγγράφου που έχει καταρτιστεί για την σύμβαση ναυτολογήσεως, όπως και αντίτυπο της συλλογικής συμβάσεως προσαρτώνται στο ναυτολόγιο» (άρθρο 54). Σύμφωνα με το άρθρο 53, η εγγραφή της σύμβασης ναυτολογήσεως στο ναυτολόγιο είναι απαραίτητη προϋπόθεση. Η μη εγγραφή όμως δεν σημαίνει μη ισχύ της συμφωνίας, σημαίνει απλώς ότι εφαρμόζονται οι γενικές αρχές περί συμβάσεως. Άλλωστε, η υποχρεωτική κατάρτιση συμβάσεως μεταξύ πλοιάρχου και ναυτικού δεν είναι πάντοτε εφαρμόσιμη, όπως αποδεικνύεται από την εφαρμογή του άρθρο 1 του Νόμου 1752. Αφετέρου, η συνομολόγηση ειδικών συμβάσεων κατά τα άρθρα 53,54 είναι πάντοτε δυνατή, οπότε συνιστούν ενιαίο σώμα με το ναυτολόγιο. Το άρθρο 54 προβλέπει υπογραφή της σύμβασης ναυτολογήσεως και από την αρχή και όχι μόνο από τα συμβαλλόμενα μέρη, ρύθμιση που δικαιολογείται από την ανάγκη να λαμβάνει γνώση ο ναυτικός ενώπιον και της αρχής, των όρων υπό τους οποίους εκμισθώνει τις υπηρεσίες του (άρθρο 90). Κατά τα άρθρα 1 και 2 του Νόμου 1753, η σύμβαση ναυτολογήσεως καταρτίζεται εγγράφως εις τριπλούν και καταχωρείται στο ναυτολόγιο. Η υπ' αριθμ. 22/26 διεθνής σύμβαση εργασίας (περί συμβάσεως ναυτολογήσεως), ορίζει στο άρθρο 3, ότι η σύμβαση υπογράφεται από τον εφοπλιστή και τον εργάτη θάλασσας. Ο τελευταίος μπορεί έτσι να εξετάσει τους όρους της σύμβασης πριν την υπογραφή. Το ίδιο άρθρο ορίζει ότι η εθνική νομοθεσία θα πρέπει να προβλέπει διατάξεις με τις οποίες θα εξασφαλίζεται η κατανόηση των όρων της σύμβασης από τον εργάτη της θάλασσας. Το άρθρο 6 καθορίζει με λεπτομέρεια το περιεχόμενο της σύμβασης ναυτολογήσεως. Ακόμα το άρθρο 8 ορίζει ότι, «για το σκοπό να λαμβάνει γνώση ο εργάτης θάλασσας για την φύση και την έκταση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων αυτού, η εθνική νομοθεσία πρέπει να προβλέπει διατάξεις που θα καθορίζουν τα αναγκαία μέτρα, έτσι ώστε ο εργάτης να πληροφορείται με ακρίβεια στο πλοίο τους όρους απασχόλησης του με κάθε πρόσφορο τρόπο» (Code International Du Travail, I, 1954 σελίδα 872). Η

¹⁹ Ως τέτοιος νοείται και ο εφοπλιστής

παραπάνω σύμβαση δεν κυρώθηκε από την χώρα μας. Ωστόσο, λόγω της αρχής της πρόνοιας που διέπει την σύμβαση ναυτολογήσεως, θα πρέπει να δεχτούμε την αναλογική εφαρμογή των διατάξεων αυτών. Ανάλογη είναι και η εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 37 του Κώδικα για τον πλοίαρχο, με μόνη διαφορά ότι ενώ για το πλήρωμα η υπάρχουσα ειδική έγγραφη συμφωνία πρέπει να προσαρτάται στο ναυτολόγιο, για τον πλοίαρχο κάτι τέτοιο δεν είναι υποχρεωτικό. Η συμφωνία του πλοιοκτήτη και του πλοίαρχου ενδεχομένως να εμπεριέχει και εμπιστευτικούς όρους που ανάγονται στην διαχείριση των συμφερόντων του πλοίου και του φορτίου, οι οποίοι δεν θα ήταν ορθό να δημοσιοποιούνται. Συμπερασματικά, η σύμβαση ναυτολογήσεως δεν απαιτείται να καταρτίζεται εγγράφως, ούτε να καταχωρείται επί ποινή ακυρότητας στο ναυτολόγιο, πολύ περισσότερο στο βιβλιάριο ή το φυλλάδιο του ναυτικού. Η μη καταχώρηση στο ναυτολόγιο της πρόσληψης ή της απόλυσης του ναυτικού αποτελεί αδίκημα για τον ναυτικό, προβλεπόμενο από το άρθρο 30 του Π.Π.Κ.Ε.Ν. Τα απαριθμούμενα στο άρθρο 54, στοιχεία αποτελούν το ελάχιστο περιεχόμενο της σύμβασης. Εάν παραληφθεί στοιχείο από τα αναφερόμενα στο άρθρο 54, η σύμβαση δεν καθίσταται άκυρη, αλλά συμπληρώνεται σύμφωνα με την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη, εκτός και εάν παραλείπεται στοιχείο, το οποίο καθιστά την σύμβαση τελείως αόριστη. Τα άρθρα 649 και 653 Α.Κ. ορίζουν ότι ο συνηθισμένος μισθός καταβάλλεται εφόσον η εργασία παρέχεται επί μισθό κατά τις συνήθεις περιστάσεις (πρβλ. και άρθρο 6 Ν.Δ. 27/9/35 «περί τροποποίησης και συμπλήρωσεως περί συνθέσεως των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων»). Σε περίπτωση μεταβολής κάποιου όρου της σύμβασης, θα πρέπει να τηρηθούν οι διατυπώσεις που τηρήθηκαν για την αρχική κατάρτιση. Αν δεν καταρτίστηκε έγγραφο, ούτε έγινε καταχώρηση στο ναυτολόγιο, η σύμβαση και οι όροι της μπορεί ν' αποδειχθούν με κάθε αποδεικτικό μέσο και με μάρτυρες, τόσο από τα συμβαλλόμενα μέρη όσο και από τρίτους.²⁰ Η λύση αυτή πρέπει να γίνει δεκτή εφόσον δεν περιελήφθη στο κώδικα διάταξη ανάλογη προς αυτήν του άρθρου 337 Εμπ. Νόμου, οπότε η απόδειξη θα μπορούσε να γίνει σε περίπτωση έλλειψης καταχωρήσεως στο ναυτολόγιο, μόνο με όρκο ή ομολογία. Ο κώδικας, στο άρθρο 55 επαναλαμβάνει τη διάταξη του άρθρου 349 του Εμπορικού Νόμου, κατά το οποίο «οι

²⁰ Λόγω της εφαρμογής επί της σύμβασης ναυτολογήσεως, προς επίλυση των διαφορών της διαδικασίας που εφαρμόζεται στις εργατικές διαφορές (άρθρο 82 του Κώδικα) σύμφωνα με το άρθρο 12 του Κώδ. ΒΔ 1/4/8/20 δύναται να επιτραπεί η χρήση μάρτυρα ως μέσο απόδειξης κατά την κρίση του δικαστή.

όροι ναυτολογήσεως επεκτείνονται εκτός από αντίθετη συμφωνία και επί αυτών που έχουν προσληφθεί μετά την σύνταξη του ναυτολογίου. Όπως παρατηρεί η συντακτική επιτροπή «είναι σύνηθες στην ελληνική ναυτιλία να προσλαμβάνονται οι ναυτικοί την τελευταία στιγμή πριν τον απόπλου του πλοίου ή στα λιμάνια που δεν εδρεύει η αρχή για να εγγράψει τους ναυτολογούμενους στο ναυτολόγιο». Αυτή η διάταξη δεν έχει μεγάλη πρακτική σημασία, διότι οι όροι της ναυτολογήσεως καθορίζονται με συλλογικές συμβάσεις.

B) Ικανότητα των συμβαλλόμενων προσώπων

Από την πλευρά του ναυτικού, εκτός από την γενική δικαιοπρακτική ικανότητα απαιτούνται η ελληνική υπηκοότητα, η σωματική και πνευματική υγεία ²¹, το ναυτικό βιβλιάριο ή φυλλάδιο και το προβλεπόμενο από το νόμο αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας, όπου απαιτείται αυτό, μη επιτρεπομένης της ναυτολογήσεως αλλοδαπού, παρά μόνο σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις. ²²

Σύμφωνα με το άρθρο 4 του Ν.Δ. 2651/53 «περί συνθέσεως των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων», κανείς δεν ναυτολογείται σε πλοίο αν δεν είναι Έλληνας απογεγραμμένος ναυτικός και δεν έχει αποκτήσει το σχετικό δίπλωμα με τις αντίστοιχες διατάξεις. Εξαιρετικά, επιτρέπεται η κατόπιν αδείας της λιμενικής αρχής ναυτολογία είτε για πλήρωση των υπαρχόντων κενών της οργανικής συνθέσεως του πληρώματος είτε προς αντικατάσταση των απολυόμενων του πλοίου από οποιαδήποτε αιτία. Περαιτέρω, για την ναυτολόγηση ανηλίκων, θα πρέπει να έχουν συμπληρώσει το ελάχιστο όριο ηλικίας που προβλέπεται από τον νόμο. Έτσι, κατά τον νόμο 4211/29, με τον οποίο κυρώθηκε η υπ' αριθμ. 7/20 διεθνής σύμβαση εργασίας «οι κάτω των 14 ετών ανήλικοι δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται σε πλοίο οποιασδήποτε κατηγορίας, εξαιρουμένων αυτών επί των οποίων εργάζονται μόνο

²¹ Για την περιοδική υγειονομική εξέταση, για την διαπίστωση της πνευματικής και σωματικής υγείας των ατόμων κάτω των 18 ετών, για την οποία προβλέπει η κυρωθείσα με τον νόμο 4674/30 διεθνής σύμβαση εργασίας υπ' αριθμ. 16/21 και για τα πρόσωπα που υπερβαίνουν το 60 έτος, για την οποία προβλέπει το άρθρο 27 του Κώδ. Ν.Δ. 2689/53 θα πρέπει να προσθέσουμε και το νομοθετικό διάταγμα 3738 57 «περί προστασίας συμβατικών ναυτικών», με το οποίο προβλέπεται υποχρεωτική ακτινογραφία θώρακος των ναυτικών που έχουν σταλεί για ναυτολόγηση στο εξωτερικό.

²² Ο Π.Π.Κ.Ε.Ν. (άρθρο 36 εδάφιο 1 α) τιμωρεί τον πλοίαρχο «ο οποίος ναυτολογεί Έλληνα μη απογεγραμμένο εργάτη θάλασσας, στερούμενο ναυτικού φυλλαδίου που έχει στερηθεί το δικαίωμα της άσκησης ναυτικού επαγγέλματος και για όσο χρόνο διαρκεί η ποινή στέρησης.

μέλη της ίδιας οικογένειας (άρθρο 2). Οι διατάξεις αυτές δεν εφαρμόζονται στην εργασία παιδιών επί πλοίων που λειτουργούν ως σχολές υπό τον όρο να εγκρίνεται και να επιτηρείται από δημόσια αρχή η εργασία τους (άρθρο 3). Η παραπάνω διεθνής σύμβαση αναθεωρήθηκε με την υπ' αριθμ. 58/36, η οποία δεν επικυρώθηκε από την χώρα μας και με την οποία το κατώτατο όριο ηλικίας αυξήθηκε στα 15 έτη, εκτός εξαιρετικών περιπτώσεων. Το ίδιο ορίζει και ο κώδικας δημοσίου ναυτικού δικαίου. Επιπροσθέτως, με την υπ' αριθμ. 15/21 διεθνή σύμβαση εργασίας η οποία κυρώθηκε με τον νόμο 4505/30, ορίζεται ότι «νέοι ηλικίας μικρότερης των 18 δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε συγκεκριμένες ειδικότητες π.χ θερμαστής». Εξαιρέσεις προβλέπουν τα άρθρα 3 και 4 της συμβάσεως. Οι ανήλικοι θα πρέπει να έχουν επιπλέον και την προβλεπόμενη από τον Αστικό Κώδικα απαιτούμενη γενική ή ειδική συναίνεση του γονέα του επιτρόπου, όπου αυτή απαιτείται. Η κατά την απογραφή δοθείσα συναίνεση αναπληρώνει και την απαραίτητη για την κατάρτιση της συμβάσεως αντίστοιχη συναίνεση. Αυτή μπορεί να ανακληθεί ή να περιοριστεί εφόσον αυτό επιβάλλει το συμφέρον του ανηλίκου και δεν αποτελεί καταχρηστική άσκηση δικαιώματος. Σημειωτέον, ότι η συναίνεση παρέχει δικαίωμα καταρτίσεως της συμβάσεως υπό συνήθεις όρους, ενώ η συνομολόγηση συμβάσεως υπό εξαιρετικούς λόγους απαιτεί ειδική συναίνεση. Οι λοιποί περιορισμοί της δικαιοπρακτικής ικανότητας του Αστικού Κώδικα ισχύουν και εν προκειμένω. Ειδικός περιορισμός για τους ναυτικούς είναι και ο προβλεπόμενος από το άρθρο 18 Π.Π.Κ.Ε.Ν κατά το οποίο τιμωρείται ο πλοίαρχος, ο οποίος ναυτολόγησε εργάτη θάλασσας επί του ναυτικού φυλλαδίου του οποίου δεν είναι καταχωρημένη ορθά η πράξη απόλυσης του από το πλοίο που ήταν προηγουμένως ναυτολογημένος. Ανάλογη διάταξη περιέχει και το άρθρο 29 του Β.Δ της 15/18-12-836 «περί αστυνομίας της εμπορικής ναυτιλίας» κατά το οποίο ο ναυτικός πρέπει να έχει άδεια αναχωρήσεως του πλοίαρχου του τελευταίου πλοίου. Η έλλειψη της καταχωρήσεως ή της αδείας δεν ασκεί καμία επιρροή στο κύρος της σύμβασης ναυτολόγησης. Από την άποψη του εργοδότη, ως τέτοιος εμφανίζεται για το πλήρωμα ο πλοίαρχος του πλοίου, ο οποίος πράγματι είναι ο νόμιμος εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, του οποίου οι οδηγίες πρέπει αυτός να λαμβάνει υπόψη (άρθρο 39 του Κώδικα). Προκειμένου περί του πλοίαρχου, εργοδότης είναι ο πλοιοκτήτης ή ο ειδικά εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος αυτού (άρθρο 37 του Κώδικα). Όταν η εκμετάλλευση του πλοίου γίνεται από μη πλοιοκτήτη, ο διορισμός του πλοίαρχου γίνεται αν δεν υπάρχει αντίθετη συμφωνία, από τον εφοπλιστή (άρθρο 106 § 1).

Επίσης, κατά το άρθρο 191 του Κώδικα επί μεταβιβάσεως της κυριότητας του πλοίου προς εξασφάλιση απαιτήσεως «ο δανειστής δύναται να αντικαθιστά τον πλοίαρχο και αν είναι αυτός ο οφειλέτης». Το ίδιο δικαίωμα έχει και αυτός που ανέλαβε την διαχείριση του πλοίου επί προτιμώμενης υποθήκης δανειστής (άρθρο 10 Ν.Δ. 3899/58).

Επί συμπλοιοκτησίας νομίμως καταρτίζεται η σύμβαση ναυτολογήσεως με τον αντιπρόσωπο του συμπλοιοκτήτη, που συγκεντρώνει το 51 % του πλοίου. Η σύμβαση που έχει καταρτιστεί με αυτόν τον τρόπο δεσμεύει όλους τους πλοιοκτήτες. Για την θέση του εργοδότη, σε περίπτωση α) επιστρατεύσεως και παραμονής του ναυτικού στο πλοίο πρβλ. άρθρο 6 του Α.Ν. 2669/50 και β) επιτάξεως του πλοίου πρβλ. άρθρο 231 νόμου 4442/29, ο κώδικας μιλά για τον πλοίαρχο ως το πρόσωπο εκείνο που καταρτίζει την σύμβαση ναυτολογήσεως · αυτό δεν είναι ακριβές, γιατί εργοδότης που συνομολογεί είναι ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ή ο δανειστής.

Ο πλοίαρχος που καταρτίζει τις συμβάσεις ναυτολογήσεως θα πρέπει να τελεί σε συνεννόηση με τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες αυτού ή του αντιπροσώπου του (άρθρο 39 του Κώδικα) ανεξάρτητα αν βρίσκεται ή μη εκείνος στον τόπο κατάρτισης της σύμβασης. Η έλλειψη συνεννόησης και ενέργεια παρά τις οδηγίες, δεν ασκεί καμία νομική επιρροή επί της σύμβασης ναυτολογήσεως. Η σύμβαση ναυτολογήσεως είναι έγκυρη και παράγει όλες τις συνέπειες της ακόμα και αν ο ναυτικός διατελεί σε κακή πίστη, δηλαδή γνωρίζει την έλλειψη οδηγιών ή την μη συμμόρφωση σε αυτές. Η λήψη οδηγιών και η συμμόρφωση σε αυτές αφορά τις σχέσεις μεταξύ πλοιοκτήτη και πλοίαρχου και δεν θίγει την σύμβαση ναυτολογήσεως.

Γ) Δήλωση βουλήσεως των συμβαλλόμενων προσώπων

Δ) Συμφωνία δηλώσεως και βουλήσεως

Ε) Συμφωνία των δηλώσεων βουλήσεως

Σχετικά με την δήλωση βουλήσεως των μετεχόντων στη σύμβαση προσώπων της συμφωνίας δηλώσεως και βουλήσεως και της συμφωνίας των δηλώσεων βουλήσεως ισχύει ότι ισχύει και στο γενικό εργατικό δίκαιο, παρόλο που η ενώπιον της αρχής βεβαίωση της σύμβασης και τον όρων της καθιστά αδύνατη την παρεμβολή τέτοιων πλημμελειών στην σύμβαση.

ΣΤ) Νόμιμο περιεχόμενο ²³

Η σύμβαση ναυτολόγησης καταχωρείται στο ναυτολόγιο του πλοίου και στο ναυτικό φυλλάδιο ή βιβλιάριο του ναυτικού. Το ναυτολόγιο είναι το δημόσιο έγγραφο που εκδίδεται από την λιμενική ή προξενική αρχή με το οποίο εφοδιάζεται το πλοίο και στο οποίο εγγράφονται όλοι οι εργαζόμενοι επί του πλοίου, καθώς και οι όροι εργασίας τους (άρθρο 1 Ν. 3170/55 «περί ΝΑΤ»). Αποτελεί ένα από τα ναυτιλιακά έγγραφα με το οποίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο κάθε ελληνικό πλοίο. Στο ναυτολόγιο καταχωρείται η σύμβαση κατά το κύριο περιεχόμενο της. Σημειώνεται και η λύση της. ²⁴ Η καταχώρηση στο ναυτολόγιο αποσκοπεί στο να εξασφαλίσει την κρατική εποπτεία επί των όρων της συμβάσεως και να προστατεύσει τον ναυτικό κατά τις τυχόν θέσπισης παράνομων όρων. ²⁵

Ο Π.Π.Κ.Ε.Ν. (άρθρο 30 § 2) προβλέπει τιμωρία του πλοιάρχου ο οποίος προσέλαβε ή απέλυσε πρόσωπο του πληρώματος χωρίς να έχει φροντίσει να γίνει η κατάλληλη γι' αυτό εγγραφή στο ναυτολόγιο, είτε ναυτολόγησε εργάτη θάλασσας μη επιβαίνοντα στο πλοίο ή παρέλειψε να ζητήσει από την αρμόδια αρχή την απόλυση του ναυτολογούμενου μη επιβαίνοντος στο πλοίο.

Περί ναυτολογίου προέβλεψε πρώτα το Β.Δ της 6/18-8-34 «περί ναυτολογίου των ελληνικών εμπορικών πλοίων» στο οποίο αναγράφονται επί του πλοίου ναύτες, αξιωματικοί, υπηρέτες και επιβάτες. Στο ναυτολόγιο αναφέρεται ο βαθμός, το ονοματεπώνυμο, το όνομα πατρός, η διαμονή, η ηλικία. Τα του ναυτολογίου διέπονται από τον νόμο 3170/55 «περί ΝΑΤ» λόγω της αντίληψης ότι το ναυτολόγιο εξυπηρετεί κυρίως τα συμφέροντα του ΝΑΤ. Την ορθή σημασία του ναυτολογίου εξαίρει ο κώδικας δημοσίου ναυτικού δικαίου. Έτσι, αναφέρει η εισηγητική έκθεση «σε αρμονία με τα κρατούντα και στις ξένες νομοθεσίες, το ναυτολόγιο ορίζεται ως επίσημος κατάλογος του πληρώματος που συντάσσεται από την ναυτιλιακή αρχή προς απόδειξη της ύπαρξης του κανονισμένου κατ' αριθμό και ειδικότητα πληρώματος για την ασφάλεια του πλοίου. Οι άλλοι σκοποί, τους οποίους εξυπηρετεί

²³ Βλέπε τα όσα αναφέρθηκαν ανωτέρω υπό 1.2.1

²⁴ Δύο φάσεις στην σύμβαση ναυτολόγησεως παρατηρεί ο Chauveau σελίδα 273 : η συμφωνία των συμβαλλομένων είναι πράξη ιδιωτικού δικαίου και η καταχώρηση στο ναυτολόγιο είναι δημοσίου δικαίου.

²⁵ Wustendorfer , Neuzeitl. Seehandelsrecht, 1947 σελίδα 206.

το ναυτολόγιο, όπως π.χ η βεβαίωση των οφειλομένων στα ναυτικά ασφαλιστικά ταμεία εισφορών, η εγγραφή ορισμένων όρων της ατομικής σύμβασης ναυτολογήσεως κάθε μέλους του πληρώματος κ.λ.π. έχουν παρεπόμενο του κύριου αυτού σκοπού χαρακτήρα. Ο έλεγχος της κύριας αποστολής του ναυτολογίου, δηλαδή της ύπαρξης της κανονικής σύνθεσης του πληρώματος, πραγματοποιείται τόσο κατά τον κατάπλου όσο και κατά τον απόπλου.

Κατά το άρθρο 19 § 2 του Νόμου 3170/55 «περί NAT» κάθε πλοίο κατά την έννοια του Εμπορικού Νόμου, χωρίς να εξαιρούνται τα πλοία που ανήκουν στην υπηρεσία του κράτους ή χρησιμοποιούνται από αυτό, όπως και θαλαμηγοί αναψυχής άνω των 100 κόρων, υποχρεούνται να εφοδιαστούν με ναυτολόγιο.²⁶ Το ναυτολόγιο αντικαθίσταται υποχρεωτικά από την Ναυτιλιακή Αρχή α) αν το πλοίο διαλυθεί ή κηρυχθεί ακατάλληλο για πλου ή χαθεί β) αν το πλοίο αποβάλλει την ελληνική σημαία γ) αν περάσουν 6 μήνες από την έκδοση του και δ) σε περίπτωση απόλυσης του πλοιάρχου εκτός και αν ο εφοπλιστής παράσχει αξιόχρητη εγγύηση περί πληρωμής του βεβαιωθέντος ποσού των ασφαλιστικών εισφορών και ο νέος πλοίαρχος αναλάβει εγγράφως τις σχετικές υποχρεώσεις του απολυόμενου πλοιάρχου (άρθρο 19 § 3 Ν.3170/55 περί NAT).

Η αναγραφή της σύμβασης ναυτολογήσεως και των όρων της στο ναυτολόγιο δεν αποτελεί όπως είπαμε και παραπάνω συστατικό τύπο, αλλά αποδεικτικό τύπο και μάλιστα όχι αποκλειστικό αλλά με δυνατότητα αναπλήρωσης. Αξιοσημείωτο είναι ότι η αποδεικτική σημασία του ναυτολογίου είναι ιδιαίζουσα, λόγω της υπό της αρχής καταχωρήσεως και ενώπιον αυτής βεβαιώσεως της συμβάσεως και των όρων αυτής. Για τον λόγο αυτόν ανακριβείς βεβαιώσεις στο ναυτολόγιο λόγω της ιδιότητας ως δημοσίου εγγράφου, δεν μπορούν να αμφισβητηθούν. Η απόδειξη όμως της συμπλήρωσης των καταχωρημένων όρων στο ναυτολόγιο ή μεταγενεστέρων τροποποιήσεων μπορεί να γίνει με κάθε αποδεικτικό μέσο. Εξαιρετική διάταξη επί αμφισβήτησης του περιεχομένου του ναυτολογίου όσον αφορά τις σχέσεις προς τον NAT, περιέχει ο νόμος 3170/55 «περί NAT» (άρθρο 44 § 2), κατά την οποία σε κάθε αμφισβήτηση για το ακριβές ή μη περιεχόμενο του ναυτολογίου ή άλλων εγγράφων ή

²⁶ Με απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (20755/847) εγκρίθηκε κανονισμός «περί εξαιρέσεως κατηγοριών πλοιαρίων της υποχρέωσης να εφοδιάζονται με ναυτολόγιο». Παρασχέθηκε δυνατότητα μη εφοδιασμού με ναυτολόγιο σε πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 5 κόρων, αλιευτικά ή που εκτελούν μικρά ακτοπλοϊκά ταξίδια.

στοιχείων αποδεικτικών ναυτικής υπηρεσίας για τα έννομα αποτελέσματα κατά τον παρόντα νόμο, αποφασίζει ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας μετά από γνώμη του Δ.Σ.

Η κατάρτιση και λύση της σύμβασης καταχωρούνται και στο ναυτικό φυλλάδιο ή το βιβλιάριο του ναυτικού (άρθρο 3 Κώδ. Νόμου 721/55 (Β.Δ. 9-12-55)). Η διατύπωση είναι καθαρά διοικητική και δεν συνδέεται με το κύρος της συμβάσεως. Πάντως, η εγγραφή σε αυτό αποκτά λόγω της δημόσιας αρχής αυξημένη αποδεικτική δύναμη. Η παραπάνω εξαιρετική διάταξη του άρθρου 3170/55 περί ΝΑΤ, άρθρα 44 § 52 επί αμφισβητήσεως του περιεχομένου ισχύει προκειμένου και περί του ναυτικού φυλλαδίου.

2.1.3 Υποχρεώσεις εκ της Σύμβασης ναυτικής εργασίας

Οι υποχρεώσεις του ναυτικού από την σύμβαση ναυτολογήσεως, που ισοδυναμούν με δικαιώματα του εργοδότη και ενισχύουν το προσωπικό χαρακτήρα της σχέσης είναι α) η παροχή εργασίας και β) η πίστη.

α) Παροχή εργασίας

Η υποχρέωση του ναυτικού κατά την κατάρτιση της σύμβασης είναι να θέσει στην διάθεση του εργοδότη την εργατική του δύναμη, αρκούμενης και της ετοιμότητας προς εργασία. Η υποχρέωση αυτή συνίσταται στην προσωπική προσφορά εργασίας, χωρίς δυνατότητα αντικατάστασης του προσώπου. Η λύση της σύμβασης επέρχεται με τον θάνατο του ναυτικού (άρθρο 675 Α.Κ.), χωρίς να υπάρχει η δυνατότητα του εργοδότη να ζητήσει την εκτέλεση της εργασίας από τους κληρονόμους του ναυτικού. Στην περίπτωση όμως θανάτου του εργοδότη και σύμφωνα με την τάση αποπροσωποποιήσεως της σχέσης σύμφωνα με άρθρο 675 § 2 του Α.Κ., η σχέση εργασίας συνεχίζεται με τους κληρονόμους του εργοδότη.

Ο τρόπος παροχής της εργασίας γίνεται σύμφωνα με τους κανόνες αναγκαστικού δικαίου, τις συλλογικές συμβάσεις, τον κανονισμό εργασίας καθώς και την σύμβαση ναυτολογήσεως. Η καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη (άρθρο 288 Α.Κ.), η επιμέλεια στην ανάληψη της εργασίας (άρθρο 652 Α.Κ.), καθώς και τα άρθρα 57 & 59 του Κ.Ι.Ν.Δ. διαμορφώνουν το πλαίσιο παροχής εργασίας του ναυτικού. Ειδικότερα, ο βαθμός της επιμέλειας, την οποία υποχρεούται να επιδεικνύει ο ναυτικός, η οποία κρίνεται από την μόρφωση, τις ειδικές γνώσεις (αντικειμενικό

κριτήριο) και τις ικανότητες – ιδιότητες, τις οποίες γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει ο εργοδότης (υποκειμενικό κριτήριο), διαφαίνεται από το γενικότερο ύφος της σύμβασης. Αν ο ναυτικός διέθετε τις απαραίτητες ικανότητες κατά την κατάρτιση της σύμβασης, εν συνεχεία όμως υπέστη μείωση αυτών με αποτέλεσμα την χειροτέρευση της εργασίας, ευθύνεται μόνο εφόσον η παραπάνω μείωση οφείλεται σε πταίσμα του π.χ πρόκληση σωματικής βλάβης με συνέπεια την κακή παροχή εργασίας, με ταυτόχρονη παράλειψη ενημέρωσης του εργοδότη για την μείωση της ικανότητας προς παροχή εργασίας²⁷.

Κατά βάση, τα καθήκοντα των ναυτικών, διακρίνονται σε γενικά και ειδικά. Ως γενικά καθήκοντα, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε την νηφαλιότητα, την κόσμια συμπεριφορά, την υποχρεωτική παρουσία, την απαγόρευση κατάχρησης εξουσίας, την απαγόρευση χρήσης βίας.

Τα ειδικά καθήκοντα καθορίζονται από τον βαθμό και την ειδικότητα του ναυτικού. Έτσι, το πλήρωμα του πλοίου διακρίνεται σε α) προσωπικό σκάφους β) προσωπικό μηχανής και γ) προσωπικό γενικών υπηρεσιών (με υποδιαιρέσεις). Και από άποψη βαθμολογική σε α) αξιωματικούς β) υπαξιωματικούς γ) κατώτερο προσωπικό. Όσον αφορά το πρόσωπο του πλοιάρχου, τα καθήκοντα του συμπεριλαμβάνουν την γενικότερη εποπτεία του πλοίου.²⁸ Ο πλοίαρχος ασκεί

²⁷ Μέσω της σύμβασης είναι δυνατή η μείωση ή η επέκταση της ευθύνης του ναυτικού εντός των ορίων του άρθρου 332 Α.Κ. (βαριά αμέλεια). Δεν ισχύει όμως το ίδιο για τον πλοίαρχο (άρθρο 40 Κ.Ι.Ν.Δ.). Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 300 Α.Κ. δύναται να αποκλειστεί ή να περιοριστεί σε περίπτωση συντρέχοντος πταίσματος του εργοδότη. Η ευθύνη του ναυτικού συνίσταται α) στην επαναφορά του ορθού τρόπου παροχής της εργασίας και β) σε χρηματική αποζημίωση. Ο εργοδότης μπορεί να συμψηφίσει την αποζημίωση με τον μισθό τον οποίο μπορεί να καταβάλει κανονικά. Εκτός από την αστική ευθύνη, υπάρχει και η πειθαρχική ευθύνη του ναυτικού.

²⁸ Τα καθήκοντα του πλοιάρχου είναι ναυτικά και τεχνικά επί του πλοίου, καθώς και εμπορικά π.χ παράδοση του φορτίου, αγορά καυσίμων κ.λ.π. Σε αυτές τις περιπτώσεις πρέπει να καταβάλλει την επιμέλεια συνετού πλοιάρχου και ευθύνεται για την αποκατάσταση κάθε ζημίας που θα επέλθει από υπαιτιότητα του. Πριν την έναρξη του ταξιδιού, ο πλοίαρχος υποχρεούται να φροντίσει για την αξιοπλοΐα, για κατάρτιση συμβάσεων ναυτολογήσεως σύμφωνα με τις οδηγίες του πλοιοκτήτη (άρθρο 39 Κ.Ι.Ν.Δ.), για την ύπαρξη των απαραίτητων ναυτλιακών εγγράφων, την κατάλληλη φόρτωση και εκφόρτωση, την κατάλληλη στοιβάση αποφεύγοντας την υπερφόρτωση και διατηρώντας την ευστάθεια του πλοίου, αποφεύγοντας την φόρτωση απαγορευμένων ειδών και φορτίων επί του πλοίου και την τήρηση των απαιτούμενων διατυπώσεων (τελωνιακές, λιμενικές).

Η σύγχρονη τεχνική οργάνωση της ναυτλιακής επιχείρησης και ο καταμερισμός των εργασιών υποβοήθησε σημαντικά τον πλοίαρχο και περιόρισε τα καθήκοντα του, κυρίως στην άσκηση εποπτείας. Όσον αφορά τα εμπορικά του καθήκοντα, υποβοηθήθηκε σε μεγάλο

εξουσία επί του πλοίου και εκμεταλλεύεται το πλοίο μέσω του εργοδότη (άρθρο 980 Α.Κ), αποκτώντας δικαιώματα κυρίου επί του πλοίου, πλην του δικαιώματος εκποίησης του πλοίου. Συνεπώς, εκείνος αποφασίζει για την είσοδο ή μη άλλων προσώπων επί του πλοίου, καθώς και για οποιαδήποτε άλλη ενέργεια αφορά το πλοίο (άρθρο 58 Κ.Ι.Ν.Δ.).

Στην ανοιχτή θάλασσα, όπου το πλοίο εκφεύγει της κρατικής εξουσίας η ανάγκη για διατήρηση της τάξης θα πρέπει να επιτυγχάνεται από τον πλοίαρχο ο οποίος πρέπει να επιβάλλει την απαραίτητη πειθαρχία για την ομαλή διεξαγωγή του ταξιδιού. Ο πλοίαρχος αποκτά την ναυτική εξουσία, η οποία περιλαμβάνει το διευθυντικό δικαίωμα του εργοδότη, ο οποίος έχει καθήκον να την ασκεί ακόμη και αν ο εργοδότης είναι παρών. Η παραπάνω εξουσία είναι μια αξιοσημείωτη έννοια διότι εμπεριέχει στοιχεία δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου. «*Wustendorfer, Neuzeitl. Seehandelsrecht* σελίδα 174 *Schaps Das deutsche Seerecht 1921* σελίδα 184». Ιστορικά η εξουσία αυτή υπέστη μεταλλαγές από την συνεταιριστική μορφή της ναυτιλιακής επιχείρησης, τότε που η εξουσία ανήκε στο σύνολο του πληρώματος (communitas) στο πατριαρχικό απολυταρχισμό, τότε που η εξουσία ανήκε αποκλειστικά στο πλοίαρχο, στην στρατιωτική μοναρχική αρχή, όταν η εξουσία ανήκε στον πλοίαρχο με δικαίωμα γνώμης των αξιωματικών του πλοίου, καταλήγοντας σε μια περισσότερο ελεγχόμενη εξουσία από το κράτος.²⁹

βαθμό από τα πρακτορεία και τους ναυτικούς μεσίτες. Επιπροσθέτως, στα θέματα ικανότητας του πλοίου για τα ταξίδια, υποβοηθήθηκε από ειδικούς οργανισμούς (Lloyds register). Η εκπλήρωση της υποχρέωσης για επιμέλεια πραγματοποιείται από τον πλοίαρχο με την συνδρομή ειδικών εμπειρογνομόνων, τις οδηγίες των οποίων οφείλει να τηρεί πιστά ανακοινώνοντας τις παρατηρήσεις του στον πλοιοκτήτη και ελέγχοντας σύμφωνα με τις γνώσεις του την εκτέλεση των εργασιών. Κατά την διάρκεια του ταξιδιού ο πλοίαρχος υποχρεούται σε προσεκτική και επιμελή ναυσιπλοΐα, δηλαδή ακριβή ώρα αναχώρησης του πλοίου, ταχύτητα εκτέλεσης του ταξιδιού, ασφάλεια του ταξιδιού, τήρηση κανονισμού αποφυγής συγκρούσεως των πλοίων, αντιμετώπιση δύσκολων καιρικών συνθηκών, μέριμνα για την ασφαλή μεταφορά του φορτίου, συνεχή ενημέρωση του πλοιοκτήτη για τα σημαντικά γεγονότα κατά την διάρκεια του ταξιδιού, εξεύρεση λύσεων επί των απρόσμενων συμβάντων σε συνεργασία με τον πλοιοκτήτη, επιμελής τήρηση των ναυτιλιακών εγγράφων και βιβλίων (άρθρο 42 Κ.Ι.Ν.Δ.). Μετά το πέρας του ταξιδιού, υποχρεούται να προβεί στις αναγκαίες διατυπώσεις σχετικά με τον κατάπλου, στην εκφόρτωση και παράδοση του φορτίου, στις απαραίτητες δηλώσεις σε περίπτωση τυχόν ατυχήματος.

²⁹ Αν και οι εξουσίες του πλοίαρχου αποδυναμώθηκαν με το πέρασμα του χρόνου και εξαιτίας των ραγδαίων τεχνολογικών εξελίξεων, εν τούτοις δεν έχασε τις διοικητικές εξουσίες και την κυριαρχική εξουσία που είναι απόλυτη επί του πλοίου.

Η ναυτική εξουσία του πλοίαρχου, σε σχέση με το πλήρωμα εκδηλώνεται ως διατακτική και πειθαρχική. Αυτή ανάγεται στο δημόσιο δίκαιο και ασκείται από αυτόν ως εκπροσώπο του κράτους. Τότε, το πλήρωμα υποχρεούται να υπακούει σε διαταγές, χωρίς να ερευνά το επιτρεπτό της και το κατά πόσο συμβιβάζεται προς την σύμβαση εργασίας. Μόνη εξαίρεση η μη υποχρέωση συμμόρφωσης προς την διαταγή για διενέργεια παράνομης πράξης.³⁰ Η μη εκπλήρωση της υποχρέωσης προς παροχή του μέλους του πληρώματος δεν είναι μόνο παράβαση συμβατικής υποχρέωσης αλλά και παράβαση δημοσίου δικαίου. Ο πλοίαρχος μπορεί να λάβει αναγκαστικά μέτρα.

Ο πλοίαρχος ασκεί και ορισμένα κρατικά καθήκοντα. Έτσι, είναι βοηθητικό όργανο στην απονομή ποινικής δικαιοσύνης με την διενέργεια ανάκρισης σε περίπτωση διάπραξης αξιόποινης πράξης. Επιπλέον, δεν δύναται να συλλάβει επιβάτη για πράξη που διαπράχθηκε πριν την επιβίβαση στο πλοίο, δύναται όμως να λάβει μέτρα για την μη δραπετεύση του. Σε συνέχεια των παραπάνω καθηκόντων του πλοίαρχου, εκτελεί ληξιαρχικά καθήκοντα και μεριμνά για την διαφύλαξη αντικειμένων προσώπων που απεβίωσαν. Μια μορφή υποχρέωσης δημοσίου δικαίου, αποτελεί η τήρηση του ημερολογίου γέφυρας του πλοίου, όπως επίσης και η επιμέλεια της ακριβούς τήρησης των ημερολογίων μηχανής και ασυρμάτου γιατί αποτελούν και αποδεικτικό υλικό σε τυχόν έρευνα ναυτικών ατυχημάτων (άρθρο 41 Κ.Ι.Ν.Δ, Αντωνιάδου. «Το ναυτικό ατύχημα, 1953, σελίδα 67 επόμενο»). Το ημερολόγιο γέφυρας περιλαμβάνει ναυτικές και μετεωρολογικές ενδείξεις, καθώς και έκθεση κάθε ουσιώδους περιστατικού.³¹

Όσον αφορά τα καθήκοντα και τις ευθύνες των διαφόρων προσώπων που συγκροτούν το πλήρωμα θα μπορούσαμε να πούμε ότι ο αξιωματικός είναι γενικώς ο άμεσος συνεργάτης του πλοίαρχου σε οτιδήποτε αφορά το πλοίο και ειδικότερα ο αξιωματικός προϊστάμενος της υπηρεσίας σκάφους και του προσωπικού του,

³⁰ Ο Κ.Ι.Ν.Δ. άρθρο 57 θέτει τον περιορισμό ότι ο πλοίαρχος κατά την διάρκεια του ταξιδιού, μπορεί σε εξαιρετικές περιπτώσεις να αναθέσει προσωρινά υπηρεσία στον ναυτικό, διαφορετική από εκείνη που ανέλαβε από την σύμβαση εφόσον είναι ασυμβίβαστη με τον βαθμό του. Ο περιορισμός για το βαθμό είναι αδικαιολόγητος, διότι υπό εξαιρετικές συνθήκες η τήρηση του περιορισμού αυτού κρίνεται ανέφικτη. Για αυτό τον λόγο οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας είναι ευρύτερες.

³¹ Οι αρμοδιότητες και όλα όσα αφορούν την ευθύνη του πλοίαρχου συμπεριλαμβάνονται στην σύμβαση ναυτολογίσεως, η οποία ρυθμίζεται από τα άρθρα 37-52 του τρίτου τίτλου του ΚΙΝΔ.

ευθύνεται για όλη την κατάσταση και το προσωπικό του σκάφους, για την εξασφάλιση της εκτέλεσης των αναγκαίων μέτρων σχετικά με την κατάσταση του πλοίου, για την τήρηση της τάξης επί του πλοίου, διενεργώντας καθημερινά επιθεώρηση επί του πλοίου, έχοντας την γενική επιμέλεια επί των φορτοεκφορτώσεων και ευθυνόμενος για τη διαχείριση των υλικών του πλοίου. Περαιτέρω, ιδιαίτερες διατάξεις ρυθμίζουν τα καθήκοντα των πιο χαμηλόβαθμων αξιωματικών, των δοκίμων αξιωματικών, των ναυτών, του προσωπικού της μηχανής. Έτσι, ο α΄ μηχανικός είναι ο αξιωματικός προϊστάμενος υπηρεσίας μηχανής και του προσωπικού της, τελώντας υπό τις άμεσες διαταγές και τον έλεγχο του πλοίαρχου και είναι υπεύθυνος απέναντι του κατά την άσκηση των καθηκόντων του. Ειδικότερα, είναι υπεύθυνος για την συντήρηση και λειτουργία των κινητήριων μηχανών, έχοντας καθήκοντα όπως την επιθεώρηση των μηχανών κατά την παραλαβή και την εξακρίβωση των αναγκών των μηχανών μετά την παραλαβή, επιβλέποντας την συντήρηση, την καλή και οικονομική διάθεση των υλικών και εφοδίων, όπως επίσης και την κατανάλωση σε καύσιμα και υλικά μηχανής. Επίσης, παρίσταται στους χειρισμούς της μηχανής κατά τον κατάπλου και απόπλου και διάπλου στενών και επικίνδυνων υδάτινων περασμάτων. Περαιτέρω, με ειδικές διατάξεις καθορίζονται τα καθήκοντα των διαφόρων βαθμών μηχανικών, των λιπαντών, των μηχανοδηγών, των βοηθών μηχανοδηγών, του προσωπικού των γενικών υπηρεσιών, καθώς και των γιατρών όπου η παρουσία τους προβλέπεται.

Η εργασία του πληρώματος διακρίνεται σε εργασία εν πλω και σε εργασία εν όρμω. Εν πλω, το προσωπικό του σκάφους κατανέμεται α) στην εργασία γέφυρας. Η εργασία γέφυρας διεξάγεται κατά βάρδιες, χρονικής διάρκειας τεσσάρων ωρών. Κάθε βάρδια, αποτελείται από έναν αξιωματικό σκάφους και δύο άτομα, τον πηδαλιούχο και τον παρατηρητή. Απαλλάσσεται της παραπάνω υπηρεσίας, ο πλοίαρχος, παρά μόνο στις περιπτώσεις στις οποίες είναι υποχρεωμένος από τον νόμο να αναλαμβάνει προσωπικά την εργασία γέφυρας (κατά τον απόπλου και κατάπλου καθώς και κατά την διέλευση στενών περασμάτων). Σύμφωνα με τις διατάξεις των συλλογικών συμβάσεων εργασίας, οι βάρδιες επί της γέφυρας, δεν δύνανται να υπερβαίνουν τις 56 κάθε εβδομάδα, δηλαδή 8 ώρες ημερησίως, πλην του Σαββάτου 5 ώρες. Το ίδιο ισχύει και για το προσωπικό του μηχανοστασίου, καθώς και για το προσωπικό γενικών υπηρεσιών. Σχετικά με τον χρόνο εργασίας επί του πλοίου υπάρχουν ειδικές νομοθετικές διατάξεις που ρυθμίζουν την σύνθεση του πληρώματος στις διάφορες

κατηγορίες πλοίων. Π.χ. Σε πλοίο μη επανδρωμένο σύμφωνα με την οργανική του σύνθεση δεν επιτρέπεται ο απόπλους εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις εφόσον δηλαδή διαπιστωθεί από την αρμόδια αρχή ότι συντρέχουν οι εκ του νόμου προϋποθέσεις και δεν υπάρχει κίνδυνος για την ασφάλεια του πλοίου από την έλλειψη πληρώματος (άρθρο 7 ν.δ. 2651/1953 – πρβλ σχετ. διατάξεις άρθρα 86-91 Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου). Αναφορικά με την σύνθεση των πληρωμάτων η υπ' αριθμόν 109/58 διεθνής σύμβαση περιλαμβάνει γενικές διατάξεις οι οποίες καθορίζουν ότι κάθε πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται η σύμβαση πρέπει να έχει επαρκές, ποσοτικά και ποιοτικά, προσωπικό για την εξασφάλιση της ζωής επί του πλοίου, για την τήρηση των διατάξεων της διεθνούς σύμβασης σχετικά με την διάρκεια της εργασίας, για την αποφυγή υπερβολικής κόπωσης του πληρώματος καθώς και για την αποφυγή υπερωριών. Επίσης προβλέπεται σε κάθε χώρα η σύσταση μηχανισμού με την συμμετοχή εκπροσώπων των εφοπλιστών και των ναυτεργατών για την επίλυση κάθε διαφοράς σχετικά με την σύνθεση του πληρώματος ενός πλοίου (άρθρο 21). Η εν λόγω σύμβαση συνοδεύεται από διεθνή σύσταση η οποία περιέχει πρόβλεψη σχετικά με την διάρκεια εργασίας επί του πλοίου. Έτσι, κατά την διεθνή σύμβαση για τους αξιωματικούς και τα μέλη του πληρώματος που εργάζονται στην υπηρεσία καταστρώματος, μηχανής, η κανονική διάρκεια των εργασιών δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 24 ώρες σε κάθε περίοδο δυο συνεχών ημερών όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω. Όταν το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι, κατά την ημέρα της εβδομαδιαίας ανάπαυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τον αναγκαίο χρόνο για την εκτέλεση των τρεχουσών εργασιών το πολύ μέχρι 2 ωρών · κατά τις υπόλοιπες ημέρες τις 8 ώρες εφόσον οι συλλογικές συμβάσεις δεν προβλέπουν συντομότερη διάρκεια και τις 112 ώρες για κάθε περίοδο από δυο συνεχείς εβδομάδες (άρθρο 13). Για το προσωπικό των πλοίων που χρησιμοποιείται για μεγάλης διάρκειας ταξίδια α) όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω και κατά τις ημέρες άφιξης και αναχώρησης η κανονική διάρκεια εργασίας δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 8 ώρες ημερησίως, β) όταν το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι, την ημέρα της εβδομαδιαίας ανάπαυσης τον αναγκαίο χρόνο προς εκτέλεση των τρεχουσών εργασιών το πολύ μέχρι 2 ωρών · τις άλλες ημέρες 8 ώρες εφόσον δεν προβλέπονται λιγότερες από τις συλλογικές συμβάσεις (άρθρο 14). Ειδικές διατάξεις ισχύουν για το προσωπικό των γενικών υπηρεσιών (άρθρο 15). Η υπέρβαση των κανονικών ωρών εργασίας παρέχει δικαίωμα για πρόσθετη αμοιβή, το ποσό της οποίας καθορίζεται από την εθνική νομοθεσία ή τις συλλογικές συμβάσεις, πάντως όχι κατώτερη του 25% του μισθού

κατά ώρα (άρθρο 18). Η προσφυγή στην συμπληρωματική εργασία πρέπει να αποφεύγεται κατά το μέτρο του δυνατού (άρθρο 19 § 1). Η σύμβαση καθορίζει περισσότερο περιπτώσεις κατά τις οποίες η παροχή επιπλέον εργασίας δεν παρέχει δικαίωμα σε πρόσθετη αμοιβή, π.χ εργασίες αναγκαίες και επείγουσες για διαφύλαξη της ασφάλειας του πλοίου ή προς παροχή βοήθειας σε άλλα πλοία σύμφωνα με την διεθνή σύμβαση για την «ασφάλεια της ζωής εν πλω» ή για την πρόσθετη εργασία που απαιτείται για τις τελωνειακές διατυπώσεις (άρθρο 19 § 2). Αξιοσημείωτο είναι το άρθρο 20 με το οποίο απαγορεύεται η παροχή νυκτερινής εργασίας σε ανήλικους κάτω των 16 ετών. Από την εφαρμογή της παραπάνω συμβάσεως εξαιρούνται ο β' πλοίαρχος (υποπλοίαρχος) και ο αρχιμηχανικός. Μεγάλο ποσοστό των εθνικών συλλογικών συμβάσεων εργασίας έχουν επηρεαστεί από την προαναφερθείσα σύμβαση. Περαιτέρω, ο κώδικας ορίζει και σε *privilegium odiosum* σε βάρος του πληρώματος · έτσι ο πλοίαρχος και το πλήρωμα του πλοίου που κινδυνεύει δεν δικαιούται σε αμοιβή για κάθε πράξη αρωγής ή διάσωσης του πλοίου (άρθρο 249 Κ.Ι.Ν.Δ.), όσο χρόνο και να εργάστηκαν πέρα του προβλεπόμενου. Διαφορετικό, είναι το θέμα όταν ο ναυτικός προσφέρει υπηρεσία μετά το ναυάγιο του πλοίου, γιατί σύμφωνα με το άρθρο 62 του Κ.Ι.Ν.Δ. όταν ναυαγήσει το πλοίο ναυτικός δικαιούται επιπλέον μισθού για τις ημέρες που εργάστηκε για την διάσωση των επιβαινόντων ή του φορτίου. Ζήτημα γεννάται για την φύση της υποχρέωσης, δηλαδή εάν η υποχρέωση είναι *ex contractu* ή *ex lege*.

Στην υποχρέωση του ναυτικού προς παροχή εργασίας είναι δυνατόν να ανακύψουν ανωμαλίες και ειδικότερα στις περιπτώσεις :

α) υπερημερίας του εργοδότη (άρθρο 656 Α.Κ.)

β) αδυναμίας της παροχής (άρθρα 657 & 758 Α.Κ.), όταν δηλαδή ο ναυτικός μετά από 10ήμερη παροχή εργασίας εμποδίζεται να εργαστεί, για σπουδαίο λόγο, που δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα του, όπως π.χ κατά την παραμονή του πλοίου στο λιμάνι, ο ναυτικός απουσιάζει για την κηδεία του πατέρα του. Είναι αυτονόητο ότι η διάταξη αυτή δεν έχει μεγάλη πρακτική εφαρμογή στο πλοίο · το τυχόν εμπόδιο του ναυτικού που προέρχεται από ασθένεια του, ρυθμίζεται από τις διατάξεις των άρθρων 66, 67 του Κ.Ι.Ν.Δ. Σύμφωνα με τις παραπάνω διατάξεις θα ερμηνευτεί και η διάταξη του άρθρου 65 Κ.Ι.Ν.Δ., περί «αδικαιολόγητης μη παροχής εργασίας».

γ) άδειας μετ' αποδοχών για την οποία προβλέπουν οι συλλογικές συμβάσεις

δ) συμβατικής αναστολής της παροχής εργασίας ³²

Τέλος, επί απεργίας επέρχεται αναστολή εργασίας και όχι λύση της συμβάσεως, εφόσον η απεργία πληροί κάποιες προϋποθέσεις. Δηλαδή :

α) ομαδικό χαρακτήρα

β) να πραγματοποιείται από σωματείο

γ) να έχει επαγγελματικό αγωνιστικό σκοπό

δ) να είναι ο σκοπός νόμιμος ³³

Η ναυτιλία έχει ένα ιδιαίζον πειθαρχικό και ποινικό δίκαιο το οποίο επιβάλλει η ασφάλεια του πλου. Στα ειδικά καθήκοντα του πληρώματος αντιστοιχούν αυστηρές υποχρεώσεις οι οποίες αν δεν τηρηθούν τιμωρούνται με αυστηρές ποινές. Από αυτές

³² Ο θεσμός της διαθεσιμότητας δεν προβλέπεται στην ναυτική εργασία.

³³ Δεν θεωρείται νόμιμος όταν ο νόμος απαγορεύει την εγκατάλειψη της θέσεως εφόσον έχει διαταχτεί για να εκτελεί υπηρεσία φυλακής ή άλλης υπηρεσίας αναγόμενης στην φύλαξη ή ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων ή του φορτίου (άρθρο 12 Π.Π.ΚΕΝ.) ή όταν δεν εκτελεί τέτοια υπηρεσία, εξακολουθεί όμως να διεξάγεται κατά βάρδιες η επί των πλοίων υπηρεσία ή απουσιάζει χωρίς άδεια, κατά τον χρόνο που άρχισε να διεξάγεται ή υπηρεσία του πλοίου κατά βάρδιες (άρθρο 14 Π.Π.ΚΕΝ.) ή απουσιάζει εκτός του πλοίου χωρίς άδεια του πλοίαρχου συνεχώς για περισσότερες από δυο ημέρες ή μέχρι τον απόπλου του πλοίου (άρθρο 15 Π.Π.ΚΕΝ.). Σε αυτή την περίπτωση η απεργία χάνει την νομιμότητά της, όπως και σε περίπτωση αδικαιολόγητης παράτασης της. Σημειωτέον, ότι απεργία που πληροί τις ανωτέρω προϋποθέσεις δεν δύναται να θεωρηθεί ως παράνομη απουσία που παρέχει στον πλοίαρχο δικαίωμα υπαναχωρήσεως. Καθ' όλη την διάρκεια της απεργίας, ο ναυτικός δεν απαλλάσσεται από την υποχρέωση να συμβάλλει στα μέσα ασφαλείας του πλοίου. Απεργία, η οποία δεν πληροί τους ανωτέρω όρους, θεωρείται ότι συνεπάγεται λύση της συμβάσεως εκ μέρους του ναυτικού και δύναται να θεωρηθεί ως αδικοπραξία και να γεννήσει υποχρέωση του ναυτικού προς αποκατάσταση της ζημίας που επήλθε. Τα ίδια ισχύουν και στην περίπτωση ανταπεργίας (αποκλεισμού), ομαδικής δηλαδή απομάκρυνσης αριθμού ναυτικών από την εργασία για την επίτευξη ενός επαγγελματικού αγωνιστικού σκοπού εκ μέρους του εργοδότη. Η ανταπεργία αναγνωρίζεται ως έκφανση της συναλλακτικής ελευθερίας του εργοδότη, επομένως θεμιτή αιτία προσωρινής αναστολής εκτέλεσης της σύμβασης ναυτολογήσεως, χωρίς να επιφέρει λύση της σύμβασης. Το δικαίωμα της επίσχεσης εργασίας δεν μπορεί να αναγνωριστεί στους ναυτικούς, παρά μόνο με πολύ αυστηρότερους όρους από αυτούς που προβλέπονται για την χερσαία εργασία, δηλαδή σε περίπτωση σημαντικής υπαίτιας καθυστέρησης εκπλήρωσης υποχρέωσης, επιβαρύνει το εργοδότη. Πάντως το δικαίωμα επίσχεσεως δεν μπορεί να ασκηθεί όταν απαγορεύεται και τιμωρείται από όταν νόμο η εγκατάλειψη της θέσεως.

άλλες παρουσιάζουν αναλογία με αυτές που απορρέουν από την στρατιωτική πειθαρχία και άλλες προέρχονται από την ιδιοτυπία της ναυτιλίας³⁴.

Η πειθαρχία ασκείται είτε με ατομικές διαταγές είτε με γενικές κανονιστικές διαταγές που προορίζονται να εξασφαλίσουν την ασφάλεια και την ησυχία του πλοίου. Το πλήρωμα τελεί υπό τις διαταγές του πλοίαρχου, ο οποίος στα πλαίσια του γενικού συμφέροντος όλων των ευρισκομένων επί του πλοίου προσώπων και εφόσον το επιβάλει η ανάγκη διατήρησης της τάξης και της ασφάλειας του πλοίου και της καλής εκτέλεσης της αναληφθείσας αποστολής, δικαιούται να λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα, να εκδίδει διαταγές και να αξιώνει την εφαρμογή αυτών. Τα της ειδικής ποινικής και πειθαρχικής θέσης των ναυτικών, ρυθμίζει ο ναυτικός και ο ποινικός κώδικας του ναυτικού, που θεσπίστηκε με το νομοθετικό διάταγμα της 13 Δεκεμβρίου 1923, που ισχύει υπό την μορφή Βασιλικού Διατάγματος 11/5/53 · ο Π.Π.ΚΕΝ. εφαρμόζεται σε όλα τα ελληνικά πλοία, όπου και αν βρίσκονται για όλα τα επί αυτών επιβαίνοντα πρόσωπα από την ημέρα της επιβίβασης μέχρι και της αποβίβασης ανεξαρτήτως εθνικότητας, παρατείνεται δε και επί εργασίας επί ναυαγίου πλοίου. Ο Π.Π.ΚΕΝ. περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με την τήρηση των υποχρεώσεων, οι οποίες προκύπτουν από την σύμβαση ναυτολογήσεως.

Ο πλοίαρχος ασκεί πειθαρχική εξουσία σε κάθε επιβαίνοντα του πλοίου · την ενάσκηση αυτής δύναται να μεταβιβάσει ο πλοίαρχος στον α' αξιωματικό του καταστρώματος και στον α' αξιωματικό μηχανής (άρθρο 64 Π.Π.ΚΕΝ.). Σύμφωνα με το άρθρο 66 Π.Π.ΚΕΝ. ο πλοίαρχος δικαιούται να λάβει κάθε μέτρο κατά παντός επιβαίνοντος του πλοίου για την επίτευξη της τάξης και της ασφάλειας. Απαγορεύεται όμως να προβεί για την εκπλήρωση των παραπάνω σκοπών σε κάθε μέτρο, περιοριστικό της ελευθερίας του ατόμου, με μοναδική εξαίρεση το άρθρο 66 § 3 Π.Π.ΚΕΝ. · η πειθαρχική εξουσία του πλοίαρχου συνδέεται με την έναρξη και την λήξη της σύμβασης ναυτολογήσεως. Ο Π.Π.ΚΕΝ. στο άρθρο 6 προβλέπει εφαρμογή του επί προσώπων και των δύο φύλων, τα οποία έχουν νομίμως προσληφθεί για την

³⁴ Οι Roles d'Orelon και κάπως επιεικέστερα το Consolat del mar περιλαμβάνουν τρομερές ποινές. Με την πάροδο του χρόνου, βελτιώθηκε το καθεστώς και μειώθηκαν οι ποινές. Την πειθαρχική εξουσία στον ναυτικό δίκαιο θεωρεί ο Torrente, i contratti di lavoro delle navigazione, 1948 σελίδα 59 ότι έχει χαρακτήρα αυτόνομο και βρίσκεται και σε άλλους τομείς τόσο του δημοσίου όσο και του ιδιωτικού δικαίου και συνίσταται στην υπεροχή ενός ή περισσότερων ατόμων επί άλλων σε όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες πρόκειται για έναν κοινωνικό οργανισμό στο εσωτερικό του οποίου εγκαθίσταται η πειθαρχία.

υπηρεσία του πλοίου. Η προϋπόθεση αυτή αποτελεί ένα αδικαιολόγητο περιορισμό της πειθαρχικής αρμοδιότητας του πλοιάρχου, διότι καθένας που επιβαίνει στο πλοίο και παρέχει τις υπηρεσίες του υποβάλλεται από την φύση της εργασίας στο πειθαρχικό μηχανισμό της εκμετάλλευσης.

Εν κατακλείδι, επί της ασκήσεως της πειθαρχικής δικαιοδοσίας παρατηρούνται τα εξής:

α) Η μη προσβολή της προσωπικότητας του πειθαρχικώς ελεγχόμενου (πρβλ. και άρθρο 26 β, Π.Π.ΚΕΝ.)

β) Η ποινή που επιβάλλεται θα πρέπει να είναι ανάλογη προς το πειθαρχικό παράπτωμα, ενώ η υπερβολική αυστηρότητα ενδεχομένως να εμπίπτει στα όρια της καταχρηστικής άσκησης του δικαιώματος (άρθρο 281 Α.Κ.)

γ) Έγκαιρη επιβολή, δηλαδή εντός ευλόγου χρόνου από την διαπίστωση του πειθαρχικού παραπτώματος, ειδάλλως επέρχεται αποδυνάμωση αυτού· επίσης θα πρέπει να ανακοινώνεται άμεσα η επιβληθείσα ποινή. Ο Π.Π.ΚΕΝ. στο άρθρο 74 § 3 προβλέπει ετήσια παραγραφή για τα βαριά πειθαρχικά παραπτώματα, την οποία επεκτείνει και στα ελαφρά (γνωμοδότηση Νομ. Συμβ. Υ.Ε.Ν 830/40 Δ.Ε.Ν 1949 σελίδα 249). Την άποψη αυτή δεν θα ήταν ορθό, κρίνοντας και από τον σκοπό της πειθαρχικής εξουσίας να την εφαρμόσουμε. Ο κώδικας δημοσίου ναυτικού δικαίου, παραγνωρίζοντας την φύση της πειθαρχικής δικαιοδοσίας, προβλέπει διετή παραγραφή για όλα τα πειθαρχικά παραπτώματα, τα οποία δεν διακρίνει σε βαριά και ελαφρά.

δ) Η ποινή θα πρέπει να επιβάλλεται μετά από κλήση σε απολογία με την παράλληλη τήρηση των διατυπώσεων που ορίζει ο Π.Π.ΚΕΝ. π.χ καταχώρηση στο ποινολόγιο. Ο πλοίαρχος λαμβάνοντας γνώση είτε ελαφρού είτε βαρέως πειθαρχικού παραπτώματος, μετά από προφορική εξέταση του υπόπτου και των τυχόν μαρτύρων, μπορεί να επιβάλλει μια από τις προβλεπόμενες από τον κώδικα ποινές. Η επιβληθείσα πειθαρχική ποινή με τις αιτιολογίες της, καταχωρείται στο ποινολόγιο και ανακοινώνεται κατά την επιβολή στον τελέσαντα το πταίσμα. Κατά της αποφάσεως του πλοιάρχου, που επιβάλλει την ποινή του προστίμου, επιτρέπεται προσφυγή ενώπιον της λιμενικής ή προξενικής αρχής του τόπου όπου το πλοίο ναυλοχεί ή στο τόπο όπου επιβλήθηκε, ή στο τόπο του πρώτου κατάπλου του πλοίου

μετά την επιβολή του προστίμου ή μετά την ανακοίνωση αυτού στον τιμωρηθέντα. Η λιμενική ή προξενική αρχή με αιτιολογημένη απόφαση επικυρώνει, τροποποιεί ή αίρει την ποινή έχοντας δικαίωμα να την αυξήσει στο διπλάσιο, εφόσον κρίνει αβάσιμους τους λόγους της προσφυγής. Στην περίπτωση κατά την οποία διαπιστωθεί από την λιμενική ή προξενική αρχή ότι ο πλοίαρχος επανειλημμένα και αδικαιολόγητα επιβάλλει σε μέλη του πληρώματος πρόστιμο, το οποίο είχε ακυρωθεί από τις λιμενικές ή προξενικές αρχές, μπορεί μετά από πρόταση οποιασδήποτε από τις παραπάνω αρχές να παραπεμφθεί ενώπιον του ανακριτικού συμβουλίου για την επιβολή της ποινής της προσωρινής στέρησης του διπλώματος. Δύναται όμως η παραπάνω αδικαιολόγητη επιβολή ποινής να χαρακτηριστεί ως βαρύ πειθαρχικό παράπτωμα και να επιβληθεί η αντίστοιχη ποινή (άρθρο 69 § 5 Π.Π.ΚΕΝ.).

Ο Κ.Ι.Ν.Δ. δεν κάνει απαρίθμηση των ελαφρών παραπτωμάτων, περιέχει την γενική διάταξη του άρθρο 67 § 2 εδ. β, κατά την οποία κάθε παράβαση κανονισμών που αφορά την εσωτερική διοίκηση των πλοίων, θεωρείται ελαφρύ πειθαρχικό παράπτωμα και τιμωρείται ανεξάρτητα του αν οι ανωτέρω παραβάσεις τυγχάνουν και ποινικά κολάσιμες.³⁵

Οι ποινές που προβλέπονται για τα ελαφρά παραπτώματα είναι :

α) Η επίπληξη

β) Πρόστιμο

Αντίθετα, ο Π.Π.ΚΕΝ. κάνει απαρίθμηση των βαρέων παραπτωμάτων.

Ενδεικτικά :

α) Νέο ελαφρύ παράπτωμα, το οποίο διαπράττεται μετά την εκτέλεση ίδιου εντός δύο μηνών από αξιωματικό ή υπαξιωματικό και εντός ενός μηνός όσον αφορά τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος.

β) Απείθεια. Σε κάθε υπηρεσιακή διαταγή με εναντίωση σε κάθε κατηγορηματική πρόσκληση ανωτέρου ενώπιον μαρτύρων ανεξάρτητα αν συντρέχει η περίπτωση της ανυπακοής (πρβλ. άρθρο 19 § 2 Π.Π.ΚΕΝ.).

³⁵ Οι παραπάνω παραβάσεις αν διαπραχθούν από τον πλοίαρχο, θεωρούνται βαριά πειθαρχικά παραπτώματα.

- γ) Μέθη επί του πλοίου
- δ) Εκδήλωση έλλειψης σεβασμού προς ανωτέρους
- ε) Αμέλεια κατά την διάρκεια της φυλακής
- στ) Κάπνισμα σε απαγορευμένο χώρο
- ζ) Αδικαιολόγητη απουσία, μεγαλύτερη των έξι ωρών
- η) Κλοπή
- θ) Αδικαιολόγητη έξοδος τιμωρημένου
- ι) Αδικαιολόγητη καθυστέρηση καταβολής σε μέλος του πληρώματος οφειλόμενων μισθών
- ια) Κάθε παράβαση, τιμωρούμενη ως πταίσμα από το κοινό ποινικό νόμο

Με ειδικούς νόμους προστέθηκαν και άλλα βαριά πειθαρχικά παραπτώματα. Η ποινή για τα βαριά πειθαρχικά παραπτώματα είναι του προστίμου μέχρι του 1/5 του καθοριζόμενου στο ναυτολόγιο μισθού. Εάν το ίδιο πρόσωπο υπέπεσε σε βαρύ παράπτωμα μέσα σε 2 μήνες κατά την διάρκεια της ίδιας ναυτολόγησης, το ανώτατο όριο της ανώτερης ποινής διπλασιάζεται (άρθρο 71). Το άρθρο 72 ορίζει, ότι τα βαριά παραπτώματα του πλοιάρχου, εκδικάζονται από την λιμενική αρχή, αν πραγματοποιηθούν εντός των εθνικών χωρικών υδάτων και από την προξενική αρχή αν πραγματοποιηθούν εκτός. Η εκδίκαση των βαρέων πειθαρχικών παραπτωμάτων που διαπράττονται από το πλοίαρχο εκτελείται κατόπιν μήνυσης ή αυτεπαγγέλτως. Οι αποφάσεις τις λιμενικής ή προξενικής αρχής, υπόκεινται σε αναθεώρηση ενώπιον του πρωτοβάθμιου ανακριτικού συμβουλίου μετά από αίτηση του τιμωρηθέντος ενώπιον της αρχής που επέβαλλε την ποινή εντός προθεσμίας 5 ημερών από την κοινοποίηση αυτής. Η αίτηση περί αναθεώρησης δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης (άρθρο 73). Η αθώωση για το ναυτικό αδίκημα δεν αποκλείει την καταδίκη για το πειθαρχικό παράπτωμα (άρθρο 74). Η ιδιότητα κάποιου ως αξιωματικού συνιστά επιβαρυντική αιτία. Επιπλέον, υπάρχει για αυτούς, όπως και για τον πλοίαρχο, το αδίκημα της κατάχρησης εξουσίας κατά προσώπου που επιβαίνει στο πλοίο ή της

προσβολής της τιμής του πληρώματος ή της άσκησης βίας κατά την άσκηση των καθηκόντων του (άρθρο 26).³⁶

β) Η υποχρέωση πίστης

1. Ο ναυτικός υποχρεούται να εκτελέσει την παροχή εργασίας με πίστη, δηλαδή να καταβάλει κάθε προσπάθεια για την πρόοδο του σκοπού της επιχείρησης και την αποφυγή οποιουδήποτε παράγοντα θα μπορούσε να την εμποδίσει. Όπως είναι φυσικό όσο υψηλότερη είναι η θέση του ναυτικού στην ιεραρχία του πλοίου τόσο μεγαλύτερη είναι η υποχρέωση πίστης. Η υποχρέωση πίστης περιλαμβάνει την δέουσα και αρμόζουσα συμπεριφορά προς τον πλοίαρχο και γενικότερα οποιαδήποτε συμπεριφορά δημιουργεί θετικό κλίμα, ενισχύει την συνεργασία και συνεισφέρει στην επίτευξη ευρυθμίας επί του πλοίου. Η πίστη επιβάλλει την υποχρέωση τήρησης εχεμύθειας μεταξύ των ναυτικών δηλαδή την μη κοινοποίηση χαρακτηριζόμενων ως απόρρητων επαγγελματικών μυστικών τα οποία αν τυχόν διαρρεύσουν θα εκληφθούν ως ανταγωνιστικές πράξεις. Η υποχρέωση πίστης εμπεριέχει και την αναγγελία του ναυτικού στον πλοίαρχο βλαπτικών ως προς το πλοίο πράξεων από τους συναδέλφους π.χ ως παράβαση της υποχρέωσης πίστης μπορεί να θεωρηθεί και η με δόλο ή βαριά αμέλεια ψευδής καταγγελία παράβασης του εδεσματολογίου.

2. Ως εκδήλωση πίστης είναι και η υποχρέωση του ναυτικού να καταβάλλει σε έκτακτες περιστάσεις κάθε δυνατή προσπάθεια πέρα από τα υπηρεσιακά του καθήκοντα προς το συμφέρον της επιχείρησης/εταιρείας. Η προσπάθεια αυτή περιλαμβάνει ακόμη την κάθε δυνατή προσπάθεια διάσωσης του πλοίου ή των τμημάτων αυτού σε περίπτωση ναυαγίου.

3. Τέλος ως εκδήλωση πίστης θα πρέπει να θεωρήσουμε και την απαγόρευση η οποία προκύπτει από τα άρθρα 46 και 48. Σύμφωνα με το άρθρο 46 *«απαγορεύεται ο πλοίαρχος να φορτώνει για δικό του λογαριασμό και χωρίς την άδεια του πλοιοκτήτη, με ποινή αποζημίωσης η οποία σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να είναι μικρότερη από το διπλάσιο του αναλογούντος ναύλου»*. Ακόμη αυστηρότερη είναι η διάταξη του άρθρου 58 η οποία αναφέρεται στα λοιπά μέλη του πληρώματος. Αναλυτικότερα,

³⁶ Ο κώδικας δημοσίου ναυτικού δικαίου, δεν διέκρινε τα πειθαρχικά παραπτώματα του προσωπικού του πλοίου σε ελαφρά και βαριά, ενώ θεωρήθηκε αρκετή η ευχέρεια διαβάθμισης αυτών κατά την επιμέτρηση της ποινής. Περαιτέρω, έγινε σαφής διαχωρισμός μεταξύ των πειθαρχικών παραπτωμάτων του πλοίαρχου και εκείνων του πληρώματος.

απαγορεύεται στο ναυτικό να φορτώσει πράγματα χωρίς ρητή έγγραφη άδεια του πλοίαρχου. Ο ναυτικός που παραβιάζει την παραπάνω διάταξη υποχρεούται να αποκαταστήσει κάθε ζημία και ο πλοίαρχος δικαιούται να τα εναποθέσει στην ξηρά ή αν ανακαλυφθούν μετά τον απόπλου να ρίξει το φορτίο στην θάλασσα. Ως ζημία δεν θεωρείται μόνο η καταβολή του διαφυγόντος ναύλου αλλά και οποιαδήποτε άλλη μπορεί να προκύψει από την λαθραία φόρτωση. Αξιοσημείωτο είναι, ότι θεμελιώνεται δικαίωμα αξίωσης αποζημίωσης και του φορτωτή στην περίπτωση που κατά την διάρκεια φόρτωσης των παράνομων εμπορευμάτων το πλοίο τέθηκε υπό περιορισμό από τις αρμόδιες λιμενικές αρχές και κατ' επέκταση οι φορτωτές ζημιώθηκαν.³⁷ Τέλος, πρέπει να αναφερθεί ότι οι υποχρεώσεις των ναυτικών συνεπάγονται τα αντίστοιχα δικαιώματα του εργοδότη.

2.1.4 Δικαιώματα εκ της Σύμβασης ναυτικής εργασίας

Τα δικαιώματα του ναυτικού που απορρέουν από την σύμβαση ναυτικής εργασίας είναι τα εξής:

α) Δικαίωμα μισθού: Ο μισθός αναφέρεται στην σύμβαση ναυτολόγησεως και αποτελεί έναν από τους κυριότερους όρους του περιεχομένου της. Εάν δεν αναφερθεί θεωρείται ότι συμφωνήθηκε ο προβλεπόμενος μισθός από την συλλογική σύμβαση εργασίας για την αντίστοιχη ειδικότητα. Αν δεν ισχύει η συλλογική σύμβαση καταβάλλεται ο «εθισμένος μισθός»³⁸ δηλαδή ο διαμορφούμενος σύμφωνα με τις αρχές της καλής πίστης. Η συλλογική σύμβαση μπορεί να καθορίσει το ύψος του μισθού, χωρίς να απαγορεύει την δυνατότητα καταβολής μεγαλύτερου μισθού, απαγορεύοντας όμως την καταβολή μικρότερου. Το δικαίωμα του ναυτικού είναι ουσιαστικά ο μισθός του χρονικού διαστήματος που διήρκεσε η ναυτολόγησή του. Καταβολή του γίνεται ανά μήνα, με τις μέρες ναυτολόγησης και απόλυσης να θεωρούνται πλήρεις ημέρες, ενώ ακόμα και αν η ναυτολόγησή του διήρκεσε λιγότερο

³⁷ Η διαφορά διατύπωσης των δύο άρθρων προέρχεται από τις παρατηρήσεις του Εφετείου Κερκύρας περί αντισυνταγματικότητας της διάταξης «περί ρίψεως φορτωθέντων πραγμάτων στην θάλασσα» ή στην αντίθεση τους προς τις αρχές του ποινικού δικαίου «περί δημεύσεως». Οι παλαιότερες συλλογικές διατάξεις προέβλεπαν επιλογή των ναυτών να φορτώνουν πράγματα στο πλοίο εάν ο ναύλος κάλυπτε τους μισθούς τους ή αν δεχόντουσαν να πληρώνονται με μερίδιο από τον ναύλο. Σταδιακά αυτό το δικαίωμα περιορίστηκε. Τέλος και σαν ιστορική αναδρομή και σύμφωνα με τον Τσάγκαρη «Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, 1958, σελ. 151 και De Litalia, σελ. 443» ο πλοίαρχος δύναται να χορηγήσει άδεια στο πλήρωμα να φορτώσει εμπορεύματα/πράγματα αφότου λάβει γνώση για το είδος και την ποσότητα αυτών.

³⁸ Ναυτικό δίκαιο Δρ. Δημήτριος Ν. Μυλωνόπουλος, Πειραιάς 1996

από μήνα, ο ναυτικός δεν χάνει το δικαίωμα στον πλήρη μισθό. Με το που καταρτίζεται η σύμβαση ναυτολογήσεως, ο ναυτικός δικαιούται προκαταβολής του μισθού με ακραίο ανώτατο όριο, το ύψος του μισθού. Σε περίπτωση αδικαιολόγητης μη παροχής υπηρεσιών από τον ναυτικό, στερείται το δικαίωμα μισθού και υπέχει παράλληλα ευθύνη σε αποζημίωση για τυχόν ζημία που προκλήθηκε στο πλοίο. Αν ο ναυτικός ασθένησε, δεν χάνει το δικαίωμα μισθού και η νοσηλεία του γίνεται με δαπάνη του πλοίου/πλοιοκτήτη. Αν αιτία για την λύση της σύμβασης ναυτολογήσεως είναι ασθένεια του ναυτικού και ο ναυτικός νοσηλεύεται εκτός του πλοίου, δικαιούται τα νοσήλια και το μισθό εφόσον διαρκεί η ασθένεια όχι όμως για διάστημα μεγαλύτερο των 4 μηνών. Δύναται να υπάρχει μισθός κατά πλουν/ταξίδι, όπου καταβάλλεται μεγαλύτερος μισθός αν το ταξίδι διαρκέσει περισσότερο και ο μισθός θα παραμείνει ο ίδιος, αν διαρκέσει λιγότερο. Αν τυχόν συμβεί ναυάγιο, δικαιούται μισθό για όσες μέρες εργάστηκε για την διάσωση του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου, δικαιούμενος μισθού μέχρι και 2 μήνες, αν στο διάστημα αυτό δεν ναυτολογήθηκε σε άλλο πλοίο. Αντίστοιχα, το δικαίωμα του ναυτικού για μισθό, αποτελεί υποχρέωση του εργοδότη.

β) Δικαίωμα τροφής και διαμονής στο πλοίο: Ο ναυτικός έχει δικαίωμα να διαμένει σε συγκεκριμένο χώρο στο πλοίο και να διατρέφεται για όσο χρόνο παραμένει και εργάζεται στο πλοίο. Το εδεσματολόγιο καθορίζεται με απόφαση του YEN και η μη τήρηση του συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα του πλοιάρχου. Την παρακολούθηση της ακριβούς τήρησης του εδεσματολογίου, αναλαμβάνει η επιτροπή τροφίμων που αποτελείται από μέλη του πληρώματος, τα οποία εναλλάσσονται κάθε εβδομάδα.

γ) Επιδόματα: Πέρα του μισθού, ο ναυτικός δικαιούται και διάφορα επιδόματα, όπως:

i) Δώρο πλοιοκτήτη (Bonus)

ii) Επίδομα Κυριακών (καταβάλλεται σε όλα τα μέλη του πληρώματος, ανεξαρτήτως παροχής εργασίας τις Κυριακές).

iii) Επίδομα αδειάς (η διάρκεια της καθορίζεται από την συλλογική σύμβαση εργασίας. Στο επίδομα αυτό, ενσωματώνονται και επιδόματα που χορηγούνταν στο παρελθόν, όπως το δώρο Χριστουγέννων και Πάσχα, το επίδομα χρόνου υπηρεσίας κ.λ.π.)

iv) Επίδομα δεξαμενόπλοιου: Το επίδομα αυτό καταβάλλεται στους ναυτικούς που υπηρετούν σε δεξαμενόπλοια, καθώς και σε πλοία LPG και LNG³⁹ και υπολογίζεται σε ποσοστό επί του μισθού.

v) Επίδομα εμπόλεμης ζώνης: Καταβάλλεται σε ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία που καταπλέουν σε περιοχές που διεξάγονται πολεμικές επιχειρήσεις.

Αντιστοίχως, συνιστά υποχρέωση του εργοδότη η καταβολή των παραπάνω επιδομάτων.

δ) Αμοιβή και καθαρισμό δεξαμενών: Οι ναυτικοί που υπηρετούν σε δεξαμενόπλοια, δικαιούνται ιδιαίτερης αμοιβής για την απασχόληση τους στο καθαρισμό των δεξαμενών⁴⁰. Αντιστοίχως, αποτελεί υποχρέωση για τον εργοδότη.

ε) Αμοιβή για υπερωρίες και ιδιαίτερες εργασίες: Όταν ο ναυτικός διαταχθεί να εργαστεί για ώρες πέραν του ορισμένου ωραρίου του, καθώς και όταν απασχοληθεί με ιδιαίτερες σύμφωνα με την ισχύουσα συλλογική σύμβαση, εργασίες, καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή. Το παραπάνω δικαίωμα καθιερώνει την αντίστοιχη υποχρέωση του εργοδότη.

στ) Προστασία από ασθένεια και ατύχημα που συνέβη στην διάρκεια της ναυτολόγησης: Ο ναυτικός, που κατά την διάρκεια της ναυτολογήσεως ασθένησε ή τραυματίστηκε, έχει δικαίωμα να του παρασχεθεί ιατροφαρμακευτική περίθαλψη με δαπάνη του πλοίου / πλοιοκτήτη.

ζ) Αποζημίωση λόγω ναυαγίου: Ο ναυτικός σε περίπτωση ναυαγίου, πυρκαγιάς ή αντίστοιχου γεγονότος, δικαιούται αποζημίωση για απώλεια αντικείμενου προσωπικής ή επαγγελματικής του χρήσης.

η) Αποζημίωση λόγω λύσης της σύμβασης: Ο ναυτικός δικαιούται αποζημίωση λόγω λύσης της σύμβασης ναυτολογήσεως λόγω:

³⁹ LPG : Liquid petroleum gas

LNG : Liquid neutral gas

⁴⁰ Η εργασία αυτή λαμβάνει χώρα, μόνο όταν το πρώτο φορτίο είναι το λεγόμενο dirty (πετρέλαιο) και το επόμενο φορτίο είναι clean (βενζίνη) ή όταν το πλοίο έχει προγραμματιστεί για δεξαμενισμό (dry-dock). Οι ναυτικοί επιτρέπεται να εισέλθουν στις δεξαμενές μόνο όταν αυτές είναι gas free.

1. Απώλειας του πλοίου (άρθρο 68 Κ.Ι.Ν.Δ.)
2. Αποβολής της ελληνικής σημαίας (άρθρο 68 Κ.Ι.Ν.Δ.)
3. Εκποίησης του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό (άρθρο 68 Κ.Ι.Ν.Δ.)
4. Αναξιοπλοΐας (άρθρο 69 Κ.Ι.Ν.Δ.)
5. Καταγγελίας της σύμβασης από τον ναυτικό εξαιτίας βαρέως παραπτώματος του πλοίαρχου (άρθρο 74 Κ.Ι.Ν.Δ)
6. Καταγγελίας της σύμβασης από τον πλοίαρχο χωρίς να υπάρχει παράπτωμα του ναυτικού (άρθρα 72 και 75 Κ.Ι.Ν.Δ)
7. Κατάσχεσης του πλοίου (άρθρο 77 Κ.Ι.Ν.Δ)
8. Παροπλισμού του πλοίου (άρθρο 77 Κ.Ι.Ν.Δ) τουλάχιστον για 15 ημέρες.

Το ποσό της αποζημίωσης σύμφωνα με το άρθρο 76 Κ.Ι.Ν.Δ ανέρχεται

- α) σε ποσό ίσο με το μισθό των 15 ημερών, όταν ο ναυτικός απολύεται σε λιμένα της Ελλάδας
- β) σε ποσό ίσο με μισθό 30 ημερών, όταν ο ναυτικός απολύεται σε λιμένα της Μεσογείου, του Εύξεινου Πόντου, της Ερυθράς Θάλασσας ή της Ευρώπης.
- γ) σε ποσό ίσο με μισθό 45 ημερών, όταν ο ναυτικός απολύεται σε οποιοδήποτε άλλο λιμένα.

Το ποσό της αποζημίωσης μειώνεται στο ήμισυ, αλλά όχι σε ποσό κατώτερο του μισθού των 15 ημερών όταν ο ναυτικός απολύεται λόγω :

- Κατάσχεσης του πλοίου
- Εκποίησης του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό
- Αναξιοπλοΐας
- Παροπλισμού του πλοίου τουλάχιστον για 15 ημέρες

θ) Δικαίωμα παλιννόστησης: Ο ναυτικός σύμφωνα με τα άρθρα 78 – 83 Κ.Ι.Ν.Δ, έχει δικαίωμα να ζητήσει παλιννόστηση όταν λυθεί η σύμβαση ναυτολογήσεως του. Ο

πλοίαρχος υποχρεούται αφότου του υποβληθεί η αίτηση παλιννόστησης να δώσει στον ναυτικό, εισιτήριο επιστροφής στο τόπο διαμονής του με συγκοινωνιακό μέσο που επιλέγεται με εύλογη κρίση και να καταβάλλει χρηματικό ποσό που θα εξασφαλίσει την διατροφή του ναυτικού μέχρι τον τόπο διαμονής. Ο ναυτικός μπορεί να ζητήσει εισιτήριο για άλλη χώρα από αυτή της χώρας διαμονής του αν δεν συνεπάγεται μεγαλύτερη δαπάνη. Δικαιούται επίσης να παραμένει και να διατρέφεται στο πλοίο μέχρι την καταβολή του οφειλόμενου μισθού και την έκδοση του εισιτηρίου παλιννόστησης με τα έξοδα διατροφής. Ο ναυτικός στερείται του δικαιώματος παλιννόστησης όταν :

1. Η σύμβαση λυθεί λόγω καταγγελίας του πλοιάρχου που προήλθε από παράπτωμα του ναυτικού (άρθρο 78 Κ.Ι.Ν.Δ)
2. Η σύμβαση αορίστου χρόνου λυθεί πριν την συμπλήρωση ενός έτους, λόγω καταγγελίας του ναυτικού (άρθρο 73 και 78 Κ.Ι.Ν.Δ)
3. Η σύμβαση είναι ορισμένου χρόνου (άρθρο 78 Κ.Ι.Ν.Δ.)
4. Ο ναυτικός σύνηψε μετά την απόλυση, νέα σύμβαση ναυτολογήσεως (άρθρο 80 Κ.Ι.Ν.Δ)

2.1.5 Λύση της Σύμβασης ναυτικής εργασίας και μετενέργεια αυτής

Οι λόγοι λύσης της σύμβασης εργασίας θα μπορούσαν, προς διευκόλυνση της μελέτης μας να καταταχθούν σε δύο βασικές κατηγορίες: α) Στους λόγους που επιφέρουν αυτοδικαίως την λύση της συμβάσεως και β) Στους λόγους που επιφέρουν την λύση της συμβάσεως κατόπιν ενέργειας του ενός ή και των δύο συμβαλλομένων.

Ένα από τα σπουδαιότερα κοινωνικά ζητήματα που ανακύπτουν, είναι το ζήτημα της σταθερότητας της θέσεως των εργαζομένων, ζήτημα το οποίο συνδέεται στενά με τον τρόπο λύσεως της σχέσης εργασίας. Η σπουδαιότητα του εν λόγω ζητήματος έγκειται στο γεγονός ότι οι εργαζόμενοι έχοντας δώσει αγώνες για την εξασφάλιση των εργασιακών τους δικαιωμάτων επιδιώκουν και επιτυγχάνουν την προστασία της εργασιακής τους ζωής. Η πληρέστερη προστασία της θέσεως τους είναι ορατή μέσω των κοινωνικότερων νομικών πλαισίων που διαμορφώθηκαν από την πλευρά του εργοδότη όπως παραδείγματος χάριν με την θέσπιση μεγαλύτερων προθεσμιών προειδοποίησης, αποτρεπτικών αποζημιώσεων απόλυσεως, απαγόρευση

καταχρηστικής ασκήσεως, κ.λ.π.⁴¹. Ωστόσο και παρά την μεταβολή των συνθηκών εργασίας στην ναυτιλιακή οικονομία εξακολουθούν να επικρατούν παλαιές αντιλήψεις. Το γεγονός αυτό επηρέασε και την διαμόρφωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ο οποίος παρά την αξιόλογη μεταβολή των εργασιακών συνθηκών, εξακολουθεί να διατηρεί ένα περισσότερο «παλαιό» πνεύμα. Η παραπάνω διαπίστωση απορρέει και από την Εισηγητική Έκθεση του, όπου αναφέρεται το απόλυτο δικαίωμα του πλοίαρχου «να απολύει οποτεδήποτε και το οποίο δικαιολογείται λόγω της μεγάλης ευθύνης του πλοίαρχου για την εξασφάλιση της πειθαρχίας και της τάξεως επί του πλοίου, για την ζωή όσων επιβαίνουν στο πλοίο και για την γενικότερη ευόδωση του ταξιδιού». Η παραπάνω διάταξη, η οποία ισχύει σε κάποιες χώρες, για τον πλοίαρχο μόνο, έχει επικριθεί καθότι υπάρχουν όλα τα μέσα για την διαφύλαξη της τάξης της πειθαρχίας και της ασφάλειας του πλοίου αλλά ταυτόχρονα και την προστασία του ναυτικού, ο οποίος δεν πρέπει, ιδίως σε περιόδους κρίσεων, να εκτοπίζεται από την εργασία του λαμβάνοντας πενιχρές αποζημιώσεις.

Για την αντιμετώπιση του παραπάνω ζητήματος θα έπρεπε να καθοριστούν μεγαλύτερες προθεσμίες και αποζημιώσεις.

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου δεν περιέχει πλήρη και σαφή ρύθμιση των λόγων λύσεως της σύμβασης ναυτολογήσεως. Δεν είναι πλήρης διότι συμπληρώνεται από διατάξεις του Αστικού Κώδικα. Ειδικότερα: Α 670, Α 671, Α674, Α 675 ΑΚ. Η συμπλήρωση δεν επεκτείνεται στις ειδικές διατάξεις του Αστικού Κώδικα περί καταγγελίας γιατί σε σχέση με την καταγγελία είναι ολοκληρωμένη η ρύθμιση στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Η μη σαφήνεια εντοπίζεται στην ανάμιξη διαφορετικών περιπτώσεων και τον σε ορισμένες περιπτώσεις πλατειασμό. Οι διατάξεις περί λύσεως της σχέσεως εργασίας είναι αναγκαστικού δικαίου αφού αποτελούν εκδήλωση της ηθικής αρχής προς εξυπηρέτηση της κοινωνικής ανάγκης προς ομαλότερο βιοτικό ρυθμό που διέπεται από το φιλεργατικό πνεύμα που επικρατεί στην ελληνική νομοθεσία. Επομένως και ακόμη και αν περιλαμβάνεται στο ναυτολόγιο ο όρος ότι «τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των ναυτολογούμενων θα διέπονται αποκλειστικά υπό των διατάξεων ξένης χώρας» εφόσον δεν βεβαιούται ότι από διατάξεις της ξένης χώρας θα παρέχεται

⁴¹ Πρβλ. αποφάσεις V Congres de l' Academie intern. du droit compare (Bruxelles, 4-9 Αυγ. 1958) εν Rev. Intern. Du droit compare, έτος 10, σ.789 επ)

προστασία σε περίπτωση πρόωρης λύσης της σύμβασης άνευ πταίσματος του ναυτικού, θα εφαρμοστεί το ελληνικό δίκαιο.

α) Αυτοδίκαιη λύση

Τέτοια λύση, χωρίς δηλαδή καμία ενέργεια εκ μέρους των συμβαλλομένων, επέρχεται όταν η ενέργεια εκ μέρους των συμβαλλόμενων είναι αυτή που διαπιστώνει την λύση και όχι αυτή που την επιφέρει. Ειδικότερα:

- Θάνατος του ναυτικού. Οι κληρονόμοι αυτού υπεισέρχονται κατά τον Α.Κ. μόνο στα μέχρι του θανάτου γεννημένα δικαιώματα, όπως και τις υποχρεώσεις⁴². Το διαλυτικό αποτέλεσμα δεν επέρχεται, λόγω του θανάτου του πλοιοκτήτη, εφοπλιστή ή πλοιάρχου οπότε η σύμβαση λύεται κατά το άρθρο 675 § 2 Α.Κ παρά μόνο αν τα μέρη απέβλεψαν κατά την κατάρτιση της σύμβασης κυρίως στο πρόσωπο ενός εξ'αυτών. Από το άρθρο αυτό συνάγεται η γενικότερη αρχή, ότι οποιαδήποτε μεταβολή στο πρόσωπο του πλοιοκτήτη/εφοπλιστή ή του πλοιάρχου, λόγω της για οποιοδήποτε λόγο μεταβιβάσεως του πλοίου εκτός από την εκποίηση του σε δημόσιο πλειστηριασμό (άρθρο 68 γ του Κώδικα), δεν θίγει την συνέχιση της σχέσεως.⁴³
- Απώλεια του πλοίου αδιάφορο αν οφείλεται σε πταίσμα ή μη του πλοιάρχου. Ως τέτοια θεωρείται η από οποιοδήποτε λόγο οριστική απώλεια του πλοίου, όχι όμως και η ανικανότητα προς ταξίδι για την οποία παρέχεται το δικαίωμα υπαναχωρήσεως.⁴⁴

⁴² Πρβλ. και άρθρ. 16 αριθ. 6 και 7 ν. 3170/55 «περί Ν.Α.Τ.»

⁴³ Εισηγ. Εκθ. σ. 91. Πρβλ. γενικότερο Durant – Vitu, Droit du Travail II, 1950, σ. 783 επ. Níkisch, I σ. 537 επ.

⁴⁴ Απώλεια του πλοίου υπάρχει όταν λόγω επέλευσης θαλασσίου κινδύνου το πλοίο υπέστη τέτοιες ζημιές, ώστε κατά τον χρόνο εγκαταλείψεως αυτού να βρίσκεται σε αδυναμία εκπλήρωσης του ουσιώδους αυτού προορισμού δηλαδή να μην έχει την ικανότητα να πλεύσει αυτοδύναμα (Σ.Ε. 63/53 Θ.ΞΑ' σ. 152), επίσης είναι αδιάφορο για πόσο χρόνο παρέμεινε σε αυτήν την κατάσταση και αν μετά αποκαταστάθηκε στην προηγούμενη κατάσταση του. Επίσης απώλεια του πλοίου υπάρχει και όταν υφίσταται πλήρης και οριστική ανικανότητα για πλου όπως παραδείγματος χάριν στην περίπτωση πωλήσεως του πλοίου προς διάλυση (Γνωμ. Νομ. Συμβ. Κρ. 1205/55 Δελτ. Υ.Ε.Ν. 195, σ. 251).

Επί λύσεως της σύμβασης ναυτολογήσεως λόγω ναυαγίου ο απολυθείς δικαιούται αποζημίωσης (άρθρα 68 κι 75 του κώδικα) καθώς και του μισθού, για όσες ημέρες εργάστηκε για την διάσωση του πλοίου, των επιβαινόντων ή του φορτίου. Επιπροσθέτως και στον μισθό το πολύ δύο μηνών εφόσον δεν εκμίσθωσε τις υπηρεσίες του αλλού (άρθρο 62 του Κώδικα). Οι μισθοί οφείλονται και αν η σύμβαση ναυτολογήσεως είναι ορισμένου χρόνου και αν προ της παρόδου δηλαδή του διμήνου λήγει η σύμβαση. Η αποζημίωση λόγω ναυαγίου, καταβάλλεται στην περίπτωση υποχρέωσης προς παλιννόστηση, από την επόμενη ημέρα της παλιννόστησης και όχι από το ναυάγιο, διότι κατά την διάρκεια της παλιννόστησης δεν μπορεί να θεωρηθεί ως άνεργος. Συνεπώς, η αποζημίωση παλιννόστησης, συντρέχει με την αποζημίωση λόγω ανεργίας, συμπεριλαμβανομένης και τυχόν ανεργίας που προέρχεται από την ασφάλιση.⁴⁵ Οι μισθοί τυγχάνουν των ίδιων προνομίων,⁴⁶ όπως και οι καθυστερούμενοι μισθοί, οι λόγω της υπηρεσίας οφειλόμενοι και οι ναυτικοί θα μπορούν να προσφύγουν προς πληρωμή στα μέτρα στα οποία δικαιούνται να προσφύγουν και για τους καθυστερούμενους μισθούς (άρθρο 3 διεθνούς συμβάσεως εργασίας 8/20, κυρωθ. Δια του ν. 4004/29).

- Η αποβολή της ελληνικής σημαίας, χωρίς σημασία στον τρόπο αποβολής της. Στην περίπτωση αυτή περιλαμβάνεται και η κήρυξη του πλοίου ως λείας πολέμου.
- Εκποίηση του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό, ο οποίος μπορεί να λάβει χώρα είτε για λύση της συμπλοιοκτησίας (άρθρο 32 του Κώδικα), είτε προς εξόφληση απαιτήσεως για την εξασφάλιση της οποίας μεταβιβάστηκε η κυριότητα του πλοίου (άρθρο 193 του Κώδικα) ή για αναγκαστική εκτέλεση (άρθρα 211-218 του Κώδικα).⁴⁷ Η κατάσχεση του πλοίου, αναγκαστική ή

⁴⁵ De Litala σ. 455 επ. Torrente, I contratti di lavoro della navigazione. 1948, σ. 221 επ. Άλλως Τσάγκαρι. Ιδιωτ. Ναυτ. Δικ. 1958 σ. 155 το οποίο δέχεται από την επέλευση του ναυαγίου.

⁴⁶ Code Intern. Du Travail, I, 1954, σ. 995. Ο όρος «προνόμιο» εν προκειμένω τίθεται υπό ευρύτερη έννοια και όχι υπό την έννοια την τεχνική του σημασία την οποία έχει στο ναυτικό δίκαιο (άρθρο 205 του Κώδικα). Έτσι, περιλαμβάνει κάθε παρεχόμενη στους μισθούς προστασία, συμπεριλαμβανομένης και της απεριόριστης ευθύνης του πλοιοκτήτη.

⁴⁷ Δεν περιλαμβάνεται η λόγω προτιμώμενης υποθήκης εκποίηση του πλοίου, διότι δεν γίνεται κατόπιν πλειστηριασμού. Πρβλ. Ποταμιάνου, Η προτιμώμενη υποθήκη, εν Επιστ. Επ. Αν, Βιομ. Σχ. 1959, σ. 229.

συντηρητική, δεν επιφέρει την λύση της σύμβασης αν και επιφέρει απαγόρευση του απόπλου του πλοίου (άρθρο 215 του Κώδικα). Το ίδιο συμβαίνει και με την πτώχευση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή οποιαδήποτε άλλη συμβατική αλλαγή της κυριότητας ή της εκμεταλλεύσης του πλοίου, παραδείγματος χάριν λόγω πωλήσεως, δωρεάς κ.λ.π.

- Με την πάροδο του χρόνου για τον οποίο είχε καταρτιστεί η σύμβαση ναυτολογήσεως. Ο χρόνος μπορεί να οριστεί είτε ημερολογιακά είτε μέσω γεγονότος του οποίου ο χρόνος επέλευσης είναι δυνατόν να προσδιοριστεί με κάθε δυνατή προσέγγιση όπως είναι η συνομολογούμενη «κατά ταξίδι» (άρθρο 71 του Κώδικα). Επί της σύμβασης αυτής ισχύει και το άρθρο 670 του Κώδικα. Σε περίπτωση ημερολογιακού καθορισμού, η σύμβαση λήγει αυτοδίκαια, μετά την πάροδο του συνομολογημένου χρόνου, εκτός αν αυτός λήγει κατά την διάρκεια του ταξιδιού, οπότε παρατείνεται μέχρι τον κατάπλου στο λιμάνι του προορισμού (άρθρο 70 του Κώδικα) χωρίς να απασχολεί εάν βρίσκεται στην Ελλάδα ή όχι και επιπλέον δεν καθίσταται η σύμβαση αορίστου χρόνου λόγω της παράτασης αυτής.

Στη ναυτολόγηση κατά πλου, ως πλους (ταξίδι) νοείται αν δεν υπάρχει διαφορετική συμφωνία, το σύνολο της διαδρομής μεταξύ του λιμένος φορτώσεως και του λιμένος του τελευταίου προορισμού, συμπεριλαμβανομένου και του ενδεχόμενου πλου υπό έρμα για να φτάσει το πλοίο στον λιμένα της φορτώσης για την ολοκλήρωση δηλαδή του πλου (άρθρο 71 εδ. β' του Κώδικα). Η σύμβαση ναυτολογήσεως μπορεί να συμφωνηθεί και για περισσότερα ορισμένα ταξίδια. Στην περίπτωση όμως αυτή θα πρέπει να μπορεί εκ των προτέρων να προσδιοριστεί η διάρκεια τους. Διαφορετικά, εάν ακολουθούν αλληπάλλληλα ταξίδια, ακαθόριστου χρόνου πρόκειται περί σύμβασης ακαθόριστου χρόνου.⁴⁸ Εάν μετά την λήξη της σύμβασης ναυτολογήσεως εξακολουθεί ο ναυτικός να παρέχει τις υπηρεσίες του αδιάφορα αν εκπλέει το πλοίο και ο πλοίαρχος αποδέχεται αυτές, τότε αν λείπει ειδική διάταξη από τον Κώδικα, κατ' εφαρμογή του άρθρου 671 Α.Κ. θεωρείται ότι

⁴⁸ Μία μορφή της κατά πλου συνομολογούμενης σύμβασης ναυτολογήσεως είναι η σύμβαση που συνομολογείται για «κυκλικό ταξίδι», η οποία πραγματοποιείται κυρίως από πλοία που ακολουθούν τακτική γραμμή. Στην περίπτωση αυτή ο πλους θεωρείται ότι συμπληρώθηκε κατά την εκφόρτωση στο λιμάνι της πρόσληψης του ναυτικού (άρθρο 71 του Κώδικα) Π.Πειρ. 1611/51 ΕΕ, 10, σ. 870.

παρατείνεται για αόριστο χρόνο, χωρίς να απασχολεί ο τρόπος με τον οποίο καταρτίστηκε και χωρίς να συνομολογείται νέα συμφωνία. Παραμένει σε ισχύ η παλιά σύμβαση, χωρίς χρονικό περιορισμό και χωρίς να γίνει «ανανέωση».⁴⁹

Οι παραπάνω λόγοι αναφέρονται περιοριστικά. Συνεπώς, σε καμία άλλη περίπτωση δεν επέρχεται αυτοδίκαια λύση της σύμβασης ναυτολογήσεως. Έτσι δεν επέρχεται λύση της σύμβασης ναυτολογήσεως, εάν ματαιωθεί το ταξίδι μετά από διαταγή της Κυβέρνησης ή κατασχεθεί το πλοίο ή παροπλιστεί ή καταστεί αναξιόπλοο ή πτωχεύσει ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής. Σε αυτές τις περιπτώσεις, πρέπει να γίνει καταγγελία της σύμβασης.

Ζήτημα ωστόσο τίθεται, εάν η αδυναμία παροχής εκ μέρους του ναυτικού είτε νομική (στέρση ναυτικού φυλλαδίου, διπλώματος ή άδειας ναυτικής ικανότητας κλπ) είτε φυσική (σωματική ανικανότητα προς εκτέλεση της υπηρεσίας, ασθένεια, αιχμαλωσία, απόβαση κατά διαταγή της αρχής στράτευσης κλπ) συνεπάγεται αυτοδίκαιη λύση της σύμβασης. Ο Κώδικας δεν περιέλαβε σχετικές διατάξεις και συνεπώς η απάντηση θα δοθεί από τα όσα ισχύουν στο εργατικό δίκαιο. Η αδυναμία συνεπάγεται όχι λύση αλλά αναστολή της λειτουργίας της σύμβασης και δικαίωμα του πλοιάρχου για καταγγελία της σύμβασης εφόσον δεν υπάρχει λόγος που να κωλύει την καταγγελία (άρθρο 72 του Κώδικα). Η ύπαρξη ή μη υπαιτιότητας του ναυτικού στην πρόκληση της αδυναμίας επηρεάζει το δικαίωμα του ναυτικού προς αποζημίωση, εάν π.χ. οφείλεται σε παράπτωμα αυτού (άρθρο 75 εδ. β).⁵⁰

β) Κατόπιν ενέργειας

I. Και από τους δύο συμβαλλόμενους.

⁴⁹ Δεν αποκλείεται επί διαδοχικών ανανεώσεων της σύμβασης ναυτολογήσεως να μην επέρχεται ανανέωση της σύμβασης αλλά να παραμένει αυτή ορισμένου χρόνου, εφόσον δεν γίνεται προς καταστράτηγηση του νόμου (Π. Πειρ. 498 56 N.B. 4, σ. 1078). Η παραμονή στο πλοίο προς μεταφορά στον τόπο παλιννόστησης και η παροχή σε αυτό υπηρεσιών έναντι αμοιβής δεν αποτελεί ανανέωση της σύμβασης ναυτολογήσεως. Π. Πειρ. 413/56 N.B., σ. 1078.

⁵⁰ Σημειωτέον ότι λόγω διοικητικών διατυπώσεων των συνδεόμενων με την επί του πλοίου υπηρεσία πρέπει να γίνει σχετική μνεία στο ημερολόγιο του πλοίου και το ναυτολόγιο. (Πρβλ. άρθρο 30 § 2 Π.Π.Κ.Ε.Ν.). Αυτό έγινε δεκτό ήδη για την περίπτωση της καταγγελίας λόγω ασθενείας στην οποία αναγνωρίστηκε το δικαίωμα της αποζημίωσης Α.Π. 575/58 Δ.Ε.Ν. 14, σ. 602.

Τέτοια είναι η περίπτωση της με αντίθετη σύμβαση λύση της σύμβασης. Δυνάμει της γενικής συναλλακτικής ελευθερίας μπορούν οι συμβαλλόμενοι οποτεδήποτε να επιφέρουν την λύση της σύμβασης με νεότερη σύμβαση απαλλαγμένη από πλάνη, βία, απειλή. Η σύμβαση μπορεί να είναι άτυπη.

II. Από τον ένα συμβαλλόμενο.

Τέτοια είναι η περίπτωση της λύσεως της σύμβασης με καταγγελία, δηλαδή με μονομερή δήλωση η οποία ανακοινώνεται στον αντισυμβαλλόμενο με την οποία λύνεται η σύμβαση για το μέλλον. Με καταγγελία μπορεί να λυθεί κάθε σύμβαση ναυτολόγησης είτε ορισμένου χρόνου, είτε αορίστου χρόνου και μάλιστα τόσο εκ μέρους του πλοίαρχου όσο και εκ μέρους του ναυτικού, τηρουμένων των προϋποθέσεων του νόμου. Η καταγγελία, ως νομική πράξη πρέπει να πληροί τις προϋποθέσεις τις οποίες πρέπει να πληροί και η καταγγελία στη χερσαία εργασία δηλαδή να είναι σαφής, να μην εξαρτάται από αιρέσεις που καθιστούν αμφίβολο το αποτέλεσμα να μην αποτελεί καταχρηστική άσκηση του δικαιώματος, είναι δε ανεπίδεκτη ανακλήσεως και επιφέρει το διαλυτικό της αποτέλεσμα για το μέλλον⁵¹.

Πέραν των παραπάνω παρατηρητέα είναι και τα εξής:

α) Δεν απαιτείται η τήρηση ορισμένου τύπου⁵². Η καταγγελία μπορεί να γίνει προφορικά, εγγράφως ή και σιωπηρά. Για να υπάρξει σιωπηρή καταγγελία θα πρέπει να συνάγεται σαφώς η βούληση του καταγγέλλοντος για λύση της σύμβασης.⁵³

β) Η καταγγελία δύναται να γίνει: αα) από τον πλοίαρχο για το υπόλοιπο πλήρωμα οποτεδήποτε χωρίς να ενδιαφέρει αν πρόκειται περί συμβάσεως ορισμένου ή αορίστου χρόνου, ββ) από τον ναυτικό οποτεδήποτε, εάν ο πλοίαρχος υποπέσει σε

⁵¹ Η καταγγελία πρέπει να γίνεται κατά τρόπο μη υβριστικό ή δυσφημιστικό οπότε οφείλεται αποζημίωση λόγω εξύβρισης ή δυσφήμισης. Π. Καβ. 61/54 ΕΕΔ, 13 σ. 1195 επ.

⁵² Διαφορετικές του τύπου της καταγγελίας είναι οι επιβαλλόμενες από τον νόμο διοικητικές διατυπώσεις για την λύση της συμβάσεως. Η μη τήρηση των τύπων δεν καθιστά άκυρη την καταγγελία. Πρβλ. 30 § 2 Π.Π.Κ.Ε.Ν.

⁵³ Ως τέτοιες περιπτώσεις καταγγελίας εκ μέρους του ναυτικού, θα πρέπει να μην θεωρηθούν οι προβλεπόμενες από το άρθρο 14 και 15 του Π.Π.Κ.Ε.Ν. προβλεπόμενες απουσίες από το πλοίο υπό τις προβλεπόμενες συνθήκες. Εφόσον ο νόμος θεωρεί αυτές ως ποινικές παραβάσεις θα τιμωρηθούν, από την μορφή τους όμως και από την διάρκεια τους θα κριθεί εάν πράγματι διασπούν και την εργατική σχέση, αν και για την περίπτωση αυτή ο Κώδικας κατασκέυασε το δικαίωμα της υπαναχώρησης (άρθρο 60) το οποίο ωστόσο δεν θα πρέπει να ασκείται καταχρηστικά.

βαριά παράβαση των έναντι του καθηκόντων και επί συμβάσεων αορίστου χρόνου οποτεδήποτε εάν το πλοίο βρίσκεται σε ελληνικό λιμάνι και μετά από ένα έτος αν το πλοίο βρίσκεται σε αλλαδαπό λιμάνι (άρθρο 73 του Κώδικα). Σε σχέση με τον πλοίαρχο, η καταγγελία μπορεί να γίνει οποτεδήποτε από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή (άρθρο 38 του Κώδικα) και η καταγγελία της σύμβασης γίνεται με τον ίδιο τρόπο που γίνεται και για τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος, εφαρμοζόμενης και της διάταξης του άρθρου 13^α Π.Π.Κ.Ε.Ν., εάν εγκαταλείψει το πλοίο ή αντικατασταθεί κατά την διακυβέρνηση του.⁵⁴

γ) Η καταγγελία γίνεται για τον πλοίαρχο από τον πλοιοκτήτη (άρθρο 38 του Κώδικα), ή τον εφοπλιστή, εκτός αν υπάρχει αντίθετη συμφωνία (άρθρο 106 του Κώδικα) έστω και αν έχει διοριστεί από τον πλοιοκτήτη⁵⁵ από μόνο τον πλοίαρχο και όχι από τον εφοπλιστή ή τον πλοιοκτήτη. Ο πλοίαρχος κατά το άρθρο 39 του Κώδικα καταρτίζει το πλήρωμα και συνομολογεί τις συμβάσεις ναυτολογήσεως στις οποίες περιλαμβάνεται και το δικαίωμα της καταγγελίας τους, θα πρέπει δε να λαμβάνει υπόψη τις οδηγίες του πλοιοκτήτη ή του αντιπροσώπου του. Αν τυχόν διαφωνήσουν, το κύρος της καταγγελίας δεν κλονίζεται εξ αυτού του λόγου. Ο πλοίαρχος αποφασίζει την καταγγελία, κρίνοντας και σταθμίζοντας, λαμβάνοντας υπόψη και τις οδηγίες του πλοιοκτήτη και δικαιούται στην απόδοση της καταβληθείσας αποζημίωσης, εκτός αν αποδείχθηκε ότι για την απόλυση βαρύνει αυτόν πταίσμα οπότε κατά τις γενικές αρχές του Αστικού Δικαίου δεν δικαιούται σε απόδοση αυτής.

56

⁵⁴ Ένα κρίσιμο ζήτημα που γεννάται, είναι αν μπορεί να συμφωνηθεί προθεσμία καταγγελίας. Από την σύγκριση της διατύπωσης των άρθρων 38 και 72 του Κώδικα, το πρώτο άρθρο απαγορεύει ρητά τέτοια συμφωνία, ενώ το δεύτερο δεν αναφέρεται σε αυτήν, μπορεί να δεχτεί κάποιος ότι είναι δυνατή η συμφωνία για τέτοια προθεσμία. Αυτό ισχύει μόνο για τον ναυτικό και όχι για τον πλοίαρχο για τον οποίο η διατύπωση του άρθρου 38 είναι κατηγορηματική.

⁵⁵ Το άρθρο 106 του Κώδικα αναφέρεται μόνο σε διορισμό. Την παραπάνω έννοια μπορούμε να την ερμηνεύσουμε ευρύτερα από τον σκοπό της διάταξης, δηλαδή περιλαμβάνουσα και την απόλυση.

⁵⁶ Η διαφωνία του πλοιοκτήτη, ως προς την απόλυση, δεν θίγει τα δικαιώματα του ναυτικού, ο οποίος μπορεί να αξιώσει τις κατά τον νόμο παροχές εξασφαλισμένες με τις νόμιμες εγγυήσεις (προνόμιο, μη παραχώρηση κ.λ.π.). Η διαφωνία αφορά τις σχέσεις μεταξύ πλοιοκτήτη και πλοίαρχου. *Άλλως Τσάγκαρι, Ιδιωτικόν ναυτικόν δίκαιο 1958 σ. 125*

δ) Ο Κώδικας δεν ορίζει που μπορεί να γίνει η καταγγελία. Μπορεί να γίνει οποτεδήποτε, τόσο σε λιμάνι, ημεδαπό ή αλλοδαπό προορισμού, ή ενδιάμεσο όσο και εν πλω. Μόνο προκειμένου περί καταγγελίας από τον ναυτικό σύμβασης ορισμένου χρόνου, η λύση δεν επέρχεται παρά μόνο με την πάροδο της προθεσμίας, η οποία παρατείνεται μέχρι τον κατάπλου στο λιμάνι (άρθρο 73 του Κώδικα). Είναι αυτονόητο ότι για να ασκηθεί εκ μέρους του πλοίαρχου το δικαίωμα της εν πλω καταγγελίας, η οποία συνεπάγεται άμεση απόλυση, πρέπει να συντρέχουν εκτάκτως σοβαροί λόγοι όπως παραδείγματος χάριν να διέπραξε ο ναυτικός σοβαρή αξιόποινη πράξη, διότι για την απόλυση και κατ'ακολουθία μείωση του αριθμού του πληρώματος διαπράττεται και παράβαση των διατάξεων περί σύνθεσης του πληρώματος. Διαφορετικά η καταγγελία μπορεί να θεωρηθεί ότι ασκείται καταχρηστικά. Σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να δεχτούμε ότι σύμφωνα και με την αρχή της μετεργασιακής υποχρέωσης πρόνοιας, υποχρεούται ο πλοίαρχος να παράσχει στον απολυθέντα τα βασικά μέσα διαβίωσης μέχρι την απόβαση στην ξηρά.

ε) Στην καταγγελία ο πλοίαρχος δεν υποχρεούται να τηρήσει κάποια προθεσμία, εκτός αν έχει συμφωνηθεί τέτοια (άρθρο 72), ο δε ναυτικός στην σύμβαση αορίστου χρόνου θα πρέπει να τηρήσει την συμφωνηθείσα προθεσμία η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη των επτά ημερών. Η προθεσμία αυτή είναι διαλυτική και δεν δυνυπολογίζεται στην συμπλήρωση του έτους (άρθρο 73 εδ.β του Κώδικα). Εάν δεν έχει συμφωνηθεί τέτοια, ισχύει η επταήμερη προθεσμία. Αυτή παρατείνεται όπως είπαμε και παραπάνω μέχρι τον κατάπλου στο λιμάνι (άρθρο 73) και μάλιστα όχι μόνο το λιμάνι του προορισμού. Ως κατάπλους νοείται η προσέγγιση του πλοίου σε λιμάνι και όχι και η παύση εκτελέσεως της υπηρεσίας του πλοίου. Η μη τήρηση της προθεσμίας εκ μέρους του ναυτικού συνεπάγεται υποχρέωση του προς καταβολή αποζημίωσης η οποία δεν είναι μόνο ο μισθός του χρόνου της μη τηρηθείσας προθεσμίας, αλλά περιλαμβάνει και αποκατάσταση κάθε επελθούσας ζημίας. Η υποχρέωση τηρήσεως προθεσμίας δεν υφίσταται για τον ναυτικό «εάν ο πλοίαρχος υποπέσει σε βαριά παράβαση των καθηκόντων του» (άρθρο 74 του Κώδικα).

στ) Για την καταγγελία δεν απαιτείται η ύπαρξη αιτίας, ούτε για την σύμβαση ορισμένου χρόνου για την εκ μέρους του πλοιοκτήτη για τον πλοίαρχο (άρθρο 38 του Κώδικα) ή την εκ μέρους του πλοίαρχου για τον ναυτικό (άρθρο 72 του Κώδικα) μόνο για την καταγγελία εκ μέρους του ναυτικού για την σύμβαση ορισμένου χρόνου

ή και την σύμβαση αορίστου χρόνου αλλά πριν την πάροδο του έτους και εφόσον βρίσκεται το πλοίο στην αλλοδαπή απαιτείται, όπως «ο πλοίαρχος υποπέσει σε βαριά παράβαση των καθηκόντων του έναντι του ναυτικού» (άρθρο 74 του Κώδικα). Ο Κώδικας δεν προσδιορίζει ειδικότερα την παράβαση, δεν αποκλείεται όμως να καθοριστούν συμβατικά τέτοιες παραβάσεις. Ως βαριά παράβαση πρέπει να θεωρηθεί εκείνη η οποία κατά την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη επιβάλλει την άμεση λύση της σχέσης. Ακόμη θα πρέπει να γίνει δεκτό, ότι υπάρχει παράβαση εάν υπάρχει κατάχρηση εξουσίας εκ μέρους του ή εκ μέρους αξιωματικού (άρθρο 26 Π.Π.Κ.Ε.Ν.)⁵⁷

Σημειωτέον, ότι η καταγγελία λόγω βαριάς παράβασης πρέπει να γίνει εντός εύλογου χρόνου από την διαπραξη της διότι διαφορετικά επέρχεται η αποδυνάμωση της.⁵⁸

ζ) Ενώ ο Κώδικας (άρθρο 72) παρέχει απεριόριστο δικαίωμα στον πλοίαρχο για καταγγελία της σύμβασης (σε κάθε χρόνο) στο άρθρο 69 αναφέρει δύο ειδικές περιπτώσεις, κατά τις οποίες παρέχεται σε αυτόν το δικαίωμα υπαναχώρησης. Οι περιπτώσεις αυτές είναι:

α) η αναξιοπλοΐα

και

β) η παράνομη απουσία του ναυτικού.

⁵⁷ Το ερώτημα που τίθεται είναι αν θα θεωρήσουμε ως παράβαση των καθηκόντων του πλοίαρχου έναντι του ναυτικού, μόνο τις έναντι αυτού προσωπικές παραβάσεις ή γενικότερα κάθε παράβαση της σύμβασης όπως π.χ. της υποχρέωσης πρόνοιας της ασφάλειας του πλοίου σε περίπτωση κινδύνου. Η ανυπαρξία της βαρειάς παράβασης καθιστά άκυρη την καταγγελία εκτός αν συντρέχει η περίπτωση του άρθρου 182 Α.Κ. οπότε με την μετατροπή μεταβάλλεται σε τέτοια, χωρίς βαριά παράβαση και συνεπάγεται την υποχρέωση αποζημίωσης.

⁵⁸ Αν και το άρθρο 74 του Κώδικα, ορίζει ότι η σύμβαση μπορεί να λυθεί από τον ναυτικό οποτεδήποτε, εάν ο πλοίαρχος υποπέσει σε βαριά παράβαση των καθηκόντων του έναντι του ναυτικού, παρόλα αυτά θα πρέπει να δεχτούμε κατ'εφαρμογή των κανόνων της καλής πίστης ότι δεν θα πρέπει να γίνεται άκαιρα. Ως άκαιρη καταγγελία θα θεωρήσουμε ιδιαίτερα αυτή που γίνεται εν πλω ή κατά παράβαση των διατάξεων του Π.Π.Κ.Ε.Ν.(άρθρο 12). Σημειωτέον, ότι μόλις προκύψει περίπτωση καταγγελίας και δεν συντρέχουν οι ανωτέρω απαγορευτικές προϋποθέσεις, μπορεί ο ναυτικός να ασκήσει το δικαίωμα της καταγγελίας εγκαταλείποντας το πλοίο, χωρίς ν'αναμένει την τήρηση των διοικητικών διατυπώσεων περί καταχώρισεως της απολύσεως στο ναυτολόγιο και στο ναυτικό φυλλάδιο. Στην περίπτωση αυτή δεν υπόκειται στις συνέπειες του Π.Π.Κ.Ε.Ν. άρθρα 14-16.

Συναφής είναι και η περίπτωση του άρθρου 56 κατά το οποίο «ο πλοίαρχος δικαιούται σε υπαναχώρηση εάν ο ναυτικός αδικαιολόγητα δεν επιβιβάστηκε στο πλοίο κατά την ημέρα της ναυτολογήσεως». Είναι αμφίβολο, εάν στις περιπτώσεις, (παράνομη απουσία, μη επιβίβαση κατά την ημέρα της ναυτολογήσεως) υπάρχει ανάγκη δήλωσης υπαναχώρησης διότι πρόκειται για σιωπηρή καταγγελία εκ μέρους του ναυτικού ο οποίος εγκαταλείποντας το πλοίο δηλώνει κατά κανόνα την βούληση του να παύσει την ισχύ της σύμβασης. Σε κάθε περίπτωση δεν πρόκειται περί υπαναχώρησης στις περιπτώσεις του άρθρου 69 του Κώδικα διότι κατά την νομική ορολογία.⁵⁹ η υπαναχώρηση συνεπάγεται την εξαρχής ανατροπή της σχέσης. Συνεπώς πρόκειται περί δικαιώματος γνήσιας καταγγελίας το οποίο αναγνωρίζεται με το άρθρο 72 του Κώδικα και συνεπάγεται όλες τις συνέπειες της καταγγελίας.

η) Σε περίπτωση λύσης της σύμβασης ναυτολογήσεως υποχρεούται ο πλοίαρχος σε κάποιες περιπτώσεις στην καταβολή αποζημίωσης η οποία καθορίζεται ανάλογα με το λιμάνι όπου έλαβε χώρα η απόλυση. Έτσι, σύμφωνα με τον Κώδικα, ο πλοίαρχος υποχρεούται στην καταβολή αποζημίωσης, αδιάφορα αν η σύμβαση είναι ορισμένου ή αορίστου χρόνου i) σε περίπτωση απώλειας του πλοίου παράλληλα προς την υποχρέωση που απορρέει από το άρθρο 62 του Κώδικα καταβολής μισθών δύο μηνών⁶⁰ ii) αποβολής της ελληνικής σημαίας, iii) εκποίησης του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό (άρθρο 68) iv) λόγω αναξιοπλοΐας (άρθρο 69) v) καταγγελίας της σύμβασης: α) εκ μέρους του πλοίαρχου εκτός αν αυτή δικαιολογείται από παράπτωμα του ναυτικού (άρθρο 75 εδ β΄) και β) εκ μέρους του ναυτικού εάν ο πλοίαρχος υποπέσει σε βαριά παράβαση των καθηκόντων του έναντι του ναυτικού (άρθρο 74 του Κώδικα). Παράπτωμα του ναυτικού που δικαιολογεί την απόλυση του είναι κάθε βαριά παράβαση των καθηκόντων του, δηλαδή συγκεκριμένες πράξεις όχι απλές ιδιότητες ή ελλείψεις του ναυτικού. Συνεπώς δεν είναι παράπτωμα η άρνηση του ναυτικού να δεχτεί να καταρτίσει νέα σύμβαση με δυσμενέστερους όρους ναυτολογήσεως. Σε κάθε άλλη περίπτωση καταγγελίας υποχρεούται ο πλοίαρχος σε αποζημίωση όπως παραδείγματος χάριν σε περίπτωση ματαίωσης του ταξιδιού λόγω

⁵⁹ Πρβλ. Μπαλή Ενοχικόν Δίκαιο 1952, σ. 318 επ. Ζέπου, Ι. σ. 462. Στην Ελβετία όπου χρησιμοποιείται ο όρος «zurucktreten, στο άρθρο 352 κωδ.Ενοχ.δικ. παρατηρείται ρητώς ότι πρόκειται περί ανακριβούς («ungenau») όρου. Schweingruber. Komm zum Dienstvertrag, 195, σ. 123 επ.

⁶⁰ Για την απώλεια πλοίου που τεκμαίρεται και των συνεπειών ο Κώδικας δεν περιέλαβε ειδική διάταξη.

εντολής της Κυβέρνησης, τότε δεν είναι δυνατόν να φέρει τον κίνδυνο ο ναυτικός (Τσάγκαρι, Η σύμβασις ναυτικής εργασίας 1953, σ. 62) που δέχεται ευθύνη του πλοίαρχου μόνο αν τα παραπάνω γεγονότα οφείλονται σε υπαιτιότητα του. Για την υποχρέωση αποζημίωσης δεν τίθεται προϋπόθεση πραγματοποίησης σύμβασης ναυτολογήσεως ορισμένης διάρκειας και κατά την έναρξη αυτής γεννάται υποχρέωση καταβολής. Ζήτημα γεννάται εάν ο ναυτικός που απολύθηκε πριν την πάροδο μήνα οπότε κατά το άρθρο 60 του Κώδικα δικαιούται πλήρη μηνιαίο μισθό δικαιούται και στην αποζημίωση του άρθρου 75 του Κώδικα ή θα καταλογιστεί αυτή στον μη δεδουλευμένο μισθό και θα καταβληθεί το υπόλοιπο. Συνεπέστερο προς την έννοια της αποζημίωσης είναι να δεχτούμε ότι ο μη δεδουλευμένος μισθός καταλογίζεται στην αποζημίωση του άρθρου 75 του Κώδικα και κατ' ακολουθίαν μόνο επί του τυχόν υπολοίπου έχει δικαίωμα ο ναυτικός. Σημειωτέον ότι τον μισθό δικαιούται εφόσον δεν απολύθηκε με δική του υπαιτιότητα ή δεν εγκατέλειψε την θέση του οπότε μπορεί να αναζητηθεί το μη δεδουλευμένο ποσό. Επίσης, ο πλοίαρχος έχει δικαίωμα στην υπαναχώρηση κατά το άρθρο 56 του Κώδικα όχι όμως και στην υπαναχώρηση του άρθρου 69 στοιχ.α. Αποζημίωση οφείλεται και στην περίπτωση που ο ναυτικός βρήκε αμέσως άλλη εργασία. Σε κάθε περίπτωση εφαρμόζεται και το άρθρο 673 του Αστικού Κώδικα κατά το οποίο αν ο σπουδαίος λόγος για τον οποίο έγινε η καταγγελία οφείλεται σε αθέτηση της σύμβασης, εκείνος που την αθέτησε έχει υποχρέωση αποζημίωσης. Η αποζημίωση αυτή η οποία στηρίζεται στην ίδια νομική βάση συντρέχει με την αποζημίωση του άρθρου 76 του Κώδικα και συνεπώς καταλογίζεται με καταβολή του υπολοίπου. Όσον αφορά την νομική φύση της αποζημίωσης, παρατηρητέο είναι το εξής: Ότι πρόκειται για πραγματική αποζημίωση για κάλυψη της ζημίας την οποία υφίσταται κατά κοινή πείρα ο ναυτικός εξαιτίας της απώλειας της θέσεως του και δεν απαιτείται απόδειξη της έκτασης της πραγματικά επελθούσας ζημίας. Δεν είναι μισθός, διότι μέσω της καταγγελίας λύεται η σχέση. Απολαμβάνει όμως της προνομιακής μεταχείρισης του άρθρου 205 του Κώδικα και καλύπτεται με την απεριόριστη ευθύνη του πλοιοκτήτη (άρθρο 87 του Κώδικα), διότι πρόκειται για υποχρεώσεις που προκύπτουν από την σύμβαση ναυτολογήσεως. Αμφίβολο είναι το ζήτημα, εάν το άρθρο 81 του Κώδικα, κατά το οποίο ο ναυτικός δικαιούται να παραμείνει επί του πλοίου μέχρι της καταβολής του οφειλόμενου

μισθού επεκτείνεται και στην αποζημίωση. Σύμφωνα με την νομική φύση της αποζημίωσης όπως την καθορίσαμε, θα πρέπει να δεχτούμε ότι δεν επεκτείνεται.⁶¹

θ) Το ποσό της αποζημίωσης συνίσταται σε ποσό ίσο προς το μισθό δεκαπέντε ημερών άσχετα από την διάρκεια της σύμβασης. Εάν η λύση της σύμβασης της ναυτολογήσεως έγινε στην αλλοδαπή η αποζημίωση διπλασιάζεται όταν πρόκειται για λιμάνι της Μεσογείου, του Εύξεινου Πόντου, της Ερυθράς Θάλασσας, ή της Ευρώπης, ενώ τριπλασιάζεται για οποιοδήποτε άλλο λιμάνι (άρθρο 76 του Κώδικα). Η παραπάνω αποζημίωση, μειώνεται στο μισό αλλά όχι σε ποσό κατώτερο του ποσού που αντιστοιχεί σε ποσό δεκαπέντε ημερών, όταν η λύση της σύμβασης επέρχεται λόγω κατασχέσεως, εκποιήσεως του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό, αναξιοπλοΐας ή παροπλισμού τουλάχιστον για δεκαπέντε ημέρες (άρθρο 77 του Κώδικα), έστω και αν τα γεγονότα αυτά οφείλονται σε ανωτέρα βία. Η αποζημίωση, βαρύνει τον εφοπλιστή. Ως μισθός, θεωρείται κάθε αντιπαροχή του εργοδότη σε χρήμα και σε είδος.

ι) Περί προστασίας της αξίωσης αποζημίωσης ο Κώδικας δεν περιέλαβε καμία διάταξη, συνεπώς δεν απολαμβάνει της προστασίας των μισθών ούτε της ουσιαστικής προστασίας (ανεκχώρητο, ακατάσχετο, περιορισμός συμψηφισμού, άρθρο 664 Α.Κ.)⁶² ούτε της ποινικής. Απολαμβάνει όμως όπως είπαμε παραπάνω, της προνομιακής μεταχείρισης και ασφαρίζεται με την απεριόριστη ευθύνη του πλοιοκτήτη λόγω της ευρείας διατύπωσης των άρθρων 87 και 205 του Κώδικα, τα οποία αναφέρονται στις υποχρεώσεις που απορρέουν από την σύμβαση ναυτολογήσεως.

⁶¹ Ερωτάται αν η αξίωση προς αποζημίωση είναι κληρονομητή, όταν γεννάται με τον θάνατο του ναυτικού, όπως επί της περιπτώσεως της απώλειας του πλοίου (πνιγμός κατά το ναυάγιο). Έτσι ο Κώδικας στο άρθρο 75 αναφέρεται σε αποζημίωση που οφείλεται στον ναυτικό. Πρέπει να δεχτούμε ότι οφείλεται και στους κληρονόμους διότι ο Κώδικας είχε υπόψη το συνήθως συμβαίνον αφενός και αφετέρου διότι υπάρχει μακρά παράδοση στην ναυτιλία, να χορηγείται αποζημίωση και στους κληρονόμους. Δεν αρκεί ο θάνατος του ναυτικού αλλά απαιτείται να λαμβάνει χώρα κατά το γεγονός που επιφέρει την λύση της σύμβασης ναυτολογήσεως. Σε κάθε άλλη περίπτωση για να είναι κληρονομητή η αξίωση θα πρέπει να έχει γεννηθεί προ του θανάτου. Τέλος, η αποζημίωση υπόκειται στην ετήσια παραγραφή του άρθρου 289 του Κώδικα, διότι πρόκειται περί μιας των «λοιπών παροχών που πηγάζουν από την σύμβαση ναυτολογήσεως». Για τον ναυτικό υφίσταται υποχρέωση αποζημίωσης μόνο εφόσον δεν τήρησε την προθεσμία του άρθρου 73 του Κώδικα καθώς και αν η επικληθείσα από αυτόν βαριά παράβαση αποδείχθηκε ότι δεν ήταν τέτοια.

⁶² Άλλως Τσάγκαρι, Η σύμβαση ναυτικής εργασίας 1953, σ. 52. Η υπό Π. Τσακίρη, Ισχύουσα νομοθεσία περί ναυτικής εργασίας 1956 σ. 26 επ. σημ. 68.

Η μονομερής βλαπτική μεταβολή των όρων της σύμβασης ναυτολογήσεως αποτελεί αντισυμβατική πράξη, μπορεί όμως ο βλαπτόμενος να θεωρήσει την μεταβολή ως πρόταση καταρτίσεως νέας συμβάσεως οπότε δύναται ή να την αποδεχθεί ρητά ή σιωπηρά ή να μην την αποδεχθεί. Εάν αρνείται την αποδοχή και επιμένει ο αντισυμβαλλόμενος στην μεταβολή, τότε μπορεί να θεωρήσει αυτή ως άρνηση εκτελέσεως της σύμβασης και να τον εξαναγκάσει μέσω αγωγής εκ της σύμβασης, να συμμορφωθεί προς τους όρους της σύμβασης. Εάν αυτός επιμένει στην συμμόρφωση περιέρχεται σε υπερημερία. Μπορεί όμως αυτός που επιθυμεί την μεταβολή των όρων της σύμβασης να περιλάβει στην πρόταση μεταβολής των όρων την εξουσιαστική αίρεση της λύσης της σύμβασης σε περίπτωση μη αποδοχής των νέων όρων, οπότε επέρχονται σε περίπτωση μη αποδοχής, οι συνέπειες της καταγγελίας. Είναι αυτονόητο ότι ο συνδυασμός της μεταβολής των όρων με την καταγγελία δύναται να γίνει εφόσον τηρηθούν οι απαιτούμενες προϋποθέσεις.

Ο Κώδικας δεν περιέλαβε διατάξεις σχετικά με τις διατυπώσεις της λύσης της σύμβασης. Συνεπώς, το θέμα αυτό ρυθμίζεται μόνο από τις διατάξεις του δημόσιου ναυτεργατικού δικαίου. Έτσι η λύση της σύμβασης ναυτολογήσεως βεβαιώνεται από την λιμενική ή προξενική αρχή του τόπου όπου λαμβάνει χώρα αυτή και καταχωρείται στο ναυτολόγιο του πλοίου με σημείωση του τόπου και του χρόνου της λύσης της σύμβασης με την σχετική εγγραφή στο βιβλιάριο ή το φυλλάδιο του ναυτικού. Η αιτία της λύσης αναγράφεται στο ναυτολόγιο, επεκράτησε όμως στην πράξη και στο φυλλάδιο. Εάν δεν υπάρχει επί τόπου λιμενική ή προξενική αρχή η λύση της σύμβασης καταχωρείται από τον πλοίαρχο στο ημερολόγιο του πλοίου και το φυλλάδιο ή βιβλιάριο του ναυτικού και μεταφέρεται από την αρχή του λιμένος του επόμενου κατάπλου στο ναυτολόγιο. Σημειωτέον, ότι οι παραπάνω διατυπώσεις δεν διαγράφονται επί ποινή ακυρότητας. Είναι αποδεικτικές διατυπώσεως, η παράλειψη των οποίων δεν θίγει το κύρος της απολύσεως. Σε περίπτωση έλλειψης της παραπάνω έγγραφης βεβαίωσης μπορεί να αποδειχτεί η λύση με κάθε αποδεικτικό μέσο. Η λύση της σύμβασης ναυτολογήσεως επέρχεται αμέσως όταν λάβουν χώρα τα γεγονότα που την θεμελιώνουν και είναι αδιάφορο πότε χρονικά πραγματοποιούνται οι διατυπώσεις.⁶³

⁶³ Οι εγγραφές επί του ναυτολογίου του βιβλιαρίου ή του φυλλαδίου δεν αποτελούν απόδειξη εκκαθάρισης και τακτοποίησης των απαιτήσεων μεταξύ των συμβαλλομένων. Η λήψη του βιβλιαρίου ή του φυλλαδίου εκ μέρους του ναυτικού δεν σημαίνει και παραίτηση από κάθε

Πέραν των ανωτέρω γενικών διατάξεων που διέπουν την λύση της σύμβασης ναυτολογήσεως, υπάρχουν και ειδικές που ρυθμίζουν συγκεκριμένες περιπτώσεις, έτσι:

α) Κατά το ν.δ. 2651/51 (άρθρο 5) επί λύσης της σχέσης των ναυτικών που δεν έχουν προσληφθεί νόμιμα, ο πλοίαρχος υποχρεούται να τους αντικαταστήσει με άλλους ώστε το πλήρωμα του πλοίου να είναι σύμφωνο με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις από απόψεως αριθμού και αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας. Έτσι, οι αντικανονικώς προσληφθέντες πρέπει να απολυθούν αμέσως μόλις καταστεί δυνατή η ναυτολόγηση προσώπων που πληρούν τους όρους του νόμου. Σε κάθε περίπτωση, πρέπει αυτοί να απολυθούν μέσα σε ένα μήνα εάν το πλοίο προσεγγίζει τα λιμάνια της Μεσογείου, Σουέζ, δύο μηνών αν προσεγγίζει τα λιμάνια επί του Ατλαντικού, της Βορείου Αφρικής, Δυτικής Ευρώπης και Αγγλίας, τριών μηνών αν προσεγγίζει λιμάνια επί του Ατλαντικού, των Ηνωμένων Πολιτειών, της Αμερικής και του Καναδά.

β) Επί διακοπής της εργασίας που έγινε κατά παράβαση του α.ν. 299/36 «περί ρυθμίσεως των συλλογικών διαφορών στη ναυτική εργασία» ισχύουν ειδικές διατάξεις. Αυτή θεωρείται ως αδικαιολόγητη καταγγελία της σύμβασης εργασίας που υποχρεώνει τους εφοπλιστές που την προκάλεσαν σε καταβολή αποζημίωσης στους εργαζόμενους που ζημιώθηκαν από την διακοπή της εργασίας.

γ) Επί επίταξης του πλοίου και του προσωπικού του και επιστράτευσης των ναυτικών ισχύουν ειδικές διατάξεις.

Στον Κώδικα στο σύστημα της καταγγελίας της σύμβασης ναυτολογήσεως εκ μέρους του εργοδότη τίθενται για την προστασία του εργαζομένου ορισμένοι περιορισμοί, έτσι:

α) Προστασία εργατικής δράσης (με την θέσπιση αυστηρών περιορισμών στο δικαίωμα καταγγελίας του εργοδότη οι οποίοι ισχύουν λόγω της γενικότητας της

αξίωση κατά του πλοιοκτήτη. Συνεπώς δύναται ο ναυτικός να διεκδικήσει τις αξιώσεις του και μετά την απόλυση, διαφορετικά εάν έδωσε εξοφλητική απόδειξη, τότε πλέον δεν μπορεί να διεκδικήσει κάτι παρά μόνο μετά από προσβολή της απόδειξης για έκδοση της κατόπιν δόλου βίας ή πλάνης.

διατύπωσης τους και του ευρύτερου κοινωνικού σκοπού τον οποίο επιδιώκουν και στους εργαζόμενους στην θάλασσα. Η παράβαση των παραπάνω διατάξεων συνεπάγεται ακυρότητα της καταγγελίας).

β) Προστασία της μητρότητας (Κατά την υπ' αριθμ. 3/19 δ. συμβ. εργασίας η οποία κυρώθηκε με το ν. 2274/20 κατά την διάρκεια της κύησης και της λοχείας δεν δικαιούται ο εργοδότης να ειδοποιήσει την εργαζόμενη για απόλυση» (άρθρο 4). Κατά παράβαση της διάταξης αυτής, εαν γίνει απόλυση είναι άκυρη. Επί συμβάσεων ορισμένου χρόνου δεν έχει εφαρμογή η παραπάνω διάταξη εφόσον επέρχεται στο μεταξύ λύση με την πάροδο του χρόνου.

γ) Προστασία των στρατευόμενων.

δ) Προστασία κατά της ανεργίας (Σύμφωνα με τον ν. 2753/54 ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής κάθε επιβατηγού πλοίου χωρητικότητας άνω των 100 κόρων υποχρεούται να διατηρεί το πλοίο επανδρωμένο με εργατικό δυναμικό που καλύπτει πλήρως τις ανάγκες του πλοίου). Αν τυχόν επιβατηγό πλοίο που υπόκειται στις διατάξεις του παρόντος νόμου, υποστεί εξαιτίας τυχαίου γεγονότος ή λόγω ανωτέρας βίας ζημία, που εμποδίζει την κίνηση του, η υποχρέωση του προς επάνδρωση παύει για δεκαπέντε ημέρες από την χρονολογία της ζημίας. Ο εφοπλιστής, για λογαριασμό του οποίου εκτελείται οποιαδήποτε δρομολογιακή γραμμή δικαιούται να ζητήσει από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας την έγκριση της προσωρινής αντικατάστασης οποιουδήποτε επιβατηγού, με άλλο αξιόπλοο για την συγκεκριμένη γραμμή. Σε αυτή την περίπτωση, ο εφοπλιστής δικαιούται να απολύσει το πλήρωμα του αντικαθιστάμενου πλοίου και υποχρεούται να προσλάβει αυτό για αντικατάσταση του πρώτου πλοίου⁶⁴. Η διεθνής σύμβαση υπ' αριθμ. 22/26 ορίζει για την λύση της

⁶⁴ Η κατά τις παραπάνω διατάξεις, απόλυση του πληρώματος, δεν θεωρείται πρόωρη λύση της σύμβασης εργασίας και δεν έχουν εφαρμογή στις περιπτώσεις αυτές, οι διατάξεις των άρθρων 60 και 75 του Κώδικα. Τα επιβατικά πλοία, τα οποία σύμφωνα με τον παραπάνω νόμο, υποχρεούνται να διατηρούν πλήρες κατά τις κείμενες διατάξεις το πλήρωμα, πρέπει να έχουν αυτό κανονικά ναυτολογημένο στο ναυτολόγιο, εκτός για το διάστημα κατά το οποίο επιτρέπεται σύμφωνα με το νόμο παροπλισμός, ή διακοπή πλόων. Οι ως άνω ναυτολογημένοι ναυτικοί στην περίπτωση που τα πλοία αυτά δεν εκτελούν ταξίδια υποχρεούνται να εργάζονται σε εργασία της ειδικότητας τους ή άλλες συναφείς, το είδος των οποίων σε περίπτωση αμφισβήτησης καθορίζεται από τις λιμενικές αρχές του τόπου ναυλοχίας του πλοίου. Οι παραβάσεις της παραπάνω υποχρέωσης εκ μέρους του πλοιοκτήτη συνεπάγονται ορισμένες κυρώσεις (απώλεια προτίμησης δρομολογήσεως, καταβολή στο κεφάλαιο ανεργίας και ασθένειας εργατών θαλάσσης, ως προστίμου των μισθών των ναυτών που λείπουν αυξημένων κατά 20%. Η κύρωση αυτή επιβάλλεται για κάθε περίπτωση και για κάθε στιγμή απολύσεως.

σύμβασης ναυτολογήσεως στην οποία δεν περιλαμβάνει τους πλοιάρχους (άρθρο 2) ότι εφόσον καταρτίστηκε για αόριστη διάρκεια λήγει με την καταγγελία της σύμβασης από τον άλλο συμβαλλόμενο στο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης υπό τον όρο να τηρείται η συμφωνημένη προθεσμία προειδοποίησεως η οποία πρέπει να είναι τουλάχιστον 24 ωρών. Η προειδοποίηση πρέπει να γίνεται εγγράφως. Η εθνική νομοθεσία καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους δύναται να γίνεται η προειδοποίηση προς αποφυγή κάθε μεταγενέστερης αμφισβήτησης μεταξύ των μελών (άρθρα 9 §§ 1 και 2). Η σύμβαση ναυτολογήσεως άσχετα αν συνήφθηκε κατά πλου για ορισμένη ή αόριστη διάρκεια λύνεται αυτοδίκαια στις παρακάτω περιπτώσεις:

α) αμοιβαία συναίνεση των συμβαλλόμενων μερών

β) επί θανάτου του εργάτη της θάλασσας

γ) επί απώλειας του πλοίου και

δ) επί κάθε άλλης αιτίας οριζόμενης από την εθνική νομοθεσία ή την διεθνή σύμβαση (άρθρο 10).

Η εθνική νομοθεσία πρέπει να καθορίζει τις περιστάσεις κατά τις οποίες ο εφοπλιστής ή και ο πλοίαρχος έχει την ευχέρεια να απολύσει αμέσως τον ναυτικό (άρθρο 11) όπως επίσης και να καθορίσει τις περιστάσεις κατά τις οποίες ο ναυτικός έχει την ευχέρεια να ζητήσει την άμεση επιβίβαση του (άρθρο 12). Επίσης και στον ναυτικό εάν έχει την δυνατότητα βελτίωσης της θέσης, του επιτρέπεται να ζητήσει την απαλλαγή του εκ της υπηρεσίας υπό τον όρο «όπως εξασφαλίσει χωρίς νέες δαπάνες για τον εφοπλιστή την αντικατάσταση του μέσω προσώπου αρμόδιου δεκτού από τον εφοπλιστή ή τον αντιπρόσωπο του» (άρθρο 13 § 1) Code Intern. du Travail, I, 1954, σ 877 επ.

Μετενέργεια της λυθείσας σύμβασης ναυτολογήσεως.

Μετά την λύση της σύμβασης ναυτολογήσεως, δημιουργούνται ορισμένες υποχρεώσεις, εκτός από την τυχόν αποζημίωση τόσο του ναυτικού όσο και του εργοδότη. Ειδικότερα:

Α) Προς διάσωση των μερών του πλοίου και προς δήλωση της απώλειας του (Πρβλ. και άρθρο 62 του Κώδικα)

Β) Προς διατροφή του απολυθέντος εν πλω ναυτικού μέχρι της αποβίβασεως αυτού.

Γ) Προς συνέχιση του μισθού μέχρι συμπλήρωσεως μισθού του ενός μηνός, σε περίπτωση που η σύμβαση ναυτολογήσεως διαρκεί λιγότερο από ένα μήνα (άρθρο 60 του Κώδικα).

Δ) Προς συνέχιση της περιθάλψεως επί ασθένειας, στην περίπτωση αποβίβασης και λύσης της σχέσης (άρθρα 66 και 67 του Κώδικα).

Ε) Προς παραμονή και διατροφή επί του πλοίου μέχρι την καταβολή του οφειλόμενου μισθού και της έκδοσης του εισιτηρίου παλιννοστήσεως μετά των εξόδων διατροφής (άρθρο 81 του Κώδικα).

ΣΤ) Στην περίπτωση κατά την οποία ο απολυθείς ανεξάρτητα από την αιτία, όχι όμως και ο παραιτηθείς είναι συμπλοιοκτήτης, δικαιούται να ζητήσει όπως οι υπόλοιποι συμπλοιοκτήτες, να εξαγοράσουν το μερίδιό του. Το τίμημα σε αυτήν την περίπτωση καθορίζεται από το δικαστήριο μετά από γνωμοδότηση πραγματογνωμόνων εφόσον δεν υπάρξει συμφωνία αυτών που παραμένουν με αυτόν που αποχωρεί. Η κυριότητα δεν μεταβιβάζεται πριν από την καταβολή του τιμήματος (άρθρο 21 του Κώδικα). Στην παραπάνω διάταξη περιλαμβάνεται και ο πλοίαρχος λόγω της γενικότητας της διατύπωσης του άρθρου 52 του Κώδικα, όπως και εκείνος που καθίσταται συμπλοιοκτήτης μετά την ναυτολόγηση.⁶⁵

Ζ) Το δικαίωμα παλιννόστησης.

Η) Η απόδοση στον ναυτικό του ναυτικού φυλλαδίου και των λοιπών εγγράφων του, τα οποία κατά την κατάρτιση της σύμβασης της ναυτολογήσεως παραδίδονται στον πλοίαρχο, εκτός αν συντρέχει η περίπτωση του άρθρου 18 § 2 α του Π.Π.Κ.Ε.Ν.

Θ) Το δικαίωμα αίτησης προς έκδοση πιστοποιητικού εργασίας.

⁶⁵ Τσάγκαρι, *Ιδωτ. Ναυτ. Δικ.* 1958, σ. 102 επ.

Δ) Για την πρόνοια των εγκαταλειμμένων επί του πλοίου πραγμάτων του ναυτικού.⁶⁶

ΙΑ) Ειδικές διατάξεις προβλέπουν τα σχετικά με την κηδεία των ναυτικών που αποβίωσαν στο πλοίο.⁶⁷

ΙΒ) Εάν τέλος, η λύση της σύμβασης έγινε κατά παράβαση των διατάξεων του Π.Π.Κ.Ε.Ν. (λιποταξία, παράνομη απουσία) επέρχονται ορισμένες ποινικές συνέπειες και υποχρεούται ο πλοίαρχος αφενός μεν να μηνύσει τους υπαίτιους των παραβάσεων αφετέρου να παραδώσει στην λιμενική ή προξενική αρχή τα ναυτικά φυλλάδια, τα διπλώματα ικανότητας, άδειας και πτυχία ειδικότητας, τα βιβλία ποιότητας καθώς και την καθυστερούσα μισθοδοσία αυτών (άρθρο 18 Π.Π.Κ.Ε.Ν), πλην του μισθού της μισθοδοσίας των με λιποταξία τιμωρούμενων ποινικώς ή πειθαρχικώς οπότε πρέπει να καταθέσει για λογαριασμό του Ν.Α.Τ. (άρθρο 15 αριθμ 5 ν. 3170/55).

2.2 Ειδικές κατηγορίες Σύμβασης ναυτικής εργασίας

Καταρχήν, στο σημείο αυτό ορθό θα ήταν να επισημάνουμε κάποιες μορφές συμβάσεων που ίσχυαν στο παρελθόν και εξακολουθούν να ισχύουν με κάποιες διαφοροποιήσεις, βοηθώντας μας ταυτόχρονα να διαμορφώσουμε μια καλύτερη

⁶⁶ Σύμφωνα με το Β.Δ. της 15/18.12.1836 «περί αστυνομικής εμπορ. Ναυτιλίας» (άρθρο 47) «μετά τον θάνατο του ναυτικού ο πλοίαρχος υποχρεούται μετά του ναυκλήρου, δύο από τους μεγαλύτερους σε ηλικία του πληρώματος και δύο από τους επιβάτες να συντάξει απογραφή όλων των πραγμάτων του αποθανόντος, να τα τοποθετήσει σε κιβώτια ενώπιον του πληρώματος και να τα σφραγίσει. Της πράξης αυτής γίνεται ιδιαίτερη έκθεση η οποία περιέχει τον κατάλογο των πραγμάτων, υπογράφεται από τα παραπάνω πρόσωπα και καταχωρείται στο βιβλίο του πλοίου. Τα πράγματα φυλάσσονται για να παραδοθούν στην αρμόδια αρχή. Αν ο θάνατος συμβεί όταν το πλοίο είναι σε λιμένα, ο πλοίαρχος οφείλει να ειδοποιεί αμέσως την αρμόδια αρχή με την συνεργασία της οποίας γίνεται η παραπάνω απογραφή και η έκθεση της πράξεως. Ο πλοίαρχος υποχρεούται και στην σύνταξη της ληξιαρχικής πράξεως θανάτου ενώ σε περίπτωση μη συμμόρφωσης του με τις παραπάνω υποχρεώσεις υπέχει ποινική ευθύνη».

⁶⁷ Έτσι το άρθρο 46 του Β.Δ. «περί αστυν. Εμπ. Ναυτιλίας» ορίζει ότι εάν το πλοίο βρίσκεται κοντά στη ξηρά ο πλοίαρχος οφείλει να ειδοποιήσει την αρμόδια αρχή και αφού συνεννοηθεί με αυτήν να φροντίσει για την κηδεία. Δεν επιτρέπεται να γίνει η ενταφίαση ή βύθιση πριν την πάροδο 24 ωρών από τον θάνατο. Ο πλοίαρχος οφείλει να συντάξει έκθεση του συμβάντος με κάθε λεπτομέρεια που αφορούν τον χρόνο και το συμβάν του θανάτου. Η έκθεση αυτή υπογράφεται από τον πλοίαρχο και τον ναύκληρο και γίνεται μνεία αυτής στο βιβλίο του πλοίου και στο ναυτολόγιο. Δεν επιτρέπεται η ενταφίαση του νεκρού σε έρημο μέρος ή όπου δεν υπάρχει καμία αρχή για να συνεννοηθεί με αυτή ο πλοίαρχος. Σε αυτή την περίπτωση η βύθιση είναι υποχρεωτική και αν το πλοίο βρέθηκε κοντά στη ξηρά έρημο. Για κάθε παράβαση των παραπάνω διατάξεων ο πλοίαρχος τιμωρείται.

εικόνα της φυσιγνωμίας της ναυτικής εργασίας στην Ελλάδα καθώς και των καταβολών αυτής. Ειδικότερα:

I. Η σπογγαλιευτική σύμβαση.⁶⁸

Οι μεγάλοι κίνδυνοι στους οποίους ήταν εκτεθειμένο το σπογγαλιευτικό επάγγελμα καθώς και η ιδιορρυθμία των συνθηκών εργασίας, επέβαλε την θέσπιση ιδιαίτερα προστατευτικών κανόνων, για τους απασχολούμενους με αυτό, η οποία παλαιότερα ρυθμιζόταν εθιμικώς. Το νομοθετικό πλαίσιο για την προστασία του εν λόγω επαγγέλματος απαρτίζεται από i) τον κωδικοποιημένο νόμο 3794/57 «περί σπογγαλιείας» ii) ΚΙΝΔ, iii) Β.Δ. 112/1963 «περί κυρώσεως του κανονισμού σπογγαλιείας» iv) Ν.Δ 420/70 «περί αλιευτικού κώδικος». Τα παραπάνω εφαρμόζονται εφόσον δεν είναι ασυμβίβαστα με την φύση της σπογγαλιευτικής σύμβασης.⁶⁹ Ο κυβερνήτης κάθε σπογγαλιευτικού πλοίου δηλαδή πλοίου εφοδιασμένου με μηχανικό σύστημα παροχής αέρα σε δύτη⁷⁰ διοριζόταν από τον εφοπλιστή ή τον νόμιμο αυτού αντιπρόσωπο και το υπόλοιπο πλήρωμα προσλαμβάνεται μόνο από τον κυβερνήτη ή και τον εφοπλιστή από κοινού. Κανένα άλλο πρόσωπο σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται να συνάπτει σύμβαση εργασίας με δύτες.

Η σύμβαση εργασίας με κάθε δύτη από τα σπογγαλιευτικά πλοία, (σπογγαλιευτικό σύμφωνο) καταρτιζόταν με ποινή ακυρότητας μόνο δια

⁶⁸ Σ. Αγαπητίδου. Η εργασία εις την σπογγαλιεία 1938. Του ίδιου Μεταπολεμικά εξελίξεις στην ελληνική σπογγαλιεία Περιοδ. Αλιεία, Ιούνιος 1957, σ. 81 επ. Σούρλου, εν Lyon – Caen, Renault, Amiaud, τ. 5 σ. 434 επ. Κ. Γουργιώτη. Όροι στην σπογγαλιεία. Πρακτ.. α΄ Πανελλ. Σπογγαλ. Συνεδρίου Ρόδου, 1949, 1951 σ. 78 επ. Εμμ. Φραγκίσκου. Κείμενη νομοθεσία, σε. 89 επ. Γελαδάκη. Ο παράγων εργασία στη σπογγαλιεία και η προστασία των εργατών βυθού από εμάς. Αλιεία. Ιούνιος 1957, σ. 87. Ν. Χαλιορή. Υδρέϊκα έθιμα και θρύλοι, 1931 σ. 136 επόμενα Ν. Τσενεμπή. Η ελληνική σπογγαλιεία εν Επ. Εμπ. Ν. 1938 σ. 198 επ. Δ. Λειβαδίτου. Η σπογγαλιεία εν Επ. Εμπ. Ν. 1938, σ. 198 επ. Δ. Λειβαδίτου. Η σπογγαλιεία και ο α.ν. 560 σ. 877 επόμενα Γ. Γεωργακοπούλου. Η προστασία των δυτών και σπογγαλιέων, 1939 σ.144 επ.

⁶⁹ Ο α.ν. 560/37 απετέλεσε σημαντική πρόοδο για την ρύθμιση των σχέσεων εργοδοτών και δυτών αφού ρύθμισε κατά πλήρη και ασφαλή τρόπο τις μεταξύ τους σχέσεις (Λειβαδίτου Επ. Εμπ. Ν. 1938, σ. 877 επ.), ιδιαιτέρως το θέμα της αποζημίωσης των ατυχημάτων το οποίο ανέθεσε στο Ν.Α.Τ. πλην όμως η πείρα και η επέκταση της χώρας στα σπογγαλιευτικά κέντρα όπως τα Δωδεκάνησα, κατέστησαν αναγκαία την βελτίωση της νομοθεσίας περί σπογγαλιείας για την καλύτερη προστασία της.

⁷⁰ Δεν υπάγονται στην προστασία άλλα συστήματα σπογγαλιείας όπως π.χ. δια δικτύου (γκαγκάβα) υπάγεται όμως η δια γυμνών δυτών (Φερνέ).

συμβολαιογραφικής πράξης η οποία συντασσόταν στο λιμενικό κατάστημα με την παρουσία της ναυτικής αρχής η οποία προσυπέγραφε την παραπάνω πράξη, παραλαμβάνοντας συγχρόνως και τα ναυτικά φυλλάδια των συμβληθέντων δυτών. Ήταν δυνατό να επιτραπεί με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, όπως συντασσόταν το σύμφωνο ενώπιον της λιμενικής αρχής το οποίο υπογραφόταν από τα συμβαλλόμενα μέρη και δύο μάρτυρες να υπέχει ισχύ συμβολαιογραφικής πράξης. Μετά την υπογραφή του σπογγαλιευτικού συμφώνου, η ναυτική αρχή προέβαινε στην καταχώριση του προσληφθέντος στο οικείο ναυτολόγιο και μεριμνούσε για την ασφαλή επιβίβαση του ναυτολογηθέντος επί του πλοίου στο οποίο αυτός ναυτολογήθηκε. Σε περίπτωση πρόσληψης δυτών για την συγκρότηση πληρώματος σπογγαλιευτικού πλοίου το οποίο βρισκόταν σε λιμάνι διαφορετικό από εκείνο που καταρτίστηκε το σπογγαλιευτικό σύμφωνο, την ναυτολογία και επιβίβαση διενεργούσε η ναυτική αρχή του λιμανιού στο οποίο βρισκόταν το επανδρωμένο πλοίο. Στην ανωτέρω περίπτωση ο κατά ειδική εντολή του οικείου κυβερνήτη εκμισθωτής του πληρώματος έπρεπε να προσκομίσει στην αρχή που καταρτίζει το σπογγαλιευτικό σύμφωνο έγγραφη βεβαίωση η οποία εκδίδεται από την ναυτική αρχή του λιμανιού στο οποίο βρίσκεται το επανδρωμένο πλοίο στην οποία να πιστοποιείται α. το αληθές των αναφερόμενων στη σχετική αίτηση γεγονότων και στοιχείων και β. ότι κατατέθηκε στην αρχή Υπεύθυνη Δήλωση του εφοπλιστή και κυβερνήτη για αποδοχή εκ των προτέρων κάθε υποχρέωσης την οποία ο εντολοδόχος του τελευταίου ήθελε να αναλάβει δυνάμει των από αυτόν καταρτιζόμενων σπογγαλιευτικών συμφώνων. Το σπογγαλιευτικό σύμφωνο, περιελάμβανε όλους τους όρους της σύμβασης απαραίτητα εκείνους που αφορούν την συμφωνηθείσα αμοιβή την καταβλητέα προκαταβολή αυτής, τον τρόπο πληρωμής της όπως επίσης και την ρητή μνεία ότι οι συμβαλλόμενοι αναλάμβαναν την υποχρέωση της ακριβούς τήρησης του νόμου. Το σπογγαλιευτικό σύμφωνο ήταν ισχυρό για την εφαρμογή του νόμου εφόσον η σύναψη του γινόταν προ της ενάρξεως της σπογγαλιευτικής περιόδου.

II. Η αλιευτική σύμβαση

Η αλιευτική σύμβαση, εφαρμόζεται σε αλιευτικά πλοία με χωρητικότητα τουλάχιστον 10 κόρων ή και στα πλωτά ναυπηγήματα με χωρητικότητα μικρότερη των 10 κόρων. Δεν υπήρξαν ειδικές διατάξεις που να ρυθμίζουν τις σχέσεις εργασίας στην αλιεία και έτσι εφαρμόζονταν κυρίως διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Γενικότερα λόγω της ιδιαίτερης φύσης της εργασίας των αλιέων,

κυριάρχησε η αναλογική εφαρμογή διατάξεων, με τον διαχωρισμό των ουσιωδών στοιχείων από τα μη ουσιώδη ώστε να υπάρχει ένας χειρισμός όμοιων βιοτικών συνθηκών και να είναι σύμφωνος με το νόμο. Επίσης και οι διατάξεις περί λύσης της σχέσης εργασίας αντικαταστάθηκαν από διατάξεις του γενικού εργατικού δικαίου διότι η φύση της εργασίας δεν δικαιολογεί την εκτεταμένη αρμοδιότητα του εργοδότη να απολύει τον ναυτικό ευκολότερα εφόσον δεν υφίστανται οι ιδιάζοντες κίνδυνοι που συνδέονται με την ναυτιλιακή εκμετάλλευση. Ιδιαίτερα για το θέμα της αμοιβής, ρυθμίσθηκαν οι σχέσεις των εργαζόμενων επί αλιευτικών πλοίων, μέσω συλλογικών συμβάσεων. Με τον ίδιο τρόπο ρυθμίσθηκαν και ζητήματα προκαταβολών, παραδείγματος χάριν η συλλογική σύμβαση αλιέων Πατρών της 15.6.1958, η συλλογική σύμβαση αλιεργατών κυκλικών δικτύων περιφέρειας Βόλου της 28.3.1959 με την οποία καθορίζονται οι όροι αμοιβής και εργασίας των εργαζόμενων πληρωμάτων αλιευτικών συγκροτημάτων κυκλικών δικτύων. Για τους εργαζόμενους στην αλιεία, προέβλεψε και η υπ' αριθμ.7/20 διεθνής σύσταση εργασίας περί περιορισμού των ωρών εργασίας στην αλιεία, με κυριότερο ζήτημα, το κατά πόσο οι περί ναυτικής εργασίας διατάξεις εφαρμόζονται και επί της αλιευτικής σύμβασης.

III. Η σύμβαση ναυτολόγησης επί ρυμουλκών λιμένα

Η εργασία επί των ρυμουλκών εμφανίζει ιδιορρυθμίες σε σχέση με την ναυτική εργασία, διότι πρόκειται για εργαζόμενους επί μικρών πλοίων και κατά κανόνα εντός των λιμένων. Η εργασία επί των ρυμουλκών, δεν διαφέρει επομένως ουσιωδώς από την υπόλοιπη χερσαία εργασία. Τα της εργασίας επί των ρυμουλκών ρυθμίσθηκαν από τον αν. 710/37 «περί προσόντων πληρωμάτων ρυμουλκών λιμένος και τρόπου προσλήψεως αυτών» όπως τροποποιήθηκε με τον α.ν. 1104/38. Έτσι, κατά το άρθρο 1 του παραπάνω νόμου, ρυμουλκό θεωρείται κάθε μηχανοκίνητο σκάφος το οποίο λόγω διασκευής και δυνάμεως μηχανής είναι κατάλληλο για την εκτέλεση μόνο εργασιών ρυμουλκήσεως αποκλειστικά εντός του λιμένα, εκτάκτως μόνο μεταξύ του λιμανιού και όρμων ή λιμένων μικρής απόστασης μέχρι 9 το πολύ μιλίων.

Εργάτες ρυμουλκών νοούνται οι απαρτίζοντες τα πληρώματα των ως άνω εντός των λιμένων εργαζόμενων ρυμουλκών. Οι εργάτες ρυμουλκών εφόσον δεν εφοδιάζονται με ναυτολόγιο θεωρούνται μεμονωμένοι εργάτες θάλασσας και υποχρεώνονται σε καταβολή προς το Ν.Α.Τ. Επιτρέπεται όμως μέσω κανονισμών λιμένος οι οποίοι εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας να ρυθμίζονται τα

θέματα της αμοιβής και της εργασίας των πληρωμάτων ρυμουλκών. Οι σχέσεις μεταξύ εργοδότη και πληρώματος διέπονται από τις διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, με αναλογική εφαρμογή όπου κρίνεται απαραίτητο.

IV. Σύμβαση ναυτολόγησης επί λέμβων

Η εν λόγω σύμβαση δεν μπορεί να θεωρηθεί ως σύμβαση ναυτολόγησης διότι δεν πρόκειται για πρόσωπα τα οποία παραμένουν επί του πλοίου και μετά την εκτέλεση της εργασίας τους, καθότι αμέσως μόλις παράσχουν την εργασία τους αποβιβάζονται στη ξηρά. Λείπει επομένως το απαραίτητο γνώρισμα μέλους του πληρώματος, της παραμονής δηλαδή επί του πλοίου. Συνεπώς η εργασία δεν υπάγεται στις διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και διέπεται από τις διατάξεις του Γενικού Εργατικού Δικαίου. Διαφορετικό είναι το ζήτημα της εφαρμογής διατάξεων του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Αυτές εφαρμόζονται αν και εφόσον υπάρχει ρητή διάταξη όπως παραδείγματος χάριν οι διατάξεις σχετικά με την απογραφή. Δεν εφαρμόζονται συνεπώς οι διατάξεις του Π.Π.Κ.Ε.Ν.

V. Σύμβαση ποταμόπλοιων

Στην σύμβαση αυτή έχουμε διφυές νομοθετικό πλαίσιο. Η εργασία ρυθμίζεται από συλλογικές συμβάσεις και Υπουργικές αποφάσεις ενώ τα υπόλοιπα ζητήματα διέπονται από τις γενικές διατάξεις του εργατικού δικαίου.

VI. Σύμβαση Πορθμείων

Παρομοίως, το νομοθετικό πλαίσιο είναι δισυπόστατο. Οι όροι εργασίας των πληρωμάτων πορθμείων εσωτερικού είναι διαφορετικοί από αυτούς που διέπουν τα πορθμεία μικρών αποστάσεων (μέχρι 30 ναυτικών μιλίων από την ακτή). Διαφορετικοί, επίσης είναι και οι όροι που αφορούν τα πορθμεία μεγάλων αποστάσεων και εξωτερικού, τα οποία ρυθμίζονται σύμφωνα με τις εκάστοτε εκδιδόμενες ΣΣ.

VII. Αναγκαστική σύμβαση ναυτολόγησης

Υπάρχουν περιπτώσεις κατά τις οποίες καταρτίζεται αναγκαστικά σύμβαση ναυτολόγησης ή μετατρέπεται αναγκαστικά σε τέτοια. Τέτοιες περιπτώσεις είναι όσες συνδέονται με την άμυνα της χώρας και την γενικότερη διατήρηση της εύρυθμης λειτουργίας της σε έκτακτες συνθήκες π.χ η επιστράτευση των υπηρετούντων στα

ελληνικά πλοία και η επίταξη του πλοίου, χωρίς να εξυπηρετούν οικονομικές επιδιώξεις. Η κατάρτιση αναγκαστικής σύμβασης ναυτολογήσεως ήταν μία από τις περιπτώσεις παροχής αναγκαστικής εργασίας. Η μέσω της επιβολής αναγκαστικής εργασίας δημιουργούμενη σχέση είναι δημοσίου δικαίου. Στην ελληνική νομοθεσία προβλέπονται περιπτώσεις αναγκαστικής παροχής ναυτικής εργασίας.

Αναλυτικότερα, οι νόμοι που διέπουν τις συμβάσεις αναγκαστικής ναυτολόγησης είναι: Νόμος 325/1914 «περί μέτρων εξασφάλισης των εις το κράτος αναγκαιουσών μεταφορών και της δημοσίας τάξεως», Νόμος 4442/1929 (άρθρο 190), ο οποίος προβλέπει τα σχετικά με την επίταξη του πλοίου με το προσωπικό του, Α.Ν. 1984/39 «περί οργανώσεως της πολιτικής και οικονομικής επιστρατεύσεως», Α.Ν. 2669/40 «περί ναυτολογήσεως, εργασίας, μισθού, αποζημιώσεων κάθε φύσης, απολύσεως και χρόνου αναπαύσεως», Νόμος 2079/52 «περί κυρώσεως της υπ' αριθ. 29 Διεθνούς Συμβάσεως περί υποχρεωτικής ή αναγκαστικής εργασίας» κλπ.

Σε περίπτωση γενικής επιστράτευσης, εφαρμόζεται στους απογεγραμμένους εργάτες θαλάσσης το άρθρο 32 του Νόμου 2878/54 που αφορά τους σιδηροδρομικούς υπαλλήλους, αναλογικά. Επιτρέπεται κατά την διάρκεια γενικής επιστρατεύσεως στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να καθορίζει νέους όρους ναυτολογήσεως εργασίας, απολύσεως, παλιννοστήσεως και αναπαύσεως γενικά ή για ορισμένες κατηγορίες ή ειδικότητες των εργατών θάλασσας, καθώς και να αυξάνει ή να μειώνει το μισθό και τις αποζημιώσεις κάθε φύσης. Οι εργαζόμενοι στη θάλασσα που υπηρετούν στα πλοία και εξακολουθούν να μισθοτροφοδοτούνται από τον πλοιοκτήτη δεν έχουν δικαίωμα αποζημίωσης ή οποιαδήποτε άλλη απαίτηση κατά του δημοσίου από οποιαδήποτε φύση ή αιτία χωρίς να εξαιρούνται τα ατυχήματα για τα οποία εξακολουθούν να είναι υπεύθυνοι οι πλοιοκτήτες ή εφοπλιστές. Επίσης, για την αντιμετώπιση των απεργιών προέβλεπε ο ν. 325/14 «περί μέτρων εξασφάλισης των αναγκαίων μεταφορών στο κράτος και της δημόσιας τάξης». Ενώ ο α.ν. 1984/39 «περί οργανώσεως της πολιτικής και οικονομικής επιστρατεύσεως προβλέπει ότι όλα ανεξαιρέτως τα άτομα οφείλουν να συντρέχουν και συνεισφέρουν στην εθνική άμυνα. Τέλος, ο Υπουργός Εμπορικών Ναυτιλίας δύναται να επιτάσσει πλοία ή πλωτά μέσα με ή χωρίς προσωπικό (άρθρο 190 ν. 4442/29).

VIII. Σύμβαση ναυτολογήσεως αλλοδαπού

Η ναυτολόγηση αλλοδαπών επί των ελληνικών πλοίων αποτελούσε εξαιρετική περίπτωση η οποία επιτρεπόταν μόνο υπό τις διατάξεις που περιλαμβάνονταν στο ν.δ. 2651/53 «περί συνθέσεως των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων». Το εφαρμοστέο στις περιπτώσεις αυτές ναυτεργατικό δίκαιο καθορίζει το άρθρο 83 του Κώδικα το οποίο επαναλαμβάνει αντίστοιχη διάταξη του ν. 1752/51 (άρθρο 27). Έτσι ο Κώδικας πλέον προέβλεπε ότι οι διατάξεις περί του πληρώματος εφαρμόζονται και επί των συμβάσεων ναυτολογήσεως αλλοδαπών υπό τον όρο της αμοιβαιότητας. Οι υπέρ του ναυτικού διατάξεις εφαρμόζονται και επί των αλλοδαπών μόνο αν αυτή η ανάλογη προστασία παρέχεται *in concreto* και υπέρ του Έλληνα ναυτικού που υπηρετεί σε πλοίο που φέρει την σημαία της πολιτείας στην οποία ανήκει ο αλλοδαπός ναυτικός. Ορθό ήταν σε κάθε περίπτωση να γίνεται έρευνα για το εάν παρέχεται από την αλλοδαπή πολιτεία παρόμοια ευνοϊκή μεταχείριση και δεν αρκεί το γεγονός ότι στο αλλοδαπό πλοίο εφαρμόζεται το δίκαιο της σημαίας επί των αλλοδαπών, εκτός από εκείνες τις διατάξεις οι οποίες περιέχουν ιδιαίτερη προστασία και οι οποίες θα εφαρμοστούν επί των αλλοδαπών μόνο εφόσον εξασφαλίζεται επί του θέματος αυτού η καλύτερη μεταχείριση των ημεδαπών. Τέτοιες διατάξεις είναι οι περί προστασίας σε περίπτωση ασθένειας συμπεριλαμβανομένου και του εργατικού ατυχήματος αλλά όχι και οι περί ευθύνης διατάξεις του Αστικού Κώδικα, οι περί αποζημίωσης σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασεως, περί παλιννόστησης και οι περί προστασίας του μισθού. Από τις παραπάνω αρχές διέπονται και οι εφαρμοστέες διατάξεις των συλλογικών συμβάσεων οι οποίες συμπληρώνουν την σύμβαση ναυτολογήσεως μόνο κατά το μέτρο που περιέχουν ιδιαίτερη προστασία, όπως είναι οι οι σχετικές με την άδεια μετ' αποδοχών με τήρηση της ρήτρας αμοιβαιότητας. Τέλος σε σχέση με τους κανόνες του δημοσίου εργατικού δικαίου που διέπουν την σύμβαση ναυτολογήσεως, εφαρμόζονται οι ελληνικοί κανόνες επί όλων εργαζόμενων επί ελληνικών πλοίων .

3^ο Κεφάλαιο

3.1 Συλλογικό ναυτεργατικό Δίκαιο

3.1.1 Ναυτεργατικό Σωματείο

Στην ναυτική εργασία, όπως και στην χερσαία, εμφανίστηκαν φαινόμενα συλλογικής οργανώσεως, τα οποία παρουσίασαν εξαιρετικά μεγάλη κοινωνική σημασία καθώς συνέβαλαν στην διαμόρφωση καλύτερων συνθηκών εργασίας. Στο ελληνικό δίκαιο, τα ναυτεργατικά σωματεία διέπονταν από τις γενικές περί επαγγελματικών σωματείων διατάξεις. Η φύση του ναυτεργατικού επαγγέλματος κατέστησε αναγκαία την θέσπιση κάποιων αποκλίσεων στα ζητήματα που αφορούν τις γενικές συνελεύσεις και την σχετική ψηφοφορία. Έτσι κατά το άρθρο 20 του Β.Δ. 15/20.5.20 σωματεία ναυτιλλομένων μπορούν να καλούν γενική συνέλευση με παρουσία του $\frac{1}{4}$ των τακτικών μελών που έχουν δικαίωμα ψήφου και σε περίπτωση έλλειψης απαρτίας μπορούσαν να καλέσουν εντός 8 ημερών νέα συνέλευση η οποία βρισκόταν σε απαρτία με όσους είναι παρόντες ή με την κατά το καταστατικό οριζόμενη απαρτία. Προκειμένου όμως ν'αποφασίσει η γενική συνέλευση τέτοιου σωματείου για ένωση σε άλλο σωματείο ή ένωση σωματείων περί τροποποίησης καταστατικού ή περί διαλύσεως σωματείου έπρεπε να τηρηθούν οι γενικές περί σωματείων διατάξεις. Εάν όμως κατόπιν μιας πρώτης συνέλευσης κάτι τέτοιο ήταν αδύνατο τα μέλη θα έπρεπε να ερωτηθούν μέσω ψηφοφορίας σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο καταστατικό. Το καταστατικό μπορεί να προβλέπει την ψηφοφορία και για άλλα θέματα, με εξαίρεση την λογοδοσία του Διοικητικού Συμβουλίου. Ο α.ν. 299/36 «περί ρυθμίσεως των συλλογικών διαφορών εν τη ναυτική εργασία (άρθρο 12 § 3) προβλέπει αυτοδίκαια έκπτωση από το αξίωμα του προέδρου ή συμβούλου ναυτεργατικού σωματείου επί αποφάσεως απεργίας κατά παράβαση των διατάξεων περί διαιτητικής επίλυσης των διαφορών.

3.1.2 Συλλογικές Συμβάσεις ναυτικής εργασίας

1. Το φαινόμενο του νεότερου δικαίου με το οποίο παρέχεται το δικαίωμα στις νομικώς οργανωμένες ομάδες εργοδοτών και εργαζομένων να ρυθμίζουν τα θέματα που απορρέουν από την εργατική σχέση ιδίως αυτό του μισθού βάσει νομικής καθιερωμένης διαδικασίας, εμφανίστηκε και στην ναυτική εργασία. Πράγματι ο ν. 6209/34 «περί μισθολογίου των εργατών θαλάσσης» προνόησε για την ρύθμιση των μισθολογικών ζητημάτων με συλλογικές συμβάσεις. Ο νόμος αυτός αντικαταστάθηκε

δια του α.ν. 3276/45 «περί συλλογικών συμβάσεων εν τη ναυτική εργασία» που τροποποιήθηκε δια του Ν.Δ. της 10.5.46 και 304/47. Τα παραπάνω συμπληρώνονται με το άρθρο 680 ΑΚ όχι όμως και με τον ειδικό νόμο 3239/55 «περί τρόπου ρυθμίσεως των συλλογικών διαφορών εργασίας κλπ.».⁷¹

Έτσι το άρθρο 1 του α.ν. 3276/45 ορίζει ότι «μπορούν να συνάπτονται συλλογικές συμβάσεις μεταξύ οργανώσεως εφοπλιστών και εργαζόμενων θαλάσσης. Χαρακτηριστικό της αυξανόμενης σημασίας των συλλογικών συμβάσεων είναι ότι μπορούν να τεθούν σε εφαρμογή και με συλλογική σύμβαση μεταξύ αναγνωρισμένων εφοπλιστικών και αναγνωρισμένων ναυτεργατικών οργανώσεων καλύπτοντας όλους τους ναυτικούς στους οποίους εφαρμόζεται αυτή. Πρβλ. υπ' αριθ. 70/46 (άρθρο 10 § 1), 72/46 (άρθρο 10), 76/46 (μέρος V), 91/49 (άρθρο 10), 93/49 (μέρος V) κ.λ.π.

2. Ειδικότερα, παρατηρητέα είναι τα εξής:

Η συλλογική σύμβαση καταρτίζεται μεταξύ αυτών που κρίνει ελεύθερα ως περισσότερα αντιπροσωπευτικά σωματεία⁷² ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας. Ως αντιπροσωπευτικά, θα θεωρηθούν σε περίπτωση έλλειψης ειδικότερου κριτηρίου στο νόμο, σύμφωνα με την αρχαιότητα της οργανώσεως, την αναπτυχθείσα συνδικαλιστική δράση, τον αριθμό των μελών, την επιδειχθείσα ανεξαρτησία έναντι των εργοδοτών κ.λ.π. Προκειμένου περί πλοίων επιτάκτων ή πλοία που τελούν υπό οποιαδήποτε διαχείριση για λογαριασμό της ελληνικής κυβέρνησης τις συλλογικές συμβάσεις μπορεί να συνάπτει το κράτος, αντί των εφοπλιστικών οργανώσεων, μέσω αντιπροσώπων ή αντιπροσώπου οριζόμενου με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο νόμος δεν ορίζει εάν για την κατάρτιση των συλλογικών συμβάσεων απαιτείται απόφαση της Γενικής Συνελεύσεως ή είναι αρκετή η απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου. Σχετική διάταξη δεν περιέχει ούτε ο γενικός νόμος περί σωματείων ο οποίος καθορίζει τις αρμοδιότητες των οργάνων διοικήσεως του. Από την φύση του επαγγέλματος ορθό θα ήταν να θεωρήσουμε αρμόδιο το Δ.Σ. Οι συλλογικές συμβάσεις μπορούν να είναι είτε γενικές να αφορούν δηλαδή το σύνολο

⁷¹ Συγκριτική μελέτη περί των συλλογικών συμβάσεων στη ναυτιλία πρβλ. Ζάρκου, Οι ομαδικές συμβάσεις στην ναυτική εργασία. Επ. Εμπ. Ν. 1930, σ. 567-602.

⁷² Το άρθρο 6 του α.ν. 3276/45 παρέχει στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας το δικαίωμα να καθορίσει με απόφαση του τις αναγκαίες λεπτομέρειες σε ότι αφορά α. την σύγκληση των οργανώσεων για την σύναψη συλλογικών συμβάσεων, β. τις προθεσμίες εντός των οποίων δύναται να συνέλθουν και να λάβουν απόφαση οι οργανώσεις κ.λ.π.

των ναυτικών χωρίς να ενδιαφέρει το πλοίο ή το επιχειρούμενο ταξίδι ή η ειδικότητα ή ο βαθμός, είτε ειδικές να αφορούν δηλαδή ορισμένες κατηγορίες πλοίων ή ορισμένες κατηγορίες ναυτικών όπως π.χ. τους πλοιάρχους.

Η συλλογική σύμβαση καταρτίζεται εγγράφως με ποινή ακυρότητας κατ' εφαρμογή του άρθρου 680 Α.Κ.

Το περιεχόμενο της ναυτικής συλλογικής σύμβασης είναι όπως κάθε συλλογικής σύμβασης κανονιστικό και ενοχικό.⁷³ Το κανονιστικό αφορά τους όρους τους οποίους μπορεί να περιέχει η συλλογική σύμβαση εργασίας. Αυτοί μπορούν να καθορίζονται λεπτομερώς από το νόμο και είναι: ο μισθός και οι κάθε φύσεως πρόσθετες αμοιβές εκ της σύμβασης ναυτολογήσεως τις οποίες ο εργαζόμενος στην θάλασσα θα δικαιούται ανάλογα προς τον βαθμό, την ειδικότητα του και την κατηγορία στην οποία ανήκει το πλοίο. Επίσης μπορούν να ρυθμίζονται και οι όροι ναυτολογήσεως εργασίας επί των πλοίων καθώς και ο τρόπος επίλυσης των παρουσιαζομένων διαφορών μεταξύ του πληρώματος των πλοιάρχων και εφοπλιστών με την μεσολάβηση επιτροπών διαιτησίας. Δεν δύνανται να αποτελέσουν περιεχόμενο της συλλογικής σύμβασης όροι που ρυθμίζουν τα σχετικά με τη σύναψη των ατομικών συμβάσεων εργασίας διότι αυτοί δεν περιλαμβάνονται στους όρους ναυτολογήσεως. Από εμάς έχουν καταρτιστεί πολλές συλλογικές συμβάσεις στην ναυτική εργασία κατά κατηγορίες πλοίων. Το περιεχόμενο αυτών συνίσταται στον καθορισμό των αποδοχών, των προσαυξήσεων, της διάρκειας εργασίας, της πρόσθετης εργασίας, πρόσθετης αμοιβής, τα ζητήματα των εργασιών που παρέχουν δικαίωμα σε ιδιαίτερη αμοιβή, της απαγόρευσης ορισμένων εργασιών, των ημερών αργίας στο λιμάνι, των προκαταβολών και πληρωμής μισθών, τα της ναυτολογήσεως και επίλυσεως διαφορών. Με τις συλλογικές συμβάσεις, οι οποίες περιέχουν ομοiotypous όρους που έχουν διατυπωθεί και επηρεαστεί από διεθνείς συνθήκες δημιουργείται νέο αυτόνομο δίκαιο ναυτικής εργασίας. Το μόνο θέμα που δεν έθιξαν οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας είναι το ζήτημα της λύσεως της σχέσεως ναυτικής εργασίας. Οι ενοχικοί όροι συνίστανται στην υποχρέωση την οποία αναλαμβάνουν οι συμβαλλόμενες οργανώσεις προς άσκηση της επιρροής προς εκπλήρωση της συλλογικής συμβάσεως και διατήρησης της ειρήνης μεταξύ των συμβαλλομένων.

⁷³ Περί της θέσεως της συλλογικής συμβάσεως εργασίας από απόψεως ιδιωτικού διεθνούς δικαίου πρβλ. Π. Καβ. 415/40 επ. Εργατ. Δικ. (περιοδ) 1942, σ. 183 επ.

Οι όροι της συλλογικής συμβάσεως αποτελούν το ελάχιστο όριο των όρων της σύμβασης εργασίας.⁷⁴ Οι όροι αυτής αποτελούν αυτοδικαίως περιεχόμενο της σύμβασης ναυτολογήσεως, με ταυτόχρονη ακύρωση των τυχόν αντίθετων δυσμενέστερων όρων.

Η ισχύς των συλλογικών συμβάσεων είναι περιορισμένη τόσο απο άποψη προσώπων όσο και από άποψη χρονικής διάρκειας. Έτσι:

αα. Δεσμεύει μόνο τα πρόσωπα που μετέχουν στις συμβαλλόμενες εργοδοτικές και εργατικές οργανώσεις. Δεν αποκλείεται με την ατομική σύμβαση ναυτολογήσεως να υπαγάγουν οι συμβαλλόμενοι τους εαυτούς τους υπό την ισχύ συλλογικής σύμβασης. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζονται οι κανονιστικοί όροι της συλλογικής σύμβασης οι οποίοι ενεργούν ως όροι σύμβασης στερούνται όμως της επαυξημένης δύναμης των όρων της συλλογικής σύμβασης εργασίας.

ββ. Δεσμεύουν για τον ορισμένο καθορισμένο με αυτές χρόνο. Αυτό δεν αποκλείει την κατάρτιση συμβάσεως και για αόριστο χρόνο. Ο νόμος όμως δεν κάνει λόγο για καταγγελία της συλλογικής σύμβασης όταν αυτή καταρτίζεται για αόριστο χρόνο. Επειδή όμως το δικαίωμα της καταγγελίας συνδέεται με την φύση της διαρκούς συμβατικής δεσμεύσεως πρέπει να δεχτούμε ότι υφίσταται και από τις δύο πλευρές τέτοιο δικαίωμα. Αφού δεν υπάρχουν ειδικές διατάξεις αυτό μπορεί να ασκηθεί οποτεδήποτε, εφόσον δεν υπάρχουν συμβατικοί όροι αρκεί μόνο να μην γίνεται κατάχρηση δικαιώματος άκαιρα και με δόλιο τρόπο. Αν και στην πράξη οι συλλογικές συμβάσεις καταρτίζονται συνήθως για ορισμένο χρόνο (διετία) επιτρέπεται όμως καταγγελία μετά από ένα χρόνο από την έναρξη της ισχύος. Σε άλλες περιπτώσεις, όπου η διάρκεια είναι ετήσια, η καταγγελία επιτρέπεται με έγγραφο που επιδίδεται προς τον αντισυμβαλλόμενο εντός του τελευταίου πριν τη λήξη της σύμβασης μήνα, διαφορετικά η σύμβαση παρατείνεται για ίσο χρονικό διάστημα.

Χαρακτηριστικό των ναυτικών συλλογικών συμβάσεων είναι η έντονη εποπτεία του κράτους η οποία μειώνει σημαντικά την αυτονομία, καθώς με την

⁷⁴ Οι ευνοϊκότεροι όροι συλλογικής συμβάσεως κατισχύουν των όρων ατομικής σύμβασης εργασίας.

επέμβαση του δημιουργούνται σχέσεις οι οποίες δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως γνήσιες συλλογικές συμβάσεις. Η επέμβαση του κράτους εκδηλώνεται:

αα. Με την επέκταση της ισχύος των συλλογικών συμβάσεων και πέραν των συμβληθεισών οργανώσεων. Έτσι το άρθρο 5 του νόμου 3276/45 ορίζει ότι οι συλλογικές συμβάσεις που συνήφθησαν σύμφωνα με τους ορισμούς του νόμου εφόσον πρέπει να κυρωθούν με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας θεωρούνται ισχυρές και δεσμεύουν για το χρονικό διάστημα που προβλέπουν και οποιεσδήποτε άλλες υφιστάμενες εργοδοτικές ή εργατικές οργανώσεις καθώς και όλους τους Έλληνες πλοιοκτήτες και εργαζόμενους θάλασσας, πληρώματα πλοίων που ανήκουν στην κατηγορία την οποία προβλέπουν οι συλλογικές συμβάσεις.⁷⁵

ββ. Με την θέσπιση κανόνων από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας για κάθε θέμα που μπορεί να ρυθμιστεί με συλλογικές συμβάσεις στην περίπτωση που οι οικείες οργανώσεις εργοδοτών και εργαζομένων θαλάσσης αφού έχουν κληθεί από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας δεν απέστειλαν έγκαιρα αντιπροσώπους για την σύναψη συλλογικών συμβάσεων ή αφού συνήλθαν δεν συμφώνησαν στην κατάρτιση της. Η απόφαση του Υπουργού εκδίδεται απαραίτητα μετά από εξουσιοδότηση του Υπουργικού Συμβουλίου. Επέμβαση του κράτους δεν προβλέπεται αν επιτευχθεί συμφωνία. Το κράτος δεν μπορεί επίσης να μεταβάλει το περιεχόμενο τους μπορεί όμως να επεκτείνει την προσωπική τους ισχύ.

Υπεύθυνοι για την εφαρμογή και τήρηση όσων καθορίζονται από τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας καθώς και για την συμμόρφωση προς τις εκδιδόμενες αποφάσεις των από την σύμβαση προβλεπόμενων επιτροπών είναι οι πλοιοκτήτες, οι αντιπρόσωποι αυτών, οι πλοίαρχοι και τα πληρώματα των ελληνικών εμπορικών πλοίων.

3. Το σύστημα των κυρώσεων των παραβάσεων των ναυτικών συλλογικών συμβάσεων είναι απλό. Έτσι α. αντί των άκυρων όρων της ατομικής σύμβασης τίθενται οι όροι της συλλογικής σύμβασης και β. ο υπεύθυνος παραβάσεως υπέχει ποινικές ευθύνες.⁷⁶ Έτσι κατά υτο άρθρο 4 του νόμου 3276/45 υπεύθυνος υποπίπτων

⁷⁵ Περί της νομικής φύσης της επεκτατικής πράξης του Υπουργού πρβλ. Αγαλλοπούλου.

⁷⁶ Περί της συνταγματικότητας των εν λευκώ ποινικών νόμων όπως είναι εν προκειμένω η παραβίαση συλλογικής σύμβασης πρβλ. Σβώλου – Βλάχου το Σύνταγμα της Ελλάδος τ. II 1955, σ. 83 επ. και Αγαλλοπούλου.

ή διαπράττων παράβαση διάταξης συλλογικής σύμβασης ή αρνούμενος να συμμορφωθεί και να εκπληρώσει διαταγή αρμόδιας αρχής ή υπηρεσίας σχετική με την εφαρμογή διατάξεως των συλλογικών συμβάσεων ή απόφαση των προβλεπόμενων διαιτητικών επιτροπών από τις συμβάσεις, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός έτους. Εάν τυγχάνει εφαρμογής ο Π.Π.Κ.Ε.Ν. και εφαρμόζεται βαρύτερη ποινή, τότε εφαρμόζεται αυτός. Στις ίδιες ποινές υπόκειται και όποιος παροτρύνει, υποκινεί, υποδεικνύει, με λόγο ή έργο την μη συμμόρφωση των υπευθύνων προς τις συλλογικές συμβάσεις και τις συναφείς διατάξεις. Κάθε μέρος μπορεί να ζητήσει εκπλήρωση της παροχής συγχρόνως δε και αποζημίωση για την επελθούσα ζημία. Τα μέλη των συμβληθεισών οργανώσεων τα οποία έχουν άμεσο δικαίωμα εκ της συλλογικής σύμβασης μπορούν να ζητήσουν αποκατάσταση της ζημίας που επήλθε σε αυτά και με την χρήση ευθείας αγωγής. Με την αγωγή επιδιώκεται η αποκατάσταση της πλήρους ζημίας συμπεριλαμβανομένου και του διαφυγόντος κέρδους εφόσον υφίσταται αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της παράβασης της συλλογικής διαφοράς και της επελθούσας ζημίας.

4^ο Κεφάλαιο

4.1 Συλλογικές διαφορές

Τα ζητήματα της επίλυσης των συλλογικών διαφορών στην ναυτική εργασία, ρυθμίζονταν παλαιότερα από τον α.ν. 299/36 καθώς και από τον α.ν. 3276/45, ο οποίος επέτρεψε την ρύθμιση του τρόπου επίλυσης των διαφορών μεταξύ πληρώματος, πλοιάρχων και εφοπλιστή με επιτροπές διαιτησίας. Την πρόβλεψη για διαιτητική επίλυση των διαφορών έκανε και το από 7 Δεκεμβρίου 1956 συμφωνητικό για την σύνθεση και την λειτουργία διαιτητικών επιτροπών. Ακόμη προβλεπόταν η αναβολή για όσες υποθέσεις εισάγονταν στο δικαστήριο και για τις οποίες εκκρεμούσε διαδικασία διαιτησίας, μέχρι την έκδοση διαιτητικής αποφάσεως.⁷⁷

Ο ορισμός της συλλογικής διαφοράς είναι ο εξής: *Κάθε διένεξη που αναφέρεται στους όρους ή τις συνθήκες της εργασίας επί του πλοίου μεταξύ αφενός περισσότερων εφοπλιστών ή και ενός εφοπλιστή που απασχολεί περισσότερους από πέντε εργαζόμενους στη θάλασσα και αφετέρου δύο ή περισσότερων εργαζόμενων στην*

⁷⁷ Το πρωτόκολλο της 7 Δεκεμβρίου 1956 προέβλεπε την σύσταση δύο επιτροπών με έδρα την Αθήνα από τις οποίες η μία ήταν πρωτοβάθμια και η άλλη δευτεροβάθμια. Το άρθρο 2 § 1 του α.ν. 3276/45 όριζε τὰ προσόντα που έπρεπε να πληρούν τα πρόσωπα που συγκροτούσαν τις διαιτητικές επιτροπές. Επιπλέον προβλεπόταν ότι ενώπιον των διαιτητικών επιτροπών μπορούσε να προσφύγει κάθε πρόσωπο φυσικό ή νομικό, από αυτά που έχουν έννομο συμφέρον και ενέπιπταν εντός των αρμοδιοτήτων των επιτροπών καθώς και οι προξενικές αρχές ή οι υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας να παραπέμπουν σε αυτές προς εξέταση ή επίλυση αμφισβητήσεις που παρουσιάζονταν επί θεμάτων δικαιοδοσίας των επιτροπών. Οι πράξεις ή αποφάσεις των προβλεπόμενων από τις συλλογικές συμβάσεις επιτροπών επίλυσης των διαφορών που προέκυπταν από την εφαρμογή των συλλογικών συμβάσεων ήταν εκτελεστές. Ο νόμος χωρίς να έχει σαφή αντίληψη της φύσεως των αποφάσεων επί των συλλογικών διαφορών όριζε ότι η εκτέλεση αυτών δύναται να γίνει στην Ελλάδα κατά τις διατάξεις της Πολιτικής Δικονομίας ενώ στο εξωτερικό με κάθε τρόπο και με την ελληνική βοήθεια. Οι επιτροπές διαιτησίας, όριζαν κατά ελεύθερη κρίση με τις αποφάσεις τους, τον χρόνο έναρξης της ισχύος τους ο οποίος μπορούσε ν' ανατρέξει μέχρι και την ημέρα που γεννήθηκε η εν λόγω διαφορά (άρθρο 1 ν.δ. 304/47). Η πρωτοβάθμια επιτροπή είναι τετραμελής αποτελούμενη από δύο εκπροσώπους της ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και δύο εκπροσώπων της πανελληνίας ναυτικής ομοσπονδίας. Των συνεδριάσεων της επιτροπής προεδρεύει μέλος αυτής εκλεγόμενο με κλήρωση για κάθε συνεδρία. Σε περίπτωση ισοψηφίας η διαφορά υποβαλλόταν από την πρωτοβάθμια επιτροπή στην δευτεροβάθμια. Η δευτεροβάθμια αποτελείτο από οκτώ μέλη, τέσσερα από την ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και τέσσερα από την πανελλήνια ναυτική ομοσπονδία. Οι αποφάσεις λαμβάνονταν κατά πλειοψηφία. Στην περίπτωση μη συγκέντρωσης της πλειοψηφίας στη δευτεροβάθμια επιτροπή το ζήτημα παραπέμπεται στις διοικήσεις των συμβαλλομένων οργανώσεων οι οποίες επιλαμβάνονται από κοινού την τελική επίλυση της διαφοράς. Οι διαιτητικές επιτροπές δεν πρέπει κατά την κρίση τους να απομακρύνονται από το κείμενο της ισχύουσας συλλογικής σύμβασης.

θάλασσα ή και ένωσης τους, θεωρείται συλλογική διαφορά. Τότε η αρμόδια ναυτική αρχή, προβαίνει στην έρευνα για τα αίτια της διένεξης, με απόπειρα συχνά συμβιβασμού των αντιτιθέμενων πλευρών. Αν τυχόν ο συμβιβασμός πετύχει, τότε συντασσόταν πρακτικό του οποίου οι όροι με την υπογραφή τους από τα εμπλεκόμενα μέρη, δεν μπορούσαν να αποτελέσουν αντικείμενο νέας διένεξης πριν την πάροδο εξαμήνου από την ισχύ του. Εάν ο συμβιβασμός αποτύγχανε τότε αναλάμβανε η διαιτησία. Εφόσον, από τις συλλογικές συμβάσεις δεν προβλέπεται διαιτητική επιτροπή, η επιτροπή τελούσε υπό την προεδρία του Προέδρου των Πρωτοδικών και αποτελείτο από ίσο αριθμό αντιπροσώπων των εργοδοτών και των μισθωτών. Στην επιτροπή παρίστατο ως Υπουργ. Επίτροπος και ο Προϊστάμενος της αρμόδιας ναυτικής αρχής. Η επιτροπή αναλαμβάνοντας την έρευνα της διένεξης μελετούσε όλα τα στοιχεία αυτής, καλούσε τους ενδιαφερόμενους, εξετάζοντας μάρτυρες, ορίζοντας πραγματογνώμονες, προβαίνοντας σε αυτοψία, υποχρεώνοντας κάθε ενδιαφερόμενο να διευκολύνει το έργο της επιτροπής. Η επιτροπή κρίνει επί της ουσίας χωρίς να δεσμεύεται από κανέναν δικονομικό όρο και εκτιμώντας κατ'ελεύθερη κρίση τα στοιχεία. Η επιτροπή μπορεί με απόλυτη πλειοψηφία των μελών να αποφασίσει ότι η διένεξη δεν παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και μπορεί να λυθεί με απευθείας συννενοήσεις των ενδιαφερομένων ή δια της δικαστικής οδού. Οι αποφάσεις της επιτροπής διαιτησίας είναι οριστικές και όταν κηρυχθούν εκτελεστές με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας καθίσταντο υποχρεωτικές για τους ενδιαφερόμενους μη υποκείμενες σε κανένα ένδικο μέσο παρά μόνο αν α) αφορούσαν ζητήματα γενικότερου κοινωνικού ενδιαφέροντος και β) αν λόγω της υφιστάμενης διένεξης μπορεί να διαταραχθεί η δημόσια τάξη ή να προκληθούν επιζήμιες συνέπειες για την εθνική οικονομία και ειδικότερα την ναυτιλία. Στις παραπάνω περιπτώσεις μπορούσε να ασκηθεί προσφυγή μέσα σε 5 ημέρες από την κοινοποίηση της απόφασης ενώπιον της διαιτητικής επιτροπής. Τα βασικότερα στοιχεία που στάθμιζαν οι επιτροπές για την λήψη απόφασης ήταν: οι κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες, η τιμή του συναλλάγματος, η εν γένει κατάσταση της διεθνούς ναυλαγοράς, τα ειδικότερα προβλήματα του κλάδου της ναυτιλιακής επιχείρησης, και οτιδήποτε άλλο κρίσιμο για την διένεξη στοιχείο. Με τις αποφάσεις των επιτροπών δεν επηρεάζονταν οι όροι των υφιστάμενων συλλογικών συμβάσεων που δεν απετέλεσαν αντικείμενο της διένεξης.

Οι δυνατότητες του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ήταν οι εξής:

α) Σε περιπτώσεις εξαιρετικής κρισιμότητας να παραπέμψει την συλλογική διαφορά απευθείας ενώπιον της επιτροπής.

β) Προληπτικά, να παραπέμψει κάθε ζήτημα κρίσιμο και το οποίο τελούσε σε άμεση ή έμμεση σχέση με την ναυτιλία.

Περαιτέρω, η διαδικασία της υποχρεωτικής διαιτησίας αναστέλλετο, αν κατά την διάρκεια αυτής επετεύχθη συλλογική σύμβαση εργασίας μεταξύ των μερών που βρίσκονταν σε διένεξη. Επίσης, απαγορευόταν κάθε προσπάθεια εκβιαστικής ευνοϊκής επίλυσης της διαφοράς.

Η παρά την απαγόρευση διακοπή της εργασίας ή και μεταβολή των όρων της συνιστούσε αδικαιολόγητη καταγγελία της σύμβασης εργασίας και υποχρέωνε τους εφοπλιστές που την προκάλεσαν σε καταβολή αποζημίωσης. Το ζήτημα της επίλυσης των συλλογικών διαφορών παρουσίαζε σημαντικά κενά. Ο νόμος 299/36 που συντάχθηκε σε απομίμηση όσων ίσχυαν στην χερσαία εργασία στηριζόταν πολύ στην διαιτητική επίλυση των συλλογικών διαφορών αν και η έννοια της συλλογικής διαφοράς παρουσιαζόταν πολύ ελαστική φτάνοντας στα όρια σύγχυσης ατομικής και συλλογικής διαφοράς. Αντίθετα η διαιτητική ρήτρα των συλλογικών συμβάσεων προσέγγιζε προς την συνδιαλλαγή και σε περίπτωση που δεν συγκεντρωνόταν η πλειοψηφία από την επιτροπή, γινόταν παραπομπή της υπόθεσης στις διοικήσεις των συμβαλλόμενων οργανώσεων για την από κοινού επίλυση της διαφοράς.

Περαιτέρω, στις διαιτητικές αποφάσεις, δεν αναγνωριζόταν καμία επέμβαση του κράτους και δεν υπόκεινταν σε καμία έγκριση ή τροποποίηση από το κράτος.

5^ο Κεφάλαιο

5.1 Ναυτεργατική προστασία

Ως ναυτεργατική προστασία υπό την τεχνική έννοια του όρου είναι η μέσω υποχρεωτικών κανόνων του δημοσίου δικαίου εξασφάλιση ορισμένων υλικών ή άυλων αγαθών στους ναυτεργάτες. Η εξασφάλιση πραγματοποιείται δια της κρατικής επίβλεψης ή συνεργασίας και δια της τιμωρίας των παραβατών.⁷⁸ Οι ιδιορρυθμίες του ναυτεργατικού επαγγέλματος προκάλεσαν από παλιά το ενδιαφέρον της πολιτείας και συνετέλεσαν στην δημιουργία δημόσιου ναυτεργατικού δικαίου. Η δημοσιοποίηση του εργατικού δικαίου συνετέλεσε ώστε να πληθύνουν οι περιπτώσεις ανάμιξης της πολιτείας στη ναυτεργατική σχέση.

A) Η προστασία της σύμβασης ναυτολογήσεως.

1. Σύμπραξη της αρχής κατά την προπαρασκευή αυτής (ναυτική απογραφή, εκπαίδευση, αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας, εύρεση εργασίας).
2. Σύμπραξη της αρχής κατά την κατάρτιση και λύση αυτής (καταχώριση στο ναυτολόγιο, στο ναυτικό φυλλάδιο)
3. Προστασία του μισθού, νοσηλείας και εξόδων παλιννοστήσεως
4. Ρύθμιση των όρων εργασίας μέσω συλλογικών συμβάσεων και διαιτητικών αποφάσεων όπως και μέσω κρατικών πράξεων.
5. Προστασία της τροφοδοσίας.
6. Προστασία της προσωπικότητας του ναυτικού.
7. Εγγυήσεις για την εκπλήρωση της σύμβασης κατά τον ενδεδειγμένο τρόπο με πειθαρχικές και ποινικές κυρώσεις.

B) Προστασία για τον χρόνο εργασίας.

1. Σύνθεση πληρωμάτων.
2. Διάρκεια εργασίας – ημερήσια, εβδομαδιαίως – άδειες μετ' αποδοχών.

⁷⁸ Περί της έννοιας της εργατικής προστασίας πρβλ. Kaskel – Dersch, σ. 255 επ. Hueck – Nipperdey, I, σ. 737 επ Herschel, Handoert d. Sozial: τ. I, 1956 σ. 256 επ.

3. Έξοδος από το πλοίο.

Γ) Προστασία από κινδύνους.

1. Ελάχιστο όριο ηλικίας εισόδου στην ναυτική εργασία.

2. Υγειονομική εξέταση των ναυτικών.

3. Επιθεώρηση πλοίων από άποψη υγιεινής και ασφάλειας. (Ν.Δ. 11-5-29 «περί ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της υγιεινής των πλοίων», ΝΔ. 2683/53 «περί κυρώσεως της υπογραφείσης εν Λονδίνω της 10.6.48 διεθνούς συμβάσεως «περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση», Β.Δ. της 12.3.55 «περί εγκρίσεως κανονισμού στοιβασίας και μεταφοράς σιτηρών δια πλοίων κ.λ.π.»

Στον ίδιο σκοπό τείνει και η σύνθεση των πληρωμάτων καθώς και η απαγόρευση εγκατάλειψης της θέσης.

-Σύσταση νομικών μορφωμάτων δημοσίου δικαίου προς ανάληψη συλλογικής ευθύνης (Οίκος του ναύτου κλπ)

Δ) Προστασία εθνικής εργασίας.

1. Απαγόρευση ναυτολογήσεως αλλοδαπών.

- Οι ειδικές συνθήκες υπό τις οποίες τελούν οι ναυτικοί στα λιμάνια όπου αισθάνονται ξένοι, με έντονη την ανάγκη να αντιδράσουν στην μονοτονία και στην μοναξιά, εκτεθειμένοι σε ποικίλους κινδύνους που απειλούν την υγεία τους κατέστησαν αναγκαία την λήψη μέτρων προστασίας τους και εκτός της εργασίας τους.

Με την υπ' αριθμ. 48/36 «περί των όρων διαμονής των ναυτικών στα λιμάνια» λήφθηκαν κάποια σπουδαία μέτρα που αξίζει ν' αναφερθούν.

Έτσι:

Α) Προβλέφθηκε η ίδρυση σε κάθε μεγάλο λιμάνι ενός επίσημου οργανισμού στον οποίο θα συμμετέχουν αντιπρόσωποι των εφοπλιστών, των ναυτικών, του κράτους, της τοπικής αυτοδιοίκησης και των σπουδαιότερων ενδιαφερομένων οργανώσεων που θα έχουν κυρίως σκοπό:

A. Την συγκέντρωση πληροφοριών σχετικών με τους όρους παραμονής των ναυτικών στο λιμάνι.

B. Την παροχή στις αρμόδιες υπηρεσίες συμβουλών για την αποδοχή - προσαρμογή - συντονισμό των μέτρων που τείνουν στην βελτίωση των όρων αυτών.

Γ. Την συνεργασία, εάν παρίσταται ανάγκη με άλλους αρμόδιους οργανισμούς για την πραγματοποίηση των μέτρων αυτών.

B) Την λήψη νομοθετικών μέτρων προς προφύλαξη των ναυτικών από τους κινδύνους στους οποίους είναι εκτεθειμένοι :

1. Την ρύθμιση πώλησης οινοπνευματωδών ποτών.

2. Την απαγόρευση χρησιμοποίησης στα πρατήρια ποτών ιδιαίτερα από νεαρές ηλικίες.

3. Την εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων περί περιορισμού της πώλησης ναρκωτικών.

4. Την απαγόρευση προσέγγισης στην ζώνη του λιμένος ανεπιθύμητων προσώπων.

Γ) Την λήψη κατάλληλων μέτρων για να μάθουν οι ναυτικοί:

α. Τους κινδύνους από ασθένειες.

β. Την ανάγκη για ιατρική περίθαλψη.

γ. Τους κινδύνους που εμφανίζει η χρήση ναρκωτικών.

Η ίδρυση στα μεγάλα λιμάνια «οίκων ναυτών» παρουσίαζε μεγάλο ενδιαφέρον, διότι έδινε την δυνατότητα στον ναυτικό να ζει με κάποιες ανέσεις.

Η υιοθέτηση του απλού συστήματος λειτουργούσε με την βοήθεια προξένων πλοιάρχων και φερέγγυων ιδιωτικών οργανώσεων προς διευκόλυνση ιδίως των αλλοδαπών που βρίσκονταν στην αλλοδαπή, της καταθέσεως ή αποστολής όλου ή μέρους των μισθών τους καθώς και με την καθιέρωση συστήματος που επέτρεπε στους ναυτικούς την παροχή περιοδικών εντολών εισπράξεως των μισθών.

Η παροχή χρήσιμων πληροφοριών από γραφεία που έδρευαν σε μεγάλα λιμάνια όπως και μέσω φυλλαδίων, τοιχοκολλήσεων, δημοσιεύσεων, άρθρων σε

περιοδικά ή εφημερίδες που διαβάζονται από ναυτικούς, πληροφοριών σχετικών με τις ευκολίες τις οποίες μπορούν να βρουν στα λιμάνια οι ναυτικοί, μεταφορικών μέσων, αξιοθεάτων, μνημείων, θεαμάτων κ.λ.π. Code Intern du Travail. I, 1954, σ. 1029 επ.

5.2 Κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών

Στη ναυτική εργασία εμφανίστηκε από πολύ νωρίς ο θεσμός της κοινωνικής ασφάλισης, ο οποίος οφειλόταν τόσο στις ιδιάζουσες συνθήκες υπό τις οποίες τελούν οι εργαζόμενοι στην ναυτιλία, όσο και στην σημασία η οποία αποδιδόταν σε αυτούς για το γενικό καλό και την εθνική άμυνα. Η συστηματοποίηση των σχετικών προσπαθειών προς σύσταση ειδικών οργανισμών ανάγεται στον 17^ο αιώνα στην Γαλλία.

Στην Ελλάδα, φορείς της κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών είναι το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο αναφερόμενο στην κάλυψη των κινδύνων γήρατος αναπηρίας και θανάτου, η δράση του οποίου συμπληρώθηκε με την σύσταση ταμείων επικουρικής ασφάλισης αξιωματικών και κατώτερων πληρωμάτων αφενός και του Οίκου Ναύτου αφετέρου ο οποίος καλύπτει τους κινδύνους ανεργίας και ασθενείας και του Οργανισμού απασχολήσεως και ανεργίας σε σχέση με την στράτευση.⁷⁹ Σημαντικές διαρρυθμίσεις και βελτιώσεις έχουν γίνει στο σύστημα των παροχών, το οποίο όμως παρουσίαζε την εξής ιδιαιτερότητα: Περιοριζόταν μόνο στους Έλληνες, χωρίς να μπορεί να επεκταθεί ούτε με τον όρο της αμοιβαιότητας στους αλλοδαπούς και περιοριζόταν στο ελληνικό έδαφος σύμφωνα προς την διέπουσα την κοινωνική ασφάλιση αρχή της εδαφικότητας. Στο έδαφος της ελληνικής επικράτειας ανήκουν ως γνωστόν και τα ελληνικά πλοία των οποίων τελευταία ο κύκλος διευρύνεται αφού συμπεριλαμβάνονται σε αυτά και τα ξένα πλοία που ανήκουν σε Έλληνες.

Η προστασία εκ μέρους του εργοδότη όσο και εκ μέρους των ασφαλιστικών οργανισμών ενισχύθηκε με την πάροδο των χρόνων, έτσι κάθε ναυτικός περιλαμβανομένου κάθε πρόσωπου εργαζόμενου στη θάλασσα προστατεύεται από την αντίστοιχη νομοθεσία. Η παρεχόμενη προστασία είναι κυρίως α) ιατρική περίθαλψη β) χρηματική παροχή. Τις παροχές που έχουν οι ναυτικοί και οι εργαζόμενοι στη θάλασσα, έχουν και οι οικογένειες τους σε περίπτωση θανάτου του

⁷⁹ Τσικρίκη, Ναυτ. Χρονικά, 1 Ιανουαρίου. 1958, σ. 63 επ.

ναυτικού. Κάθε ναυτικός που εγκαταλείπεται σε άλλη χώρα εξαιτίας ατυχήματος που επήλθε κατά την υπηρεσία του ή εξαιτίας ασθένειας που όμως δεν οφείλεται σε δική του υπαιτιότητα δικαιούται: α) κατάλληλη και επαρκή ιατρική μέριμνα β) υλική ενίσχυση μέχρι την εύρεση εργασίας γ) παλιννόστηση. Επίσης, ο ναυτικός είχε δικαίωμα σε χορήγηση ίση με 100% του μισθού του μέχρι τον χρόνο που οριζόταν στην διεθνή σύμβαση, μετά το τέλος του οποίου δικαιούται αυτός και η οικογένεια του κάθε προστασία που προβλέπεται από το σύστημα υποχρεωτικής κοινωνικής ασφάλισης ή από το σύστημα αποζημίωσης των εργατικών ατυχημάτων. Κρίσιμο στοιχείο είναι επίσης η λήψη μέτρων συντονισμού για τον σκοπό διατήρησης των δικαιωμάτων προσώπων. Επιπλέον, πολύ σημαντικό ζήτημα είναι η ίση μεταχείριση των ναυτικών και των οικογενειών τους, χωρίς διάκριση εθνικότητας, από την εθνική νομοθεσία όσον αφορά τις υποχρεώσεις του εφοπλιστή σε περίπτωση ασθένειας, ατυχήματος, ή θανάτου του ναυτικού άσχετα αν διαμένουν ή όχι στη χώρα νηολογήσεως του πλοίου, η υποχρεωτική ασφάλιση κατά της ανικανότητας προς εργασία, η αποζημίωση των εργατικών ατυχημάτων, η υποχρεωτική ασφάλιση της ασθενείας και της ανεργίας. Εάν η νομοθεσία κράτους η σχετική προς τις υποχρεώσεις του εφοπλιστή δεν παρέχει την εκ του νόμου προβλεπόμενη προστασία και στους εκτός της χώρας του κράτους ναυτικούς που διαμένουν, το κράτος αυτό οφείλει να προβλέπει στη νομοθεσία του την προστασία τους και το ότι η σχετική προς την ιατρική προστασία και την αποζημίωση για την ανικανότητα δεν μπορεί να παρέχεται από διαφορετικούς όρους από αυτούς που εφαρμόζονται στη χώρα τους. Προς τον σκοπό της διευκόλυνσεως της συνέχειας της ασφάλειας και της αποφυγής διπλών παροχών, τα κράτη μπορούν να συνάψουν συμφωνίες που προέβλεπαν ότι οι υπήκοοι ή κάτοικοι ενός κράτους εργαζόμενοι επί πλοίων νηολογημένων στην χώρα άλλου κράτους θα υπάγονται στο σύστημα ασφαλίσεως και αποζημιώσεως του πρώτου κράτους και θα εξαιρούνται του αντίστοιχου συστήματος του δεύτερου κράτους. Code Intern. Du Travail, I, 1954, σ. 1954, σ. 959 επ. Bilan de sept sessions maritime de la C.I.T., εν R.I.T. τ. LXXXVIII, σ. 489 επ. Securite sociale de gens de mer, (Etudes et documents, ser M), εκδ B.I.T. 1945.

Για ιστορικούς λόγους αξίζει ν' αναφέρουμε ότι η ανωτέρω διεθνής σύμβαση δεν ετέθη ποτέ σε ισχύ καθώς δεν έλαβε ποτέ τον αναγκαίο αριθμό κυρώσεων. Για το σκοπό αυτό προς τον οποίο έτεινε η διεθνής σύμβαση έτειναν και οι συμβάσεις που έγιναν δεκτές από το Συμβούλιο της Ευρώπης και αφορούσαν α) στην ασφάλιση

γήρατος, αναπηρίας και θανάτου, β) την ασφάλιση των λοιπών κινδύνων γ) την ιατρική και κοινωνική αντίληψη. Ramaccioti. L'unita europa e il problema della sicur. Sociale, εν I. probl. Della sic. Soc.1952, σ. 592 επ. Mazzetti. Verso una sicur soc. Europea Prev. Soc 1951, σ.186 επ. Κείμενα πρβλ. εν Code Intern. du Travail II, σ. 1116. Πέραν της γενικής σύμβασης υπάρχουν ειδικές διεθνείς συμβάσεις που αφορούν την πρόβλεψη ασφαλίσεως ασθενείας ναυτικών και συντάξεως εργατών και υποχρέωσης των εφοπλιστών σε περίπτωση ασθένειας και ατυχήματος.

5.3 Η ασφάλιση του Ν.Α.Τ

Ιστορικές παρατηρήσεις – Η νομοθεσία

1.Τις αρχές του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου βρίσκει κανείς στους χρόνους της Τουρκοκρατίας οπότε οι ναυτικοί συνεταιρισμοί των νήσων και των παραλίων του Αιγαίου (Σπέτσες, Ύδρα, Ψαρά, Θάσος, κλπ) ακολουθώντας προφανώς τα ήδη στη Γαλλία από της Ordonnance της 23^{ης} Σεπτεμβρίου 1673 ισχύοντα, είχαν οργανώσει από τον 18^ο αιώνα υποτυπώδες σύστημα προνοίας προς περίθαλψη των χηρών και ορφανών των ναυτικών, υπέρ των οποίων προσφερόταν το 1/70 των καθαρών κερδών κάθε ταξιδιού. Η αναγεννώμενη Ελλάδα μερίμνησε με ψήφισμα της Ά Εθνικής Συνέλευσης στην Επίδαυρο να ορίσει ότι το 1/8 των λειών διατίθεται προς ανακούφιση των απόμαχων ναυτικών υιοθετούσα ανάλογα ψηφίσματα των νησιών της Ύδρας (16 Μαΐου 1821), των Σπετσών (22 Απριλίου 1821) ⁸⁰ κλπ

A. Με το διάταγμα της 15^{ης} Δεκεμβρίου 1836 «περί Αστυνομίας της Εμπορικής Ναυτιλίας» καθορίστηκαν και οι άλλοι πόροι υπέρ των απόμαχων εργαζόμενων θαλάσσης, για τους οποίους συστάθηκε, με το διάταγμα της 18^{ης} Δεκεμβρίου, το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο. Το διάταγμα όριζε τον σχηματισμό μιας προσωρινής επιτροπής για την σύνταξη και τον καταλογισμό των χρημάτων που λαμβάνονταν από τις ποινές προς όφελος του συσταθέντος στο εξής ναυτικού ταμείου για τους απόμαχους. Μεταξύ των άλλων αναφέρει ότι επιθυμεί να ληφθεί υπόψη η απλότητα της υπηρεσίας και η ελάττωση των εξόδων. Επακολούθησε το Διάταγμα της 11^{ης} Ιανουαρίου 1837 περί προσωρινής διοίκησης του Απομαχικού Ταμείου. Η λειτουργία όμως του Ναυτ. Απομαχικού Ταμείου άρχισε από το 1861 οπότε ψηφίσθηκε ο νόμος ΧΛΘ' της 29^{ης} Ιουλίου 1861, του οποίου το σχέδιο ήταν ήδη

⁸⁰ Πρβλ. Α. Λιγνού, Ιστορία της νήσου Ύδρας, τ. Β 1953. Σ. 116 επ.

έτοιμο από το 1847. Οι σπουδαιότερες διατάξεις του νόμου εκείνου ήταν η σύσταση του Ταμείου το οποίο κύριο σκοπό έχει α) την περίθαλψη των αναπήρων εργαζομένων στη θάλασσα, των χήρων και ορφανών αυτών β) το NAT είναι αναφαίρετο δικαίωμα των προσώπων γ) πόροι που προέβλεπαν εισφορά 3% των εργαζομένων της θάλασσας καθώς και έκτακτοι πόροι (καμία εισφορά των πλοιοκτητών ή άμεση από το κράτος δεν προβλεπόταν δ) σύνταξη δικαιούταν κάθε εργαζόμενος θάλασσας ανίκανος προς πλου, κάθε εργαζόμενος στη θάλασσα που έχει υπερβεί το 50^ο έτος της ηλικίας και ήταν ανίκανος προς υπηρεσία μετά από εικοσιπενταετή πραγματική υπηρεσία καθώς και οι οικογένειες των θανόντων. Η σύνταξη ήταν ανάλογη με τον βαθμό και δεν λαμβανόταν υπόψη η διάρκεια της ναυτικής υπηρεσίας. Υπήρχαν άλλωστε και οικογενειακές προσαυξήσεις.

Β. Μεγάλο ιστορικό ενδιαφέρον παρουσιάζει και η από 7 Ιουλίου 1861 αιτιολογική έκθεση του υπουργού των Ναυτικών Αθ. Μιαούλη. Ενδεικτικά αναφέρουμε τα εξής: *«Η περί συστάσεως του Ταμείου αυτού ιδέα δεν είναι επινόημα μου αλλά απλή απομίμηση μεγάλης επινοίας μεγάλου γάλλου Βασιλέως μεγάλου Γάλλου Υπουργού. Η κύρια σύσταση του γαλλικού ναυτικού απομαχικού ταμείου χρονολογείται από τον 14^ο Λουδοβίκο και τον Υπουργό αυτού Κολβέρτ. Στο ταμείο αυτό χρωστά η Γαλλία μεγάλο μέρος της ναυτικής αυτής δόξας και ισχύος ... Έτσι σε όλη την γη οι ναυτικοί χαίρονται προνόμια εξαιρετικά διότι αν και λίγοι εισφέρουν πάρα πολλά και αποτελούν εθνική δύναμη».* Σημειωτέον. Τότε δεν έλειψαν κάποιοι που ψιθύριζαν στον τότε Υπουργό Μιαούλη ότι τέτοια πράγματα δεν ευδοκιμούν στην Ελλάδα και ότι η ιδέα περί σύστασης του NAT ιδέα είναι μια χίμαιρα.

Γ. Η νομοθεσία του N.A.T τροποποιήθηκε κατ' επανάληψη. Γενικότερα έγινε μια μεγάλη προσπάθεια για προσαρμογή του θεσμού του N.A.T στις αντιλήψεις περί κοινωνικής ασφάλισης. Και αυτό γιατί επικρατούσε έντονη δυσαρέσκεια των ναυτικών καθότι ο μοναδικός ασφαλιστικός φορέας τους περιείχε σειρά διατάξεων ευεργετικών για πολλά πρόσωπα πλην των ίδιων, δηλαδή παρείχε προστασία σε πρόσωπα που είχαν ελάχιστη σχέση με το ναυτικό επάγγελμα και έτσι εξέκλινε σε πολλά σημεία από την αποστολή του. Εν συνεχεία, ο νόμος 3170/1955 εισήγαγε μια καινοτομία δηλαδή μια νέα μέθοδο υπολογισμού των συντάξεων στηριζόμενη στο χρόνο της συνολικής κατά βαθμούς και ειδικότητες ναυτική υπηρεσία των ασφαλισμένων σε συσχέτιση με τον ισχύοντα μισθό κατά την ημέρα της υποβολής της αίτησης συνταξιοδότησεως. Η μέθοδος αυτή εντελώς απλή δίκαια και

ασφαλιστικά ορθή δεν χρήζει περαιτέρω ανάπτυξης. Αυτή η διαπίστωση είναι τελείως αόριστη γιατί δεν μιλά για οικονομικό σύστημα επί του οποίου στηρίχθηκε ο υπολογισμός των συντάξεων, που αποτελεί βασική προϋπόθεση οποιουδήποτε συστήματος κοινωνικής ασφαλίσεως. Πέραν αυτού, ο τρόπος υπολογισμού της σύνταξης που καθιερώθηκε οδηγούσε σε αντικοινωνικά αποτελέσματα τα οποία μετριάζονταν σε κάποιο μέτρο με την διατήρηση ενός ελάχιστου ορίου συντάξεως το οποίο θα παρείχετο ανεξαρτήτως του υπολογιζόμενου προσωπικού. Με τον ν. 3170/55 καταργήθηκε η διάταξη περί προσαύξησης του χρόνου ναυτικής εργασίας του προσωπικού μηχανοστασίου και λεβητοστασίου ως μη δικαιολογούμενη πλέον από τις κρατούσες συνθήκες εργασίας και επομένως δεν υπήρχε αντικειμενικό έρεισμα για την εφαρμογή των παραπάνω διατάξεων.

Ένα άλλο ζήτημα ήταν οι διατάξεις για την ασφάλιση των υπηρετούντων Ελλήνων ναυτικών σε πλοία υπό ξένη σημαία καθώς και η βαθμιαία εξαίρεση από τον Ν.Α.Τ. των καλούμενων μεμονωμένων εργαζόμενων θαλάσσης.

Δ. Για τις συντάξεις των ναυτικών προέβλεπε η υπ' αριθμ. 71/46 διεθνής σύμβαση εργασίας. Σύμφωνα με αυτή έπρεπε να καταβάλλεται στους ναυτικούς που έχουν συμπληρώσει καθορισμένο χρόνο θαλάσσιας υπηρεσίας κατά την συμπλήρωση του 55^{ου} ή 60^{ου} έτους της ηλικίας τους, σύνταξη. Η σύνταξη συνυπολογιζόταν μαζί με κάθε άλλη συνταξιοδοτική παροχή κοινωνικής ασφάλισης η οποία καταβαλλόταν συγχρόνως στον συνταξιούχο και έπρεπε ν' ανέρχεται σε ποσό που αντιπροσωπεύει, για κάθε έτος θαλάσσιας υπηρεσίας, 1,5% της μισθοδοσίας του επί τη βάση της οποίας καταβλήθηκαν εισφορές γι' αυτόν και για το εν λόγω έτος, εφόσον το σύστημα προβλέπει την συνταξιοδότηση στο 55^ο έτος της ηλικίας, 2% εφόσον το σύστημα προβλέπει συνταξιοδότηση στο 60^ο έτος της ηλικίας. Πρβλ. Code Intern., du Travail. I 1954 σελ. 959 επ.

5.3.1 Φορείς ασφάλισης και οι ασφαλισμένοι

Ως φορέας της ασφάλισης των ναυτικών έχει συσταθεί το Ναυτικόν Απομαχικό Ταμείο. Αυτό είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με έδρα τον Πειραιά και τελούσε υπό την εποπτεία του κράτους μέσω του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Το ΝΑΤ έχει σκοπό την ασφάλιση των Ελλήνων ναυτικών εναντίον των κινδύνων ανικανότητας, ατυχήματος, που συνέβησαν στην εργασία αλλά και γήρατος που συνίσταται στην χορήγηση σύνταξης ή εφάπαξ αποζημίωσης.

Για ιστορικούς λόγους θα πρέπει ν' αναφερθούμε στην διοίκηση του NAT το οποίο διοικείται από Δ.Σ. συγκροτούμενο με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και αποτελούμενο από ειδικά πρόσωπα από τα οποία δύο είναι κρατικοί λειτουργοί (από τους οποίους ένας είναι ο πρόεδρος), αντιπροσώπους των εφοπλιστών, ναυτικούς και συνταξιούχους του NAT. Στον νόμο καθορίζονται οι λόγοι ανικανότητας προς συμμετοχή στο Δ.Σ., τα σχετικά με την θητεία των μελών, τα σχετικά με την απαρτία και την λήψη αποφάσεων, τα σχετικά με την λειτουργία μικρού συμβουλίου, τα της διαλύσεως του Δ.Σ., σε περίπτωση παράβασης των καθηκόντων καθώς και τα σχετικά με την αρμοδιότητα του.

Επί του NAT ασκούσε εποπτεία το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Αυτή πραγματοποιείτο κυρίως από Επίτροπο του οποίου οι αρμοδιότητες καθορίζονται λεπτομερώς. Ο Επίτροπος είχε κυρίως το δικαίωμα αναστολής της εκτελέσεως μόνο των κατά την κρίση του παράνομων αποφάσεων του ΔΣ κατά τρόπο ώστε οι αποφάσεις αυτές να φέρονται τελικά υπό την κρίση του Υπουργού. Η κρατική εποπτεία ασκείτο επιπλέον με το δικαίωμα του κράτους να εκδίδει υπό μορφή βασιλικού διατάγματος τους κανονισμούς που αφορούν τη λειτουργία του NAT ρυθμίζοντας τα σχετικά με την συγκρότηση και διάλυση του ΔΣ, τα της εγκρίσεως του προϋπολογισμού, ισολογισμού και απολογισμού, του NAT, τα του προληπτικού ελέγχου των δαπανών από τον Πάρεδρο του Ελεγκτικού Συνεδρίου, τα σχετικά με την έγκριση ορισμένων διαχειριστικών πράξεων (τοποθέτηση κεφαλαίων, τα σχετικά με την αυξομείωση των εισφορών, τα σχετικά με την τοποθέτηση σε αυτό λιμενικών αξιωματικών ή της πρόσληψης, διαβάθμισης και εξέλιξης πολιτικών υπαλλήλων.

Σε σχέση με την οικονομική οργάνωση του NAT ο νόμος ορίζει ότι αυτό ακολουθεί τα χρονικά όρια του οικονομικού έτους που ισχύει για το δημόσιο. Ο προϋπολογισμός του NAT και οι ειδικοί προϋπολογισμοί των από αυτό λειτουργούντων ειδικών κεφαλαίων και λογαριασμών εγκρίνονταν τελικά από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Επίσης, εντός τριμήνου από την λήξη της οικονομικής χρήσης συντασσόταν ο ετήσιος ισολογισμός και απολογισμός εσόδων και εξόδων του NAT και των ειδικών κεφαλαίων και λογαριασμών με ειδική έκθεση η οποία υποβαλλόταν σε έλεγχο ειδικής επιτροπής. Επί τη βάση των πορισμάτων της ανωτέρω επιτροπής ο Υπουργός ενέκρινε ή διέτασσε την διόρθωση των υποβληθέντων ισολογισμών οι οποίοι μετά τον απολογισμό εσόδων και εξόδων και

της εκθέσεως της εξελεγκτικής επιτροπής δημοσιεύονταν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Οι ασφαλισμένοι

Ασφαλισμένοι είναι τα πρόσωπα στην προστασία των οποίων αποβλέπει το ΝΑΤ ως κοινωνικοπολιτική οργάνωση, τα πρόσωπα δηλαδή εκείνα τα οποία πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις και λαμβάνουν εφόσον συντρέχουν ορισμένα γεγονότα παροχές, βαρύνονται για ένα μέρος των απαιτούμενων για την ασφάλιση οικονομικών μέσων και μετέχουν σε κάποιο βαθμό στην οργάνωση της ασφάλισης.

Οι ασφαλισμένοι διακρίνονται σε υποχρεωτικά ασφαλισμένους και σε προαιρετικά ασφαλισμένους.

Οι υποχρεωτικά ασφαλισμένοι οι οποίοι και αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των ασφαλισμένων, υπάγονται στην ασφάλιση άσχετα προς την θέληση τους ή και παρά την θέληση τους *ipso iure* άνευ συμπράξεως τους και άσχετα εκπληρώσεως ορισμένων από την νομοθεσία καθορισμένων διατυπώσεων (εγγραφή στα μητρώα, ναυτικό φυλλάδιο, καταχώρηση στο ναυτολόγιο). Αυτά αποτελούν αποδεικτικά και όχι συστατικά στοιχεία της ασφαλιστικής σχέσης η οποία γεννάται αυτοδίκαια και αυτόματα εάν πραγματοποιούνται οι υπό του νόμου προϋποθέσεις οι οποίες κρίνονται αντικειμενικά, δηλαδή η παροχή ναυτικής εργασίας έναντι αμοιβής.

Αντίθετα, οι προαιρετικά ασφαλισμένοι, υπάγονται προαιρετικά επί τη βάση δηλαδή δηλώσεως βουλήσεως τους και εφόσον πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις τις οποίες ορίζει ο νόμος περιοριστικά.

Η υπαγωγή στην ασφάλιση δεν πρέπει να γίνεται δολίως για την απόκτηση αποκλειστικά των παροχών της ασφάλισης. Συνεπώς κάποιο πρόσωπο ακόμη και αν είναι ανίκανο προς εργασία, το οποίο παρέχει πράγματι εξαρτημένη εργασία είναι ασφαλισμένο εφόσον πληροί τις υπόλοιπες προϋποθέσεις.

Υποχρεωτικά ασφαλισμένοι είναι οι Έλληνες:

Α) οι οποίοι ανήκουν σε συγκροτημένο πλήρωμα, αδιάφορο αν η ναυτολόγησή τους είναι έγκυρη ή μη. Εάν γίνεται ναυτολόγηση μη απογεγραμμένων εργαζόμενων θάλασσας επέρχονται τα ίδια αποτελέσματα.^{81 82}

Β) Οι πρόεδροι, γραμματείς και ταμίες των νομίμως αναγνωρισμένων και επί δεκαετία τουλάχιστον, οργανώσεων των ναυτικών ή νόμιμοι αναπληρωτές τους για όσο χρόνο αναπληρώνουν οι τελευταίοι τους πρώτους. Είναι αδιάφορος ο τόπος της έδρας τους στο εσωτερικό ή στο εξωτερικό και ο γενικός ή ειδικός χαρακτήρας τους. Ο νόμος δεν κάνει διάκριση αν είναι τοπικής ή πανελληνίας έκτασης.

Γ) Οι αρχιπλοίαρχοι και οι αρχιμηχανικοί ναυτιλιακών επιχειρήσεων οι οποίοι διαχειρίζονται τουλάχιστον τρία πλοία ολικής χωρητικότητας συνολικά 3.000 κόρων και που έχουν δίπλωμα πλοίαρχου ή μηχανικού ά τάξης και δεκαετή τουλάχιστον συνολική εργασία στο πλοίο.

Δ) Όσοι υπηρέτησαν ως αρχιπλοηγοί και πλοηγοί καθώς και το βοηθητικό προσωπικό των πλοηγικών σταθμών.

Ε) Όσοι είναι στο εσωτερικό ή στο εξωτερικό νόμιμοι εκπρόσωποι της οργάνωσης Ελλήνων ναυτικών για όσο χρόνο αυτοί εκπροσωπούν την οργάνωση αυτή (όχι άνω της πενταετίας) και εφόσον έχουν δίπλωμα ή πτυχίο ναυτικής ικανότητας και δεκαετή τουλάχιστον εργασία στο πλοίο. Ο αριθμός των εκπροσώπων που υπάγονται στην ασφάλιση δεν μπορεί να είναι συνολικά ανώτερος από δέκα. Ούτε μεγαλύτερος του ενός σε ναυτικά κέντρα του εξωτερικού όπως αυτά καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού μετά από γνώμη του ΔΣ του ΝΑΤ.

Οι λεγόμενοι μεμονωμένοι εργαζόμενοι θάλασσας αρχικώς υπάγονταν στην ασφάλιση του ΝΑΤ. Αργότερα η ασφαλιστική προστασία αυτών ρυθμίστηκε και έτσι προβλέφθηκε η υπαγωγή τους στο ΙΚΑ καθότι τα πρόσωπα αυτά αποτελούσαν ειδική

⁸¹ Οι αλλοδαποί δεν ασφαλίζονται ούτε υπό τον όρο της αμοιβαιότητας και έτσι υπηρετούντες επί ελληνικών πλοίων υπόκεινται στις εισφορές που ισχύουν για τους ημεδαπούς (νόθος ασφάλιση). Με πολλές διεθνείς πράξεις επιδιώκεται εξομοίωση των αλλοδαπών προς τους ημεδαπούς.

⁸² Δεν υπάγονται στην ασφάλιση του ΝΑΤ αν και είναι μέλη του πληρώματος λόγω της μορφής της παρεχόμενης εργασίας, πρόσωπα που δεν είναι εφοδιασμένα με ναυτικό φυλλάδιο, όπως είναι μουσικοί ξυλουργοί, εκτός αν απογραφούν αργότερα. Έτσι υπάγονται στο ΙΚΑ υποχρεούνται όμως σε καταβολή εισφορών υπέρ του ΝΑΤ. Πρβλ.. Γνωμ. Νομ. Συμβ. Κρ. 779/57 Ε.Ε.Δ., 16 σ. 1236.

κατηγορία αυτοτελώς εργαζομένων και ήταν ξένα προς το κυρίως ναυτικό επάγγελμα. Σημαντική κατηγορία αυτοτελώς εργαζομένων ήταν και οι αλιείς.

Έτσι υπάγονταν άλλοτε στην ασφάλιση του NAT ενώ αργότερα στην ασφάλιση του ΙΚΑ, εξαιρούμενοι της ασφάλισης από το NAT όσοι αλιείς προσέφεραν εντός των ορίων της χώρας εξαρτημένη εργασία έναντι αμοιβής εφόσον η απασχόληση λαμβάνει χώρα σε περιοχές στις οποίες είχε επεκταθεί η ασφάλιση του ΙΚΑ ή εργάζονταν σε αλιευτικά πλοία ή πλοιάρια που ξεκίνησαν για την αλιεία από περιοχή στην οποία έχει επεκταθεί η ασφάλιση του ΙΚΑ.

Με Β.Δ. που εκδόθηκε μετά από πρόταση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Εργασίας μπορούσαν να υπαχθούν στην υποχρεωτική ασφάλιση του ΙΚΑ.

Προαιρετικά ασφαλισμένοι θεωρούνταν όσοι Έλληνες ναυτικοί βρίσκονταν επί πλοίου υπό ξένη σημαία. Έτσι, ναυτικοί με υπηρεσία σε πλοία που είχαν ξένη σημαία μπορούσαν να καταστήσουν την ναυτική εργασία που παρείχαν στο πλοίο καταβάλλοντας εντός έτους από την απόλυση από το ξένο πλοίο την τακτική εισφορά σε αντίστοιχα πλοία εργαζόμενων συναδέλφων υπό την ίδια ιδιότητα. Καθυστέρηση της καταβολής των ανωτέρω εισφορών πέραν του έτους συνεπαγόταν την καταβολή πρόσθετου τέλους 3%, οριστική απώλεια του δικαιώματος αναγνώρισης του χρόνου ναυτικής εργασίας στο υπό ξένη σημαία πλοίο με την πάροδο έτους πέραν του έτους της καθυστέρησης.

Πλοία που φέρουν ξένη σημαία επιτρέπεται να εφοδιάζονται με ναυτολόγιο όμοιου τύπου προς το ναυτολόγιο των ελληνικών πλοίων στο οποίο εγγράφονται οι εργαζόμενοι Έλληνες. Το ναυτολόγιο αυτό θεωρούμενο από τις ναυτιλιακές αρχές, αποτελούσε απόδειξη της ναυτικής εργασίας των Ελλήνων ναυτικών για την αναγνώριση υπηρεσίας ασφαλίσιμης από τον NAT. Ο χρόνος της εργασίας αυτής υπολογιζόταν ολόκληρος προς συμπλήρωση του απαιτούμενου χρόνου προς απονομή παροχής. Με Β.Δ. μπορούσε να καταστεί υποχρεωτική η ασφάλιση από τον NAT των Ελλήνων ναυτικών, των εργαζόμενων επί πλοίων που έφεραν ξένη σημαία και των οποίων οι πλοιοκτήτες και οι αντιπρόσωποι αυτών ή διαχειριστές δέχονταν την ασφάλιση των πληρωμάτων τους (συμβατική ασφάλιση). Με το ίδιο Β.Δ. μπορούσε να προβλεφθεί και η με αίτηση του ναυτικού προαιρετική ασφάλιση στον NAT με την καταβολή του συνόλου των προβλεπόμενων εισφορών.

Η παραπάνω ασφάλιση συνεπαγόταν αυτόματα την εις ολόκληρο αναγνώριση του χρόνου εργασίας των ναυτικών επί των πλοίων αυτών, θεωρούμενου ότι αποκτήθηκε επί ελληνικού πλοίου προς απονομή παροχής κατά τις διατάξεις του νόμου και την χορήγηση στους ασφαλισμένους ναυτικούς και των οικογενειών τους πλήρους προστασίας υπό τις ισχύουσες διατάξεις που προβλέπονταν από τον ΝΑΤ.

Στην περίπτωση των Ελλήνων ναυτικών που προσλαμβάνονταν από πλοίο υπό ξένη σημαία, αυτοί υπόκειντο σε όλη τη διάρκεια της υπηρεσίας τους επί του πλοίου στην καταβολή των εισφορών υπέρ του ΝΑΤ, εφόσον ο πλοιοκτήτης, αποδεχόταν εγγράφως την συλλογική ασφάλιση των Ελλήνων ναυτικών επί του πλοίου και την καταβολή από τον πλοιοκτήτη των εισφορών υπέρ του ΝΑΤ. Για κάθε πλοίο προβλεπόταν η σύναψη ιδιαίτερης σύμβασης ασφαλίσεως η οποία ήταν ετήσια με ανανέωση κάθε έτος αν δεν υπήρχε έγγραφη καταγγελία τρεις μήνες τουλάχιστον πριν τη λήξη του έτους σύναψης. Κατ' εξαίρεση και κατόπιν συμφώνου αιτιολογημένης απόφασης του ΔΣ του ΝΑΤ μπορεί να είναι εξάμηνης διάρκειας με σιωπηρή ανανέωση ανά εξάμηνο, εφόσον δεν καταγγέλθηκε δύο τουλάχιστον μήνες πριν την λήξη του εξαμήνου. Σύμβαση με ανάλογο περιεχόμενο μεταξύ πλοιοκτητών πλοίων υπό ξένη σημαία και ναυτεργατικών οργανώσεων είχε την ίδια ισχύ εφόσον γινόταν δεκτή από το ΝΑΤ. Στην σύμβαση εργασίας που υπογραφόταν από Έλληνες ναυτικούς κατά τη πρόσληψη τους επί των πλοίων υπό ξένη σημαία συμβεβλημένων ασφαλιστικά με το ΝΑΤ, προστέθηκε όρος κατά τον οποίο ο προσληφθείς ναυτικός θα είναι ασφαλισμένος στο ΝΑΤ και ότι αποδεχόταν τις κρατήσεις από την μηνιαία μισθοδοσία του. Κατά την απόλυση από το ΝΑΤ του ναυτικού, ο πλοίαρχος εφοδίαζε αυτόν με πιστοποιητικό υπηρεσίας το οποίο ανέγραφε και το ποσό των εισφορών που παρακρατούνταν. Το πιστοποιητικό αυτό το θεωρούσε η λιμενική ή προξενική αρχή και επί την βάση αυτή η υπηρεσία μητρώων εργαζομένων στη θάλασσα συμπλήρωνε τη ναυτική μερίδα του ναυτικού. Κατά των ναυτικών των δυστροπούντων προς την κράτηση των εισφορών επιβάλλονταν οι κυρώσεις προσωρινής στέρησης του διπλώματος.

5.3.2 Τα έσοδα της ασφάλισης – Η προς εισφορά υποχρέωση

Η ασφάλιση προς αντιμετώπιση των υποχρεώσεων, δηλαδή των παροχών και την κάλυψη των εξόδων διοίκησης, έχει ανάγκη σημαντικών οικονομικών μέσων.

Ο κυριότερος πόρος αυτής είναι οι εισφορές των ασφαλισμένων και των εργοδοτών υπολογιζόμενες επί τη βάσει ορισμένων ασφαλιστικών μαθηματικών κανόνων οι οποίοι στηρίζονται στις σχετιζόμενες με την ασφάλιση στατιστικές παρατηρήσεις συλλογικών φαινομένων και κατανέμονται μεταξύ ασφαλισμένων και εργοδοτών σύμφωνα με την κρατούσα σε κάθε χώρα και εποχή κοινωνική ηθική καθώς και τις υφιστάμενες οικονομικές συνθήκες.

Ο ανωτέρω πόρος συμπληρώνεται και με επιχορηγήσεις του κράτους (κοινωνικές εισφορές). Επί τη βάσει των ανωτέρω αρχών συγκροτούνται και τα έσοδα του NAT.

Οι εισφορές ορίζονται από το άρθρο 18 του ν. 3170/55. Σύμφωνα με αυτό «τα συγκροτημένα πληρώματα των ελληνικών πλοίων και αντίστοιχα οι πλοιοκτήτες αυτών κατέβαλαν τις παρακάτω ασφαλιστικές εισφορές:

A. Των πλοίων, τα οποία έχουν χωρητικότητα ολική μέχρι και 25 κόρων, τα μεν πληρώματα 4% επί του μηνιαίου μισθού τους, οι πλοιοκτήτες 5% επί του μισθού αυτού.

B. Των πλοίων τα οποία έχουν ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη των 25 κόρων αλλά όχι ανώτερη των 150, τα πληρώματα 8% επί του μηνιαίου μισθού τους, οι δε πλοιοκτήτες 10% επί του μισθού αυτού. Οι ανωτέρω εισφορές μπορούν αυξομειώνονται ή και να καθορίζεται η κλίμακα χωρητικότητας ή οι κατηγορίες των πλοίων.

Γ. Όλων των πλοίων που έχουν ολική χωρητικότητα ανώτερη των 150 κόρων, τα μεν πληρώματα 8% επί του μισθού τους, οι δε πλοιοκτήτες 12% επί του μισθού αυτού.

Η εισφορά αυτή μπορούσε μετά από γνώμη του ΔΣ του NAT να μειώνεται κατά ποσοστό μέχρι του ενός τετάρτου είτε για τους πλοιοκτήτες είτε για τους ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοίο άνω των 150 κόρων και ν' αυξομειώνονται οι τακτικές εισφορές ή και να καθορίζεται διαφορετικά η κλίμακα χωρητικότητας ή οι κατηγορίες των πλοίων κάτω των 150 κόρων ολικής χωρητικότητας.⁸³ Ως μισθός

⁸³ Με την υπ' αριθμ. 66609/713/12-11-56 αποφ. Υπ. Εμπ. Ναυτιλίας ή εισφορά πλοίων μέχρι 25 κόρων ολικής χωρητικότητας ορίστηκε για τους ναυτικούς 4%, για τους πλοιοκτήτες 5%. Με την υπ' αριθμ. 42702/271/24.6.58 απόφαση Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας οι εισφορές

λαμβάνεται αυτός που ισχύει σύμφωνα με τις εκάστοτε συλλογικές συμβάσεις ή σε περίπτωση έλλειψης τέτοιων συμβάσεων ο οριζόμενος με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Σε αυτόν περιλαμβάνονται πρόσθετες αμοιβές (όπως παραδείγματος χάριν λόγω υπερωριακής εργασίας)

Οι τακτικές μηνιαίες εισφορές των ναυτολογημένων επί ποσοστό επί κάθε πλοίου ορίζονται ίσες προς τις εισφορές των εργαζομένων επί μισθού σε πλοία αντίστοιχης κατηγορίας και χωρητικότητας. Οι μηνιαίες εισφορές των πλοιοκτητών ορίζονται ίσες προς τις εισφορές των πλοιοκτητών αντίστοιχων πλοίων.

Οι μηνιαίες εισφορές των απογεγραμμένων Ελλήνων ναυτικών επί ξένων πλοίων, που καταβάλλονται κατά την εξαγορά της υπηρεσίας αυτής ορίζονται ίσες προς τις εισφορές των υπηρετούντων επί αντίστοιχης κατηγορίας ελληνικών πλοίων. Οι εισφορές των πλοιοκτητών που καταβάλλονται κατά την ως άνω εξαγορά ορίζονται επίσης ίσες προς τις εισφορές πλοιοκτήτη αντίστοιχων ελληνικών πλοίων. Κάθε ναυτολογημένος επί ελληνικού πλοίου με ιδιότητα που δεν αναφέρεται στις συλλογικές συμβάσεις τάσσεται στην κατάλληλη μισθολογική τάξη με απόφαση του ΔΣ του ΝΑΤ η οποία εγκρίνεται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και υπάγεται στις αντίστοιχες υποχρεώσεις.

Σε καταβολή τακτικής εισφοράς υπόκεινται και οι επί ελληνικών πλοίων εργαζόμενοι αλλοδαποί οι οποίοι ανήκουν συγκροτημένο πλήρωμα καθώς και οι ημεδαποί μη απογεγραμμένοι ναυτικοί.⁸⁴

Οι τακτικές εισφορές οφείλονται για όλο τον χρόνο κατά τον οποίο οι ναυτικοί τυγχάνουν ναυτολογημένοι και για τον υπολογισμό αυτών, οι μήνες λαμβάνεται ως δεδομένο ότι αποτελούνται από 30 ημέρες ο καθένας. Οι τακτικές εισφορές των ασφαλισμένων και των πλοιοκτητών καταβάλλονται στο προβλεπόμενο από τις συλλογικές συμβάσεις ή σε περίπτωση έλλειψης αυτών από τις αποφάσεις του Υπουργείου: Από το σύνολο των τακτικών εισφορών ποσοστό μέχρι 30% αποτελεί

πλοίων άνω των 25 κόρων ολικής χωρητικότητας ορίστηκαν 7 ½ 0/0 για τους ναυτικούς και 8 ½ 0/0 για τους πλοιοκτήτες (άρθρο 18 § 1, εδ. α, β και γ νόμου 3170/55, όπως τροποποιήθηκε με τον νόμο 3539/56, αποφάσεως 66609/713/56, 41702/271/58, 62672/663/56).

⁸⁴ Των τελευταίων αναγνωρίζεται η υπηρεσία ως ασφαλισμένη από τον ΝΑΤ εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις της καλούμενης τυπικής ασφαλίσεως. Σημειωτέον ότι στην πράξη λανθασμένα συνεισέφεραν και στον ΝΑΤ και στο ΙΚΑ το οποίο τους θεωρούσε ασφαλισμένους σε αυτό. Πρβλ. γνωμ. Νομ. Συμβ. Αρ. 77/457 ΕΕΔ, 16, σ. 1236.

πόρο για τον NAT (κεφάλαιο ανεργίας κλπ). Οι πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, διαχειριστές και πλοίαρχοι υποχρεούνται να εισπράττουν από τα πληρώματα των πλοίων την τακτική εισφορά δικαιούμενοι να παρακρατούν αυτή από τον μισθό τους με κάθε αντίθετη συμφωνία να καθίσταται άκυρη. Για την προθεσμία μέσα στην οποία πρέπει να ασκηθεί το δικαίωμα της παρακράτησης θα πρέπει να γίνει δεκτό και επί τη βάση της αρχής της πρόνοιας που διέπει την σύμβαση ναυτολογήσεως αλλά και κατά το πνεύμα του άρθρου 644 ΑΚ ότι αυτή επιβάλλεται να γίνεται κατά σύντομα χρονικά, διαστήματα μέχρι την εξόφληση του ναυτολογίου. Διαφορετικά επέρχεται αποδυνάμωση της αξίωσης. Ειδικές διατάξεις καθορίζουν τις εισφορές όσων ανήκουν στο πλοηγικό σώμα, των από τον νόμο ασφαλισμένων στο NAT συνδικαλιστικών στελεχών και των αρχιπλοιάρχων/αρχιμηχανικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των αντίστοιχων αυτών εργοδοτών ή ως εργοδοτών θεωρούμενων προσώπων.

Λοιποί πόροι

Η σημασία στην αναφορά των παρακάτω πόρων, αν και δεν είναι όλοι πλέον ενεργοί, είναι ιδιαίτερη λόγω της σπουδαιότητας τους που συνετέλεσε στην δημιουργία του μοναδικού χαρακτήρα της ναυτικής εργασίας.

Α. Πόροι που βαρύνουν τους ασφαλισμένους

1. Εισφορά γάμου η οποία καταβάλλεται κατά την τέλεση του γάμου
2. Τέλος για την χορηγία διπλώματος ή άδειας ναυτικής ικανότητας
3. Το αντίτιμο διατιμημένων εντύπων
4. Το μισό της καθυστερούμενης μισθοδοσίας των τιμωρούμενων με λιποταξία

Ναυτικών

5. Κάθε αζήτητη περιουσία ναυτικού που δεν διεκδικήθηκε (αν αποτελείται από κινητά εντός τριετίας αν αποτελείται από ακίνητα εντός δεκαετίας)
6. Η σχολάζουσα κληρονομία ναυτικών σε περίπτωση έλλειψης κληρονόμων στην οποία περιλαμβάνονται και τα οφειλόμενα ποσά εφόσον δεν υπάρχουν πρόσωπα δικαιούμενα σε παροχή από τον NAT.

B. Πόροι που βαρύνουν τον εργοδότη

1. Τα εισπραττόμενα τέλη καταμετρήσεως εμπορικών πλοίων
2. Πέντε εκατοστά από τις εισπράξεις από τα φαρικά τέλη

Γ. Πόροι που βαρύνουν το κοινωνικό σύνολο και το κράτος

1. Το μισό από κάθε αντικείμενο που ανασύρθηκε από τον πυθμένα της θάλασσας περιερχόμενου στο δημόσιο, εξαιρουμένων των αρχαιοτήτων.
2. Το έσοδο από το ποσοστό 4% επί των φορολογικών εσόδων του α.ν. 843/48 «περί καταργήσεως των φόρων επί της κυκλοφορίας των αγαθών και αναπληρώσεως των εξ' αυτών εσόδων».
3. Το κατά το άρθρο 13 του α.ν. 1524/50 όπως κυρώθηκε με τον νόμο 1620/51, έσοδο από τον φόρο 3% επί του ακαθάριστων εσόδων από την μεταφορά προσώπων μέσα στη χώρα με πλωτά μέσα.
4. 10% επί κάθε θαλάσσιας λείας με εξαίρεση τα πολεμικά πλοία ή πολεμικά υλικά.
5. Τα πρόστιμα που εισπράττουν οι αρμόδιες ναυτιλιακές αρχές για παραβάσεις κανονισμού λιμένα.
6. Κάθε πρόστιμο που επιβάλλεται σε αυτούς που διαχειρίζονται τις ταχυδρομικές αποστολές των πλοίων.
7. Οι υπό του νόμου 3170/55 ή και άλλων νόμων επιβαλλόμενες υπό του ΝΑΤ χρηματικές ποινές, πρόστιμα, τέλη και οποιασδήποτε φύσης κρατήσεις.
8. Η εισφορά ίση προς το 1/20 των ναυτικών σώστρων η οποία υπολογίζεται επί της καθαρής αμοιβής και βαρύνει το ελληνικό πλοίο που παρείχε την επιθαλάσσια αρωγή. Της εισφοράς αυτής απαλλάσσονται τα ελληνικά ναυαγοσωστικά.
9. Εισφορά για κάθε έτος κάθε ναυπηγήματος που δεν έχει κινητήρια δύναμη ή που έχει απαλλάσσεται όμως από την υποχρέωση να είναι εφοδιασμένο με ναυτολόγιο.

Πόροι που βαρύνουν το κράτος

1. Τα έρμια και ναύγια που περιέρχονται στο δημόσιο.

2. Εισφορά ίση προς το μίσθωμα που καταβάλλεται από το Δημόσιο σε εκτέλεση ανειλημμένης από αυτό συμβατικής υποχρέωσης για την στέγαση της κεντρικής υπηρεσίας του ΝΑΤ⁸⁵
3. Απαλλαγή του υπέρ του δημοσίου φόρου επί των τόκων των από αυτό χορηγούμενων δανείων προς ναυτιλιακές επιχειρήσεις
4. Η μισθοδοσία του προσωπικού του ΝΑΤ από κρατικούς λειτουργούς .

Τρόπος είσπραξης: Η είσπραξη των τακτικών εισφορών ενεργείται μέσω του ναυτολογίου. Ειδικές διατάξεις ρυθμίζουν τα σχετικά με τον τρόπο και τον χρόνο είσπραξης των εισφορών του προσωπικού της πλοηγικής υπηρεσίας, όσων υπηρετούν στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή ναυτικές οργανώσεις, όπως και άλλων ειδικών πόρων (εισφορές γάμου, σώστρων κλπ)

Υπόχρεοι σε καταβολή των εισφορών ευθυνόμενοι αλληλεγγύως, χωρίς να επιτρέπεται η ένσταση της διζήσεως ή διαιρέσεως είναι:

- 1) Όλοι οι κατά καιρούς πλοιοκτήτες για τα οφειλόμενα δικαιώματα προ της χρονολογίας της από αυτούς μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου, καθώς και οι διάδοχοι αυτών.
- 2) Οι εφοπλιστές για τον χρόνο που εκμεταλλεύονταν το πλοίο.
- 3) Επί συμπλοιοκτησίας κάθε συμπλοιοκτήτης κατά τον λόγο της κυριότητας του επί του πλοίου, ενώ οι διαχειριστές κατά τον χρόνο διαχειρίσεως τους.
- 4) Οι διευθυντές, διαχειριστές και εν γένει εκπρόσωποι κάθε φύσης εταιρειών ή ενώσεων ή επιχειρήσεων που εκμεταλλεύονται τα πλοία.
- 5) Οι εκάστοτε πλοίαρχοι των πλοίων για όλο τον χρόνο μέχρι την απόλυση τους.

Ο ναυτικός δεν είναι υπόχρεος για καταβολή των εισφορών έναντι του ΝΑΤ ούτε επηρεάζει τα δικαιώματα του η μη καταβολή των εισφορών. Είναι απλώς υποχρεωμένος ν' ανεχθεί την κράτηση από τον μισθό.

⁸⁵ Περί της ιστορίας της υποχρέωσης αυτής του δημοσίου πρβλ. Παπαμιχαλοπούλου. Το Ναυτικόν Απομαχικόν Ταμείον , 1915, σ. 13 επ. Ζάρκου , Ναυτ. Χρον. Απρ. 1958, σελ. 18

Κυρώσεις: Κάθε πλοίο το οποίο είναι υποχρεωμένο να εφοδιαστεί με ναυτολόγιο δεν επιτρέπεται να εκπλεύσει από το λιμάνι αν πρώτα δεν εφοδιαστεί με ναυτολόγιο. Δύναται ν' απαγορεύεται ο απόπλους πλοίου:

α) από λιμάνι του εσωτερικού αν δεν καταβληθούν τα απορρέοντα εκ του ναυτολογίου οφειλόμενα δικαιώματα υπέρ του NAT.

β) από λιμάνια του εξωτερικού, αν καθυστερήσει η πληρωμή των οφειλόμενων δικαιωμάτων του NAT πέραν των 18 μηνών, προηγηθεί δε σχετική απόφαση του ΔΣ του NAT η οποία εγκρίνει την απαγόρευση.

Επίσης απαγορεύεται η υπό ξένη σημαία υπαγωγή ελληνικού πλοίου, εάν προηγουμένως δεν εξοφληθούν τα οφειλόμενα από την εκμετάλλευση του πλοίου ποσά στο NAT. Ακόμη απαγορεύεται η εργασία σε φορτηγίδες, πλωτούς γερανούς, ρυμουλκά και πλωτά εν γένει ναυπηγήματα για τα οποία δεν καταβλήθηκαν οι οριζόμενες από το νόμο εισφορές υπέρ του NAT. Επίσης κανείς οφειλέτης του NAT δεν ναυτολογείται από ελληνικό πλοίο ούτε δύναται ν' ασκήσει στην Ελλάδα ναυτικό επάγγελμα εάν προηγουμένως δεν εξοφλήσει κάθε οφειλή προς το NAT.

Υπάρχει αμφιβολία για το αν η παρακράτηση εισφορών και η μη πληρωμή τους στο NAT μπορεί να στοιχειοθετήσει το αδίκημα της υπεξαίρεσης (Υπέρ: Τσουκαλά, Ποιν. Νόμος, Ειδ. Μέρος Α κλοπή, υπεξαίρεση απάτη 1938, σ. 88 – Κατά: Αγαλλοπούλου Κοιν. Ασφαλίσεις 1955 σ. 159 επ.)

Κατά παντός οφειλέτη προς το NAT εφαρμόζονταν οι περί εισπράξεως δημοσίων εσόδων εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις. Αρμόδιος για την λήψη αναγκαστικών μέτρων είναι ο Διευθυντής και οι προϊστάμενοι των εντεταλμένων την βεβαίωση και είσπραξη των πόρων του NAT ναυτιλιακών αρχών, μετά από απόφαση του ΔΣ του NAT.

Τα δικαιώματα του NAT και των τυχόν δικαστικών εξόδων και λοιπών εξόδων εκτελέσεως είναι προνομιούχα επί του πλοίου και του ναύλου εις ολόκληρο, υπάγονται στο προνόμιο χωρίς κανένα χρονικό περιορισμό.⁸⁶ Ειδικές κυρώσεις επιβάλλονται επί όσων καθυστερούν τις εισφορές των ναυτικών. Καθυστέρηση καταβολής πέραν των έξι μηνών από την λήξη του προηγούμενου εξαμήνου

⁸⁶ Δια του προνομίου προστατεύονται και στο κεφάλαιο ανεργίας και ασθενείας

συνεπάγεται την καταβολή πρόσθετου τέλους 2% για κάθε μήνα καθυστέρησης, πέραν του έτους συνεπάγεται οριστική απώλεια του δικαιώματος εξαγοράς και αναγνώρισεως ως συντάξιμης της υπηρεσίας αυτής.

Επί εκπρόθεσμης καταβολής των εισφορών επιβάλλεται πρόσθετο τέλος 2% επί των βεβαιωθέντων δικαιωμάτων για κάθε μήνα καθυστέρησης επιβάλλεται κατά την φράση του νόμου 3170/55 αντί τόκου υπερημερίας. Ο υπολογισμός του τέλους αυτού πρέπει να γίνεται κατά τον τρόπο που γίνεται και ο υπολογισμός των τόκων της υπερημερίας. Το πρόσθετο τούτο τέλος θα υπολογίζεται όχι εφάπαξ κατά την έναρξη ή κατά συμπλήρωση εκάστου μήνα από την καθυστέρηση των οφειλόμενων, αλλά ανά πάσα στιγμή του χρόνου από την ημερομηνία κατά την οποία υφίσταται υποχρέωση καταβολής στο NAT των τακτικών εισφορών μέχρι της ημερομηνίας καταβολής των οφειλομένων. Σε περίπτωση καθυστέρησης παραδείγματος χάριν 45 ημερών θα υπολογιστεί πρόσθετο τέλος 45 ημερών. Σημειωτέον ότι πουθενά από τον νόμο δεν συνάγεται ότι σε περίπτωση μη εξόφλησης των οφειλών του πλοίου από το ναυτολόγιο, οι λιμενικές ή προξενικές αρχές έχουν το δικαίωμα ν' αρνηθούν και να εμποδίσουν την απόλυση του πλοιάρχου. Γνωμ. Νομ Συμβουλίου αρ. 16/52 Δ.Υ.Ε.Ν. 1952, σ. 214.

Τοποθέτηση περιουσίας: Η περιουσία του NAT πρέπει να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την ικανοποίηση των σκοπών που με σαφήνεια καθορίζονται από τον νόμο και η διαχείριση αυτής πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου και των κανονισμών που εκδίδονται για την εκτέλεση του.

Ο νόμος περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις για την σύσταση διαχειριστικής επιτροπής, αξιογράφων και τοποθέτησης των κεφαλαίων.

Σύμφωνα με το άρθρο 28 του Νόμου, τα κεφάλαια του NAT τοποθετούνται α) σε έντοκες καταθέσεις στη Τράπεζα της Ελλάδος ή σε άλλες αναγνωρισμένες Τράπεζες ή στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο ή στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων β) σε αγορά ομολογιών των εθνικών δανείων, των τραπεζών ή μετοχών της Τράπεζας της Ελλάδος γ) σε ανέγερση κτιρίων σε οικοπέδα του NAT και σε αξιοποίηση ή επέκταση των κτιρίων του NAT δ) σε παροχή τοκοχρεωλυτικών ή απλών δανείων στο αντίστοιχο νόμισμα σε πλοιοκτήτες πλοίων με ελληνική σημαία χωρητικότητας πάνω από 500 κόρους για επιβατικά και πάνω από 1000 κόρους για φορτηγά στο όνομα Ελλήνων εφοπλιστών για βελτίωση ή αγορά πλοίων. Τα δάνεια

χορηγούνται με εγγραφή πρώτης υποθήκης. Ανάλογα δάνεια μπορούν να χορηγηθούν σε πλοιοκτήτες πλοίων που ναυπηγούνται σε όνομα Ελλήνων πλοιοκτητών χωρητικότητας πάνω από 1000 κόρους ή ακόμη σε πλοιοκτήτες πλοίων επιβατικών και φορτηγών που ναυπηγούνται στην Ελλάδα χωρητικότητας πάνω από 150 κόρους στο όνομα εξ ολοκλήρου Ελλήνων πλοιοκτητών. Ο νόμος προσδιορίζει και τις εγγυήσεις που πρέπει να χορηγηθούν ε) σε παροχή εγγυήσεων κατευθείαν από το NAT ή δια μέσου τραπεζών στο εξωτερικό για λογαριασμό του και για χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο των 5 χρόνων με ανάλογη προμήθεια για τη σύναψη δανείων στο εξωτερικό από Έλληνες εφοπλιστές για ναυπήγηση ή και αγορά πλοίων υπό την ελληνική σημαία στ) σε παροχή ενυπόθηκων δανείων σε ασφαλισμένους ναυτικούς του NAT με πάνω από 15 χρόνια ναυτική υπηρεσία που αντιπροσωπεύει μέχρι το ¼ της συνολικής δαπάνης κατοικίας για την στέγαση του ναυτικού που δανείζεται. Η περιουσία του NAT την δεκαετία του '50 ήταν επενδεδυμένη 19,72% σε ακίνητα, 20,07% σε δάνεια, 48,65 % σε καταθέσεις και 0,03% σε χρηματογράφα.

5.3.3 Αξιώσεις κοινωνικών παροχών

Η αξίωση προς παροχή είναι το δικαίωμα του ασφαλισμένου ν' απαιτήσει από το NAT την χορήγηση σε αυτόν ορισμένων παροχών, αμέσως μόλις πραγματοποιηθούν οι προϋποθέσεις που προβλέπει ο νόμος.

Η αξίωση αυτή είναι ανεξάρτητη της υποχρέωσης προς εισφορά. Δικαιούμενος της αξίωσης προς παροχή είναι τόσο ο άμεσα ασφαλισμένος, δηλαδή το πρόσωπο το οποίο είτε υποχρεωτικά, είτε προαιρετικά έχει υπαχθεί στην ασφάλιση, όσο και οι έμμεσα ασφαλισμένοι δηλαδή τα μέλη της οικογένειας. Τα παραπάνω πρόσωπα αποκτούν αυτοτελές δικαίωμα το οποίο είναι δημόσιο, εξασφαλισμένο με την δυνατότητα δικαστικής επιδιώξεως.

Η αξίωση προς παροχή γεννάται υπό ορισμένες προϋποθέσεις οι οποίες διακρίνονται σε θετικές και αρνητικές. Θετική προϋπόθεση είναι η πραγματοποίηση της ασφαλιστικής περιπτώσεως δηλαδή το γεγονός του οποίου συνέπεια είναι η κατά την κοινή πείρα επιβλαβής διατάραξη της οικονομικής κατάστασης του ασφαλισμένου προσώπου και κατά της οποίας επιδιώκει να προστατεύσει αυτόν η κοινωνική ασφάλιση με την χορήγηση ορισμένων παροχών.

Επομένως, ως θετικές προϋποθέσεις ορίζονται εκείνες οι ασφαλιστικές περιπτώσεις, οι οποίες είναι περιοριστικώς οριζόμενες από τον νόμο:

- i) Συμπλήρωση ηλικίας
- ii) Αναπηρία
- iii) Ναυτεργατικό ατύχημα
- iv) Θάνατος

i) Συμπλήρωση ηλικίας

Ο ναυτικός δικαιούται σε σύνταξη γήρατος απομακρυνόμενος οριστικά από το ναυτικό επάγγελμα εάν συμπλήρωσε ηλικία 55 ετών και ναυτική υπηρεσία τριακοσίων τουλάχιστον μηνών (άρθρο 29).

Ως ναυτική υπηρεσία θεωρείται α. Η παρεχόμενη εργασία ναυτικού επί πλοίου ως μέλους συγκροτημένου πληρώματος, β. Η παρεχόμενη υπό τις ιδιότητες του προέδρου, γραμματέα, ταμείου οργανώσεως, πλοηγού κλπ άρθρο 1 νόμου 3170/52).⁸⁷ Εάν συμπλήρωσε ναυτική υπηρεσία μεγαλύτερη των 300 μηνών, η ηλικία μειώνεται κατά τόσα έτη όσα δωδεκάμηνα ναυτικής υπηρεσίας συμπλήρωσε ο ναυτικός πάνω από 300 μήνες όχι όμως και κάτω από το 50^ο έτος της ηλικίας του.

Εάν έχει ηλικία άνω των 55 ετών τότε ο χρόνος της ναυτικής υπηρεσίας των 300 μηνών μειώνεται κατά τόσα δωδεκάμηνα όσα έτη η ηλικία του υπερβαίνει τα 55 έτη, πάντως όχι κάτω των 180 μηνών. Ως έτη ηλικίας θεωρούνται τα συμπληρωμένα έτη. Σύμφωνα με το ά. 47 § 2 του νόμου αν λείπει η ληξιαρχική πράξη γεννήσεως η ηλικία αποδεικνύεται από το πιστοποιητικό που προσκομίζει κατά την απογραφή ως ναυτικού και αν δεν υπάρχει και αυτό από τα τηρούμενα μητρώα των ναυτικών. Διόρθωση ηλικίας ναυτικού μετά την απογραφή του με δικαστική απόφαση δεν έχει έννομα αποτελέσματα καθόσον αφορά τις παροχές και τα δικαιώματα του ναυτικού. Εάν ο ναυτικός δεν έχει πραγματοποιήσει τις ανωτέρω προϋποθέσεις ναυτικής υπηρεσίας και ηλικίας μπορεί να λάβει ελαττωμένες περοχές δηλαδή εφάπαξ

⁸⁷ Βλ. και άρθρο 45 § 3 και 4 και η κατά το άρθρο 46 του ν. 3170/1955 πραγματοποιούμενη υπηρεσία επί πλοίων υπό ξένη σημαία εφοδιασμένα όμως με ναυτολόγιο ελληνικού τύπου ή συμβεβλημένων ασφαλιστικά με το NAT και τέλος η κατά το άρθρο 63 υπηρεσία μεμονωμένου εργαζόμενου θάλασσας, εφόσον υπερβαίνει την δετία.

αποζημίωση. Τέτοια δικαιούται ο ναυτικός εάν πραγματοποιήσει ναυτική εργασία εκατόν είκοσι μηνών και άνω αλλά κατώτερη των εκατόν ογδόντα μηνών υπό τις παρακάτω προϋποθέσεις:

α) Εάν από οποιαδήποτε αιτία εκτός από ατύχημα κατά την εργασία η με αφορμή αυτή κατέστη απολύτως ανίκανος,

β) Εάν τα έτη της ναυτικής υπηρεσίας προστιθέμενα στα έτη της ηλικίας του δίνουν κατ'ελάχιστο όριο τον αριθμό 80. Συνεπώς επί υπηρεσίας 120 μηνών απαιτείται ηλικία 68 ετών , μειούμενη κατά ένα έτος μέχρι 62 ετών επί υπηρεσίας 180 μηνών (άρθρο 30)

ii) Αναπηρία

Ο ναυτικός δικαιούται συντάξεως ανικανότητας εφόσον κατέστη από οποιαδήποτε αιτία απολύτως ή σχετικώς ανίκανος έχει δε συμπληρώσει ναυτική υπηρεσία 180 μηνών ασχέτως ηλικίας. Επί της έννοιας της αναπηρίας παρατηρητέα είναι τα εξής:

α) Ο νόμος μιλάει για απόλυτη ή σχετική ανικανότητα, δηλαδή τέτοια που καθιστά τον ναυτικό ανίκανο είτε προς άσκηση οποιασδήποτε βιοποριστικής απασχολήσεως, είτε του ναυτικού επαγγέλματος και ιδιαίτερα υπό την ειδικότητα και τον βαθμό που το ασκούσε προηγουμένως.

β) Η ανικανότητα θα πρέπει να οφείλεται στην πνευματική ή σωματική κατάσταση του ναυτικού, σε έλλειψη παραδείγματος χάριν ή παραμόρφωση σπουδαίων μερών του ανθρωπίνου σώματος ή να είναι συνέπεια οργανικών αλλοιώσεων βαριάς μορφής. Εκ γενετής ελαττωματικές καταστάσεις εφόσον δεν συνεπάγονται εξαρχής αποκλεισμό από την ναυτική εργασία, δεν δημιουργούν αναπηρία εκτός αν μεταγενέστερα χειροτερεύσει η κατάσταση ή εκδηλώθηκαν ασθένειες ή φαινόμενα γήρατος. Καμία σημασία δεν έχει αν ο ναυτικός είχε ήδη κατά την υπαγωγή του ελαττωμένη ικανότητα προς εργασία αρκεί να μην ήταν ανίκανος. Εάν ναυτικός μειωμένης βιοποριστικής ικανότητας όχι όμως και ανίκανος υπάγεται στην ασφάλιση του NAT και καθίσταται μετά ανίκανος, θα γίνει συνεκτίμηση της προϋφιστάμενης

καταστάσεως και θα προσμετρηθεί η προϋπάρχουσα ανικανότητα στην σημερινή του κατάσταση.⁸⁸

γ) Η αιτία ανικανότητας είναι αδιάφορη και καμία σχέση αυτής δεν απαιτείται με την άσκηση του επαγγέλματος, μπορεί να οφείλεται όχι σε ασθένεια αλλά και σε φυσιολογική κατάπτωση των δυνάμεων ή και σε άλλη αιτία. Μόνον ένας περιορισμός υφίσταται: η ανικανότητα να μην προήλθε ως συνέπεια πλημμελήματος ή κακουργήματος που να διαπράχθηκε από τον ναυτικό με την οποία καταδικάστηκε σε τελεσίδικη απόφαση ή από δόλια πρόκληση, διατήρηση, επιδείνωση της ανικανότητας από τον ναυτικό. Ο ναυτικός είναι υποχρεωμένος να πράττει ότι είναι δυνατό για να περιορίσει ή να άρει την ανικανότητα του.

δ) Η ανικανότητα θα πρέπει να έχει κάποια διάρκεια να πρόκειται δηλαδή να διαρκέσει για κάποιο χρόνο. Ο νόμος διακρίνει την ανικανότητα σε διαρκή και πρόσκαιρη. Διαφορετική είναι η περίπτωση της ανικανότητας των μελών της οικογένειας, για την οποία προβλέπει το άρθρο 34 § 1 α-δ και η ανικανότητα του άρθρου 30 § 1 α.

Ο νόμος στο άρθρο 42 περιείχε διατάξεις περί βεβαιώσεως της ανικανότητας του ασφαλισμένου ή των μελών της οικογένειας του από πρωτοβάθμια επιτροπή και για κάθε αμφισβήτηση (είτε από το ΝΑΤ είτε από τον ενδιαφερόμενο). Περίεργη θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε την διάταξη περί υποχρέωσης των εξεταζόμενων ασφαλισμένων ή των μελών της οικογένειας προς βεβαίωση της ανικανότητας τους, σε καταβολή των εξόδων για την εξέταση. Ο εκδοθείς κανονισμός του α. 42 προβλέπει ότι ο Οίκος του Ναύτου αναλαμβάνει τις δαπάνες.

iii) Ναυτεργατικό Ατύχημα

Σε ναυτικό ο οποίος καθίσταται απολύτως ή σχετικώς ανίκανος λόγω ατυχήματος κατά την ναυτική εργασία ή με αφορμή αυτή απονέμεται σύνταξη. Σχετικά με την έννοια του ναυτεργατικού ατυχήματος⁸⁹ παρατηρούμε τα εξής:

⁸⁸ Σ.Ε. 634/54 Δ. ΙΚΑ, δ σ. 325. Διαφορετική η περίπτωση εάν ήταν εντελώς ανίκανος και υπήχθη στην κοινωνική ασφάλιση, εάν παρόλα αυτά παρείχε πράγματι εργασία, υπάρχει σχέση ασφάλισης και δικαιούται να προσμετρήσει το χρόνο της εργασίας.

⁸⁹ Για το ναυτεργατικό ατύχημα εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 66 του ΚΙΝΔ, καθώς και από τις διατάξεις του ν.486/76 με τον οποίο κυρώθηκε η υπ' αριθ. 134 διεθνής σύμβαση εργασίας «περί προλήψεως εργατικών ατυχημάτων των ναυτικών»

α) Πρέπει να υφίσταται ατύχημα δηλαδή επιβλαβής αιφνίδια και μη προκληθείσα από τον παθόντα επίδραση εξωτερικού γεγονότος. Μεταξύ της προσκληθείσας βλάβης και του αιφνίδιου γεγονότος πρέπει να υφίσταται αιτιώδης σχέση η οποία κρίνεται από την θεωρία της πρόσφορης αιτίας (causa adaequata).⁹⁰

β) Να υφίσταται άμεση ή έμμεση αιτιώδης σχέση μεταξύ ατυχήματος και εργασίας. Η εργασία πρέπει ν'αποτελεί την πρόσφορη αιτία στον αιτιώδη σύνδεσμο. Υπάρχει η αιτιώδης συνάφεια εάν υφίσταται τοπικός και χρονικός σύνδεσμος προς το ατύχημα. Τοπικός σύνδεσμος υφίσταται όταν το ατύχημα συμβαίνει στον τόπο της εργασίας. Ως τόπος εργασίας νοείται κάθε τόπος είτε στο πλοίο είτε εκτός αυτού όπου ο ναυτικός εκτελεί την εργασία που του έχει ανατεθεί. Ατυχήματα τα οποία συμβαίνουν καθοδόν όπως είναι λ.χ. στην ξηρά όπου διετάχθη αρμοδίως να εκτελέσει εργασία κατά τον χρόνο της μετάβασης του ναυτικού προς ανάληψη εργασίας θα θεωρηθούν ως εργατικά. Αυτό ορίζουν και οι συλλογικές συμβάσεις για τον ναυτικό που μεταβαίνει «προς συνάντηση του πλοίου». Αυτά όμως δεν είναι εργατικά διότι δεν έχει ακόμη καταρτιστεί η σύμβαση ναυτολογήσεως, θεωρούνται συμβατικά ατυχήματα μόνο για τις σχέσεις μεταξύ των συμβαλλομένων και συνεπώς δεν απολαμβάνουν την εκ του νόμου 551/15 ειδική προστασία. Επίσης δεν θεωρούνται εργατικά ατυχήματα όσα λαμβάνουν χώρα κατά τον χρόνο της παλιννοστήσεως καθώς και τα κατά την διάρκεια της νοσηλείας εφόσον έχει ήδη λυθεί η εργασιακή

⁹⁰ Ατύχημα θεωρείται και η νόσος η οποία επήλθε στον παθόντα όχι από βαθμιαία εξασθένηση του οργανισμού λόγω της αναλειφθείσας εργασίας αλλά λόγω της επέλευσης της υπό εξαιρετικές συνθήκες οι οποίες υπήρξαν η κύρια αφορμή λόγω της οποίας εκδηλώθηκε η νόσος και αν ακόμη εμφανίζεται αυτή ως επιδείνωση προϋπάρχουσας ασθένειας, αρκεί η επιδείνωση να είναι το αποτέλεσμα της υπό τις εξαιρετικές αυτές συνθήκες προσφοράς της εργασίας. Σ.Ε. 1169/57. Πολύ περισσότερο εάν προήλθε εξαιτίας μιας βίαιης και αιφνίδιας ενέργειας επί του εργαζόμενου από ενά εξωτερικό αίτιο ξένο προς την οργανική του σύσταση έστω και αν το αίτιο αυτό έγκειται στην άσκηση της εργασίας. Επίσης απαιτείται και χρονικός σύνδεσμος, τέτοιος υφίσταται όταν το ατύχημα συμβαίνει κατά την διάρκεια της παρεχόμενης εργασίας προς το συμφέρον της επιχειρήσεως. Ο χρόνος της εργασίας περιλαμβάνει ολόκληρο το διάστημα κατά το οποίο ο μισθωτός βρίσκεται υπό την εξάρτηση την διεύθυνση και τις διαταγές του εργοδότη. ***Επειδή ο ο ναυτικός λόγω της φύσεως της υπηρεσίας του θεωρείται σε υπηρεσία καθόλη την διάρκεια της παραμονής επί του πλοίου έστω και αν δεν εκτελεί συγκεκριμένη εργασία ευρισκόμενος σε ετοιμότητα εργασίας δικαιούται προστασία σε περίπτωση ατυχήματος.*** Συνεπώς και αν κατά την διάρκεια του ύπνου ή της ανάπαυσης υποστεί ατύχημα δικαιούται προστασίας. Αντωνοπούλου, σελ 34. Περί της έννοιας της δεσμευμένης αναπαύσεως πρβλ. Sinzheimer Grundz. d. Arbeitsrechts 1927, σελ. 115 επ.

σχέση.⁹¹ Ωστόσο, στην περίπτωση που έχει ήδη συναφθεί η σύμβαση ναυτολογήσεως, σύμφωνα και με πρόσφατη απόφαση του Αρείου Πάγου, ο θάνατος εργαζομένου, που σημειώνεται το διάστημα που πηγαίνει ή επιστρέφει από τον τόπο εργασίας στο σπίτι του συνιστά εργατικό ατύχημα. Συγκεκριμένα ο Άρειος Πάγος με την υπ' αριθμ. 1111/2011 απόφαση του έκρινε ότι σε περίπτωση ναυτικού, ο θάνατος του οφείλεται σε βίαιο συμβάν (πνιγμό), που επήλθε με αφορμή την εργασία του και δεν μπορεί να αποδοθεί αποκλειστικά στην κατάσταση της υγείας αυτού (ιστορικό καρδιακού νοσήματος) Ειδικότερα, σύμφωνα με τη ναυτεργατική νομοθεσία (551/1915) “ατύχημα από βίαιο συμβάν, είναι εκείνο το οποίο επέρχεται ακόμη και εκτός του τόπου και του χρόνου της εργασίας, συνδέεται όμως με αυτή με σχέση αιτίου και αποτελέσματος (causa proxima), όταν δηλαδή λόγω της εργασίας δημιουργήθηκαν οι ιδιαίτερες εκείνες συνθήκες και περιστάσεις που ήταν αναγκαίες για την επέλευση του ατυχήματος και οι οποίες δεν θα υπήρχαν χωρίς την εργασία”.

Το είδος του κινδύνου στον οποίο εκτίθεται ο ναυτικός κατά την εργασία δεν είναι ανάγκη να είναι τέτοιο ώστε να συναντάται μόνο στην θαλάσσια επιχείρηση. Μπορεί να είναι οποιοσδήποτε κίνδυνος της καθημερινής ζωής. Δεν είναι ανάγκη να είναι κάποιος έκτακτος κίνδυνος. Μπορεί να πρόκειται και για κατάσταση σύμφωνη με την φύση της επιχείρησης ή για στοιχεία της φύσης μη προκαλούμενα από την επιχείρηση, στα οποία είναι όμως εκτεθειμένος ο ναυτικός λόγω των συνθηκών της απασχόλησης του (αντίξοες καιρικές συνθήκες) ή και ενέργειες τρίτων προσώπων ή άλλων γεγονότων στα οποία εκτίθεται ο ναυτικός κατά την εργασία του όπως είναι παραδείγματος χάριν η τροφική δηλητηρίαση επί του πλοίου. Πάντως σε αυτές τις περιπτώσεις είναι αναγκαίο να υπήρξε έκθεση του ναυτικού σε κίνδυνο μεγαλύτερο από τον συνηθισμένο είτε λόγω του τόπου ή του χρόνου ή τους είδους της εργασίας του είτε λόγω έλλειψης στοιχειωδών μέτρων προφύλαξης εκ μέρους του εργοδότη.

Ο ναυτικός για να δικαιούται σύνταξης λόγω ατυχήματος απαιτείται:

- α) να ανήκει σε συγκροτημένο πλήρωμα ελληνικού πλοίου ή
- β) να ανήκει σε συγκροτημένο πλήρωμα πλοίου υπό ξένη σημαία εφοδιασμένου με ναυτολόγιο ελληνικού τύπου ή

⁹¹ Διαφορετικά υπέρ της καταφατικής λύσεως «Αντωνόπουλου» σελ. 38 για περιπτώσεις νοσηλείας ναυτικών όπου εξυπακούεται μη λύση της σύμβασης εργασίας

γ) εργαζόμενος, ως πλήρωμα επί πλοίου υπό ξένη σημαία υπέστη ατύχημα πριν την παρέλευση 24 μηνών από την τελευταία κανονική προς το ΝΑΤ καταβολή εισφοράς για ναυτική υπηρεσία και εφόσον είχε πραγματοποιήσει διετή τουλάχιστον ναυτική εργασία επί ελληνικών πλοίων ή τέτοια επί ξένων πλοίων αναγνωρισμένη εμπρόθεσμα κατά τα άρθρα 45 και 46. Πάντως για ν' απονεμηθεί σύνταξη απαιτείται να αναγνωριστεί και ολόκληρη η επί ξένων πλοίων εργασία η οποία πραγματοποιήθηκε από την τελευταία καταβολή μέχρι την ημερομηνία του ατυχήματος. Αμφισβητείται αν δικαιούνται παροχών λόγω ατυχήματος οι μεμονωμένοι εργαζόμενοι θάλασσας και οι υπόλοιποι ναυτικοί που δεν παρέχουν εργασία ως μέλη συγκροτημένου πληρώματος όπως πλοηγοί αρχιπλοίαρχοι κλπ. Αν και χωρίς νομοθετική πρόβλεψη, λόγω της ταυτότητας των συνθηκών συνάγεται ότι θα εφαρμοστούν αναλογικά οι περί εργατικού ατυχήματος διατάξεις και στις παραπάνω περιπτώσεις. Περί υπάρξεως ή μη ατυχήματος αποφαινεται αιτιολογημένα το Δ.Σ. (άρθρο 29 § 4)

Ο μεταξύ εργασίας και ατυχήματος ή ανικανότητας αιτιώδης σύνδεσμος διακόπτεται και συνεπώς εξαφανίζεται η έννοια του εργατικού ατυχήματος όταν παρεμβάλλεται η βούληση του παθόντος η οποία προκαλεί το ατύχημα. Έτσι ο νόμος (άρθρο 40 § 4) ορίζει ότι ο ναυτικός στερείται παροχής αν το ατύχημα προήλθε ως συνέπεια πλημμελήματος ή κακουργήματος που διαπράχθηκε από αυτόν και για το οποίο καταδικάστηκε με τελεσίδικη απόφαση ή η ανικανότητα στην οποία περιλαμβάνεται και το ατύχημα προκλήθηκε διατηρήθηκε ή επιδεινώθηκε δόλια από αυτόν. Η μέθη δεν διακόπτει την υφιστάμενη αιτιώδη συνάφεια, εκτός αν περιήλθε στην κατάσταση αυτή που αποκλείει την χρήση λογικής έγινε σκόπιμα για συγκάλυψη της ευθύνης. (Ορ. Αγαλλόπουλος σελ. 233, Ως προς την αυτοκτονία ορ. Αγαλλόπουλος σελ. 232)

Αντιθέτως δεν διακόπτεται αν το ατύχημα προκληθεί με υπαιτιότητα του εργοδότη ή τρίτου προσώπου οπότε είναι δυνατόν να προκύπτει ευθύνη από τον Αστικό Κώδικα.

iv) Θάνατος

Ο θάνατος του ναυτικού που βρίσκεται είτε σε ενεργή ασφαλιστική σχέση είτε συνταξιούχου αποτελεί ασφαλιστική περίπτωση η οποία θεμελιώνει αξίωση για απονομή σύνταξης ή εφάπαξ βοηθήματος. Η αιτία του θανάτου είναι αδιάφορη.

Γεννάται η αξίωση έστω κι αν ο θάνατος προκλήθηκε από τον θανόντα (αυτοκτονία). Εάν ο θάνατος προκλήθηκε από τον αιτούντα από αυτόν δικαιώματα τότε αυτός δεν γεννά δικαιώματα για αυτόν που τον προκάλεσε και μόνο γι' αυτόν, λόγω αναξιοτήτας (πρβλ. άρθρο 40 § 4). Επίσης και ο θάνατος μέλους οικογένειας ασκεί επίδραση επί του δικαιώματος δεν γεννά όμως δικαίωμα.

Προς τον θάνατο εξομοιούται και η αφάνεια Αυτή υφίσταται εάν ο θάνατος του ναυτικού είναι εξαιρετικά πιθανός διότι αυτός εξαφανίστηκε ενώ βρισκόταν σε κίνδυνο ζωής ή γιατί απουσιάζει για μακρό χρονικό διάστημα χωρίς ειδήσεις (άρθρο 40 Α.Κ.). Η αφάνεια κηρύσσεται υπό τις προϋποθέσεις και κατά την διαδικασία που ορίζει ο Αστικός Κώδικας. Ο νόμος 3170/55 επιτρέπει την προσωρινή χορήγηση συντάξεως επί διετία και στην περίπτωση κατά την οποία δεν έχει γίνει η κατά τον Αστικό Κώδικα κήρυξη αφάνειας, όταν δεν λήφθηκε καμία αξιόπιστη είδηση περί την ύπαρξης του ναυτικού εν ζωή κατά την διάρκεια τουλάχιστον ενός έτους και ο θάνατος του κατέστη εξαιρετικά πιθανός. Σχετικά με αυτό αποφαινόμενοι τα προβλεπόμενα από το νόμο περί NAT όργανα απονομής παροχών. Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται και στην περίπτωση της τεκμαιρόμενης κατά τον Εμπορικό Νόμο απώλειας πλοίου ως προς τα επιβαίνοντα πρόσωπα του πληρώματος. Δεν είναι αφάνεια η περίπτωση του ασφαλούς θανάτου, αλλά μη ευρέσης του πτώματος. Τότε πρόκειται περί θανάτου (άρθρο 39 Α.Κ.)

Εάν μεταγενέστερα, υπάρξει βεβαίωση ότι ο σύμφωνα με τα παραπάνω κατέστη άφαντος (ή κρίθηκε θανών κατά το άρθρο 39 ΑΚ βλέπε 1883 ΑΚ) βρίσκεται εν ζωή⁹², διακόπτονται για το μέλλον με απόφαση του ΔΣ η οποία υπόκειται σε αναθέωρηση όλες οι επελθούσες συνέπειες τα καταβληθέντα λόγω σύνταξης ποσά συμψηφίζονται προς την σύνταξη ή άλλη μέλλουσα παροχή απαίτηση του ναυτικού ή της οικογένειάς του. Το ίδιο γίνεται και στην περίπτωση που παρέλθει έτος από τις ελάχιστες προθεσμίες που προβλέπονται στον Αστικό Κώδικα περί κηρύξεως άφαντου του ναυτικού χωρίς οποιαδήποτε ενέργεια της οικογένειάς του προς δικαστική κήρυξη αυτού, ως αφάντου. Η κατά τα παραπάνω απαίτηση του NAT προς συμφωνισμό υπόκειται σε δεκαπενταετή παραγραφή από την γένεση της.

⁹² Ως βεβαίωση νοείται προφανώς η δια δικαστικής απόφασης άρση της αφάνειας με αίτηση αυτού που έχει έννομο συμφέρον, κατά το άρθρο 46 ΑΚ.

Δεν αρκεί η πραγματοποίηση της ασφαλιστικής περίπτωσης αλλά απαιτείται να λάβει αυτή χώρα επί προσώπου που υπάγεται στην ασφάλιση για ορισμένο χρόνο, τον καλούμενο χρόνο της *ουσιαστικής ισχύος* της ασφάλισης, καθότι ο μεν ασφαλιστικός φορέας φέρει τον κίνδυνο, ο δε ασφαλισμένος αποκτά την προσδοκία για την γένεση της ασφαλιστικής αξιώσεως ή όπως λέγεται στην πράξη την ασφαλιστική ικανότητα.

Ο ναυτικός πρέπει να πληροί ορισμένες χρονικές προϋποθέσεις για να δικαιούται παροχή. Για την διατήρηση της ασφαλιστικής προσδοκίας, απαιτείται όπως ο ναυτικός κατά την τελευταία πενταετία προ της υποβολής της αίτησης προς απονομή οποιασδήποτε παροχής έχοντας τουλάχιστον ένα έτος ναυτική υπηρεσία, η οικογένεια του θανόντος εάν κατά την τελευταία δεκαετία πριν από τον θάνατο του ναυτικού αυτός δεν είχε ένα τουλάχιστον έτος ναυτικής υπηρεσίας (άρθρο 38 §§ 1 και 2). Είναι αυτονόητο ότι η διάταξη αυτή ισχύει για όσους πέθαναν μη συνταξιούχους ναυτικούς, διότι εάν λάμβαναν σύνταξη, δικαιούνται χωρίς την προϋπόθεση αυτή.⁹³

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, πέρα από τις θετικές προϋποθέσεις, πρέπει να μην συντρέχουν και κάποιες αρνητικές (η μη παραγραφή και η μη ύπαρξη λόγων αναστολής ή ηρεμίας).

Ειδικότερα:

α) Η μη συμπλήρωση της παραγραφής. Κάθε αξίωση προς αναγνώριση παροχής (σύνταξης ή εφάπαξ αποζημίωσης) κατά του ΝΑΤ ή και είσπραξης που ήδη έχει απονεμηθεί παραγράφεται μετά από πενταετία από την γέννηση της. Αυτό αφορά τις συντάξεις λόγω θανάτου, διότι στις άλλες περιπτώσεις δεν υπάρχει χρόνος γέννησης της αξίωσης. Αυτός εξαρτάται από την βούληση του ναυτικού, η οποία εκδηλώνεται κατόπιν αιτήσεως. Υπάρχει η άλλη όμως προϋπόθεση της

⁹³ Το παραπάνω έτος ναυτικής υπηρεσίας δεν απαιτείται προκειμένου περί ναυτικού δικαιούμενου σύνταξης γήρατος και έχοντας αποκτήσει εικοσαετή τουλάχιστον ναυτική υπηρεσία ή περί εργατικού ατυχήματος ή αιφνιδίου θανάτου του ναυτικού έστω και μη οφειλόμενου στην εργασία του, που ανήκει σε συγκροτημένο πλήρωμα ή σε περίπτωση κατά την οποία η αδυναμία απαιτήσεως υπηρεσίας οφείλεται σε σοβαρά ή μακρά ασθένεια η οποία εκδηλώνεται πριν από το τελευταίο έτος της πενταετίας ή δεκαετίας και εφόσον η ασθένεια αυτή ήταν υπό παρακολούθηση από τον Οίκο Ναύτου και βεβαιούται από αυτόν (άρθρο 38 § 3). Αυτονόητο είναι ότι η ασθένεια πρέπει να παραταθεί πέραν του έτους και να είναι συνεχής. Διακεκομμένες ασθένειες δεν ασκούν επιρροή στην προϋπόθεση αυτή. Αντωνόπουλος, σελ 41.

πραγματοποίησης ενός έτους προϋπηρεσίας εντός της τελευταίας πενταετίας. Αυτό όμως δεν συντελεί γεγονός παραγραφής.⁹⁴ Επιπροσθέτως, και στις άλλες περιπτώσεις στις οποίες δεν απαιτείται πραγματοποίηση ετήσιας προϋπηρεσίας (άρθρο 38 § 3) εντός της τελευταίας πενταετίας, έχει σημασία η μη συμπλήρωση της παραγραφής. Προκειμένου περί αφάνειας, η πενταετής παραγραφή ξεκινά από την τελεσιδικία της απόφασης που κηρύσσει την αφάνεια. Διαφορετική είναι η περίπτωση, η προβλεπόμενη από το άρθρο 48 κατά την οποία η προσωρινή σύνταξη που έχει χορηγηθεί στην οικογένεια του ασφαλισμένου, πριν εκδοθεί απόφαση περί αφάνειας, διακόπτεται εφόσον παρέλθει έτος από των οριζόμενων ελάχιστων προθεσμιών περί κηρύξεως άφαντου του ναυτικού, προβλεπόμενες από τον Α.Κ., χωρίς οποιαδήποτε ενέργεια της οικογένειας του προς δικαστική κήρυξη αυτού ως άφαντου (άρθρο 48 § 4).

β) Η μη λήψη άλλης σύνταξης από το ΝΑΤ, όχι όμως και από άλλον οργανισμό της επιλογής του δικαιούχου (άρθρο 39 § 1).

γ) Η μη καταδίκη με τελεσίδικη δικαστική απόφαση

δ) Η μη απώλεια ή αποβολή της ελληνικής ιθαγένειας

ε) Η μη υιοθεσία προς λήψη συντάξεως από τον φυσικό γονέα ή αδελφό.

στ) Αναφορικά με τα παιδιά, αν αυτά έχουν έσοδα από κινητή ή ακίνητη περιουσία ή ασκούν αυτοτελές επάγγελμα ή παρέχουν εξαρτημένη εργασία, το οποίο τους αποφέρει εισόδημα.

ζ) Αν η ανικανότητα ή το ατύχημα, λόγω του οποίου πρόκειται να λάβει σύνταξη επί την βάση των ελαττωμένων προϋποθέσεων του άρθρου προήλθε εξαιτίας πλημμελήματος ή κακουργήματος που διαπράχθηκε από τον ναυτικό για το οποίο καταδικάστηκε με τελεσίδικη απόφαση ή η ανικανότητα προκλήθηκε, διατηρήθηκε ή επιδεινώθηκε δόλια από τον ναυτικό. Δεν αρκεί αμέλεια έστω και βαριά. Αναπηρία η οποία προήλθε ως συνέπεια απόπειρας αυτοκτονίας δεν θεωρείται οφειλόμενη σε πρόθεση γιατί δεν αποσκοπεί αυτή στην πρόκληση της αναπηρίας (Dersch σελ. 126, Αγαλλόπουλος σελ. 332).

⁹⁴ Από κανένα λόγο δεν μπορεί να δικαιολογηθεί η μη πραγματοποίηση της ετήσιας προϋπηρεσίας. Γνωμ. ΝΣ ΚΡ 938/53 Δ.Ε.Λ. 1953 / 312

Το αρνητικό αποτέλεσμα της προϋποθέσεως αυτής αφορά και την οικογένεια. Αυτό προκύπτει εξ αντιδιαστολής από το εδάφιο β § 4 του άρθρο 40 και την εξαίρεση την οποία προβλέπει, σε όλες τις άλλες περιπτώσεις επέρχεται γενικά στέρηση του δικαιώματος.

η) Εάν επαναλάβει την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος εκτός εάν η σύνταξη απονεμήθηκε λόγω ανικανότητας, η οποία εξέλειψε μεταγενέστερα.

θ) Η ανάληψη ναυτικής εργασίας, η οποία συνεπάγεται την υποχρεωτική καταβολή τακτικών εισφορών (άρθρο 41 § 4).

ι) Η σύναψη γάμου από την χήρα, σύζυγο, μητέρα των παιδιών και των αδελφών του ασφαλισμένου και ιδιαίτερα από την χρονική στιγμή τέλεσης του γάμου, εκτός αν αυτός κηρύχθηκε άκυρος, οπότε αναβιώνει το δικαίωμα, όχι όμως αναδρομικά.

Δεν αποτελούν αρνητικές προϋποθέσεις :

α) Η προηγούμενη λήψη εφάπαξ αποζημίωσης από το NAT. Όσοι έλαβαν από το NAT εφάπαξ αποζημίωση, δικαιούμενοι και μεταγενέστερα σύνταξης, λαμβάνουν την σύνταξη την οποία δικαιούνται από την οποία όμως παρακρατείται το $\frac{1}{4}$ μέχρι να συμψηφιστεί το μισό της αποζημίωσης που έχει λάβει. Τέτοια παρακράτηση συνεχίζεται και εάν η σύνταξη μεταβιβαστεί και σε άλλα πρόσωπα.

β) Οφειλή του αιτούντος προς το NAT. Η απονομή της παροχής δεν αναστέλλεται, δεν καταβάλλεται όμως στον δικαιούχο, αν αυτός δεν εξοφλήσει κάθε οφειλή στο NAT, επιτρέπεται όμως συμψηφισμός προς παροχή κατόπιν σχετική απόφασης του Δ.Σ του NAT (άρθρο 39 § 7).

6^ο Κεφάλαιο

6.1 Ανεργία

Το ζήτημα της ανεργίας, είναι ένα διαχρονικά ιδιαίτερα κρίσιμο και ευαίσθητο θέμα. Έτσι και στην ναυτιλία από πολύ νωρίς υπήρξε μέριμνα για την προστασία των ανέργων ναυτικών. Αρχικά λήφθηκε πρόνοια υπέρ των ανέργων ναυτικών με το ν.δ. της 6.11.2006 «περί συστάσεως κεφαλαίου ανεργίας» υπέρ των εργαζόμενων θάλασσας και αυτό κυρίως για την αντιμετώπιση της οικονομικής δυσπραγίας και κρίσης την οποία διερχόταν από την αρχή της η ναυτιλία (Επ. Εμπ. Ν. 1926, Νοέμβριος σ. 13 επ.)⁹⁵

Η προστασία υπέρ των απόρων ανέργων ναυτικών και των οικογενειών τους συνίσταται:

α) Στην οργάνωση των μέτρων και την παροχή των μέσων προς εξεύρεση εργασίας επί εμπορικών πλοίων, με την καταβολή ή τον δανεισμό ολόκληρου ή μέρους των δαπανών για την μετάβαση σε λιμάνια του εσωτερικού ή του εξωτερικού για τον σκοπό της ναυτολόγησης, όταν τέτοια υποχρέωση δεν είχε από τον νόμο ή την σύμβαση ο εφοπλιστής.

β) Στην μέριμνα της δημιουργίας νέων εργασιών και την καταβολή ή δανεισμό ολόκληρου ή μέρους των δαπανών για δραστηριότητες σχετικές με την ναυτική εργασία ή σχετικές με την εκπαίδευση ή μετεκπαίδευση.

γ) Στην καταβολή όλου ή ποσοστού των οφειλόμενων κατά την κείμενη νομοθεσία ή την σύμβαση ναυτολόγησης από τον εφοπλιστή αποζημίωσης και

⁹⁵ Επακολούθησαν τα σχετικά διατάγματα περί συστάσεως Οίκου Ναύτου (1927) καθώς και ο νόμος 6002/1934 περί προστασίας των ανέργων εργαζόμενων στη θάλασσα και των οικογενειών τους, ο ν. 6287 /34 και ο α.ν. 113/36 που τον τροποποίησαν και τον συμπλήρωσαν, ο α.ν. 192/36 περί εύρεσης εργασίας σε εργαζόμενους στη θάλασσα, ο α.ν. 2064/39 περί πολεμικών επιδομάτων κλπ των πληρωμάτων εμπορικών πλοίων, ο α.ν. 12171/1940 περί πολεμικών επιδομάτων εργαζομένων στη θάλασσα, ο α.ν. 2525/1940 περί NAT, ο 2615/40 που τροποποίησε τους προηγούμενους νόμους σχετικά με τα πολεμικά επιδόματα, ο α.ν. 2770/41 που συμπλήρωσε τον α.ν. 1677/39 περί συνθέσεως των πληρωμάτων ελληνικών πλοίων, το ν.δ. 616/41 περί παροχής συντάξεως σε εργαζόμενους στη θάλασσα, ο νόμος 889/43 περί τροποποίησης του NAT, ο ν. 104/43 περί οικονομικής ενίσχυσης των δικαιούμενων και των ναυτεργατικών οργανώσεων, ο ν. 1750 1944 περί τροποποίησης και συμπλήρωσης των διατάξεων της ισχύουσας νομοθεσίας, ο ν. 1939/44 που τροποποίησε τα ν.δ. 240/41 και 1235/41 ο α.ν. 1122/46, το ν.δ. 603/48, ο α.ν. 816/48 περί επέκτασης της παρεχόμενης ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης στα μέλη των οικογενειών των εργαζόμενων ναυτικών.

εξόδων παλιννόστησης σε αλλοδαπούς νομίμως ναυτολογημένους επί ελληνικών εμπορικών πλοίων για τον αποκλειστικό σκοπό αντικατάστασης τους με ανέργους.

δ) Στην παλιννόστηση από το εξωτερικό των μη δικαιούμενων κατά τις κείμενες διατάξεις, με δαπάνες του εφοπλιστή.

ε) Στην παροχή ιατρικής περιθάλψεως στους ίδιους και στις οικογένειες τους.

ζ) Στην καταβολή ή τον δανεισμό των αναγκαίων δαπανών για την παροχή νοσοκομειακής περιθάλψεως και φαρμάκων σε αυτούς και τις οικογένειες τους.

η) Στην παροχή εφάπαξ οικονομικής ενισχύσεως ή μηνιαίας προσαυξήσεως για ορισμένο χρονικό διάστημα της σύνταξης που απονέμεται από το ΝΑΤ για πολυετή υπηρεσία προς το σκοπό οριστικής αποχώρησης από το ναυτικό επάγγελμα ικανών προς άσκηση του επαγγέλματος, εργαζόμενων.

θ) Στην παροχή των μέσων και τον δανεισμό των αναγκαίων δαπανών για την δικαστική ή με κάθε άλλο νόμιμο τρόπο επιδίωξη της οφειλόμενης σε αυτούς ή τις οικογένειες τους αντιμισθία ή αποζημίωση λόγω ατυχήματος κατά την εργασία, ασθένεια ή εξαιτίας οποιασδήποτε άλλης αιτίας που προκύπτει από την σύμβαση ναυτολογήσεως.

ι) Στην οργάνωση κάθε άλλου μέσου που αποσκοπεί στην ευρύτερη προστασία των εργαζόμενων στη θάλασσα και των οικογενειών τους.

ια) Στην παροχή οικονομικής ενίσχυσης για ορισμένο χρονικό διάστημα σε αποδεδειγμένα άπορους ναυτικούς.

ιβ) Στην γενικότερη οργάνωση των μέσων ώστε να είναι επιβοηθητική και να καθίσταται αποτελεσματική για τους ναυτικούς και ιδιαίτερα στους αλλοδαπούς καθώς και στις οικογένειες τους.

7^ο Κεφάλαιο

7.1 Επιδότηση

- Δικαίωμα επιδόματος ανεργίας έχουν:

α) Όσοι είναι απογεγραμμένοι ναυτικοί με θαλάσσια προϋπηρεσία άνω των πέντε χρόνων επί εμπορικών πλοίων άνω των 25 κόρων, εκ της οποίας τουλάχιστον ένα χρόνο μετά την τελευταία τριετία η οποία μετριέται αναδρομικά από την ημέρα εγγραφής στους καταλόγους ανέργων του οικείου Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας, ενώ από την πενταετή προϋπηρεσία τα δύο χρόνια μπορεί να έχουν διανυθεί σε πλοία με ελληνική σημαία ή σε ξένα που είναι εφοδιασμένα με ναυτολόγιο ελληνικού τύπου. Για την προϋπηρεσία σε πλοία υπό ξένη σημαία χωρίς ναυτολόγιο πρβλ. άρθρο 4 § 2.

β) Να έχει μεσολαβήσει από την τελευταία απόλυση διάστημα όχι μεγαλύτερο του ενός έτους, ούτε μικρότερο των τριών μηνών ή μόνο δύο μηνών εάν η διάρκεια της τελευταίας ναυτολογήσεως του ήταν μικρότερη από εξαμήνο. Εάν ο ναυτικός δικαιούταν κατά την διάρκεια της τελευταίας ναυτολογήσεως του βάσει των εκάστοτε ισχυουσών συλλογικών συμβάσεων ορισμένο μισθό πρέπει να έχει μεσολαβήσει από την τελευταία απόλυση του χρονικό διάστημα όχι μικρότερο των τεσσάρων μηνών ή τριών μηνών, εάν η διάρκεια της τελευταίας αυτής ναυτολογήσεως ήταν μικρότερη του εξαμήνου. Το Β.Δ. όριζε λεπτομερώς τις περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν συνυπολογίζεται ο χρόνος που είχε περάσει από την τελευταία απόλυση (άρθρο 5 και 6)

γ) Να είναι εγγεγραμμένος σύμφωνα με τις οικείες περί Γραφείου Ευρέσεως Εργασίας διατάξεις, ως άνεργος προσφερόμενος προς εργασία στους καταλόγους ανέργων του ΓΕΝΕ Πειραιώς ή των λιμενικών αρχών για ένα ή μισό τουλάχιστον μήνα.

δ) Να είναι ικανός για άσκηση ή να έχει τα νόμιμα προσόντα ναυτικής εργασίας.

ε) Να μην λαμβάνει σύνταξη ή βοήθημα οποιασδήποτε μορφής και να μην προστατεύεται από το ΙΚΑ ή άλλο κλαδικό ταμείο αλληλασφάλειας.

στ) Να μην εργαστεί επί πλοίων υπό ξένη σημαία ή να έχει επιδοθεί σε άλλη βιοποριστική απασχόληση κατά το χρονικό διάστημα που ακολούθησε της τελευταίας απόλυσης που φαίνεται στο ναυτικό φυλλάδιο.

ζ) Να μην έχει αρνηθεί κατά το τελευταίο εξάμηνο προσφερθείσα από το ΓΕΝΕ ή την λιμενική αρχή εργασία σε θέση ανάλογη προς την ειδικότητα και την κατηγορία του διπλώματος ή πτυχίου ή άδειας του κατά μία βαθμίδα κατώτερη.

η) Να μην έχει αρνηθεί εντός του ίδιου χρονικού διαστήματος να συμμετάσχει σε ναυτική υπηρεσιακή ναυταποστολή από τις οργανωμένες από το ΓΕΝΕ

θ) Να μην έχει υπερβεί το 55^ο έτος της ηλικίας του ή αν έχει υπερβεί αυτό και μέχρι το 65^ο έτος της εφόσον έχει δεκαετή θαλάσσια προϋπηρεσία. Για όσους έχουν υπερβεί το 60 έτος της ηλικίας μόνο εφόσον διαπιστώνεται αρμοδίως ότι στερείται επιπλέον προσόντων προς λήψη συντάξεως από το ΝΑΤ.

ι) Να μην οφείλεται η τελευταία απόλυση του σε παράβαση προβλεπόμενη από το Π.Π.Κ.Ε.Ν.

- Διάρκεια επιδότησης: Το Β.Δ. όριζε εξάμηνη ανώτατη διάρκεια επιδότησης (άρθρο 9 § 1) η οποία πρέπει να συμπίπτει στον χρόνο κατά τον οποίο ορίζεται η επιδότηση (άρθρο 1). Μετά την παρέλευση τριμήνου από την διακοπή εξάμηνης επιδότησης ανέργου ναυτικού, δικαιούται δεύτερου τριμήνου επιδότηση εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις που ορίζει το άρθρο 3 κατά τα ειδικότερα στο άρθρο 11 του Β.Δ. οριζόμενα.
- Ποσό επιδόματος: Το ποσό αυτό διαμορφώνεται ανάλογα με τον βαθμό και τον τόπο διαμονής και καταβάλλεται στο δικαιούχο ναυτικό.
- Διακοπή επιδόματος: Η επιδότηση διακόπτεται σε περίπτωση:
 - α) Ναυτολογήσεως του ναυτικού καθώς και για οποιονδήποτε λόγο διαγραφής από το οικείο ΓΕΝΕ βάσει των κανονισμών
 - β) Πρόσκαιρης ή διαρκούς ανικανότητας προς άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος
 - γ) Λήψεως συντάξεως ή βοηθήματος οποιασδήποτε μορφής ή υπαγωγής στο ΙΚΑ ή άλλο ταμείο αλληλασφαλίσεως

δ) Ανάληψης εργασίας επί πλοίου με ξένη σημαία ή επιδόσεως σε άλλη βιοποριστική εργασία

ε) Άρνησης του ναυτικού ν' αναλάβει προσφερόμενη επί πλοίου με ελληνική ή ξένη σημαία εργασία ανάλογη προς την άδεια του ή να συμμετέχει υπό τις ίδιες προϋποθέσεις υπηρεσιακής ναυταποστολής από αυτές που οργανώνονται από ΓΕΝΕ.

στ) Συμπλήρωσης του 55^{ου} ή 60^{ου} έτους της ηλικίας εφόσον μετά την συμπλήρωση αυτών δεν πληρούνται οι αντίστοιχες προϋποθέσεις

ζ) Συμπλήρωσης εξαμήνου επιδότησης

Στην περίπτωση διαπίστωσης πλάνης για την ακριβή εκτίμηση των στοιχείων και πραγματικών περιστατικών στα οποία θεμελιώθηκε η επιδότηση, αυτή διακόπτεται. Η διακοπή της επιδοτήσεως είναι οριστική και ζητείται η επιστροφή των καταβληθέντων ποσών εάν η πλάνη οφείλεται σε πλαστά ή ανακριβή δικαιολογητικά βεβαιώσεως ή δηλώσεων προς είσπραξη των διατάξεων που εφαρμόζονται από το ΝΑΤ για τους οφειλέτες του ανεξαρτήτως της ποινικής διώξεως των υπευθύνων. Ναυτικός του οποίου η επιδότηση διακόπηκε δικαιούται να επιδοτηθεί και αμέσως μόλις εξέλειπαι οι λόγοι διακοπής της επιδότησης του μέχρι συμπληρώσεως εξαμήνου από την έναρξη της επιδότησης του εκτός αν υπάρχει περίπτωση ασθενείας η οποία προστατεύεται από τον Οίκο Ναύτου, η χρονική περίοδος της οποίας δεν υπολογίζεται ως χρόνος επιδοτήσεως, έτσι ο ναυτικός δικαιούται επιδότηση εφόσον παραμένει άνεργος μέχρι συμπληρώσεως επιδόματος έξι μηνών συνολικά. Εάν η διακοπή της επιδότησης οφείλεται σε άρνηση προσλήψεως προσφερθείσας εργασίας επί πλοίου ή συμμετοχής σε ναυταποστολή επανάληψη της επιδότησης δεν δύναται να λάβει χώρα, βάσει των ίδιων προσόντων (άρθρο 10).

8^ο Κεφάλαιο

8.1 Πρόνοια

Ναυτικοί άνεργοι ή μέλη οικογενειών ναυτικών μπορούν κατ' εξαίρεση να τύχουν προστασίας, η οποία συνίσταται στην παροχή χρηματικού βοηθήματος εφόσον είναι απογεγραμμένοι και έχουν 12μηνη τουλάχιστον υπηρεσία στον Εμπορικό Ναυτικό, αν αυτοί:

- α) Δεν συγκεντρώνουν την προβλεπόμενη ναυτική υπηρεσία ή βρίσκονται σε αδυναμία να την αποδείξουν.
- β) Εξάντλησαν τα προβλεπόμενα ανώτατα όρια προστασίας
- γ) Για λόγους ασθενείας και παρά την θέληση τους δεν μπόρεσαν να τύχουν της προβλεπόμενης προστασίας.

Για την παραπάνω προστασία διατίθενται εξ ολοκλήρου τα ποσά από διάφορες δωρεές και εισφορές οργανώσεων στον Οίκο του Ναύτου. Προς συμπλήρωση των παραπάνω επιτρέπεται να εγγράφεται κάθε χρόνο στον προϋπολογισμό του Οίκου Ναύτου πίστωση, η οποία αντλείται από το κεφάλαιο ανεργίας και ασθενείας μέχρι του 1/20 των υπόλοιπων πιστώσεων του προϋπολογισμού για την προστασία κατά της ασθενείας.

Προς χορήγηση εφάπαξ χρηματικών παροχών στους αξιωματικούς και στα πληρώματα του εμπορικού ναυτικού, οι οποίοι αποσύρονται από το ναυτικό επάγγελμα ή σε περιπτώσεις θανάτου στις οικογένειες τους, συστήθηκαν 2 ταμεία προνοίας, το ταμείο προνοίας των αξιωματικών με το νομοθετικό διάταγμα τις 20^{ης} Σεπτεμβρίου 1926 (το οποίο κυρώθηκε με τον νόμο 4105 της 13^{ης} Μαρτίου 1929) και το ταμείο προνοίας των κατωτέρων πληρωμάτων με τον νόμο 4675 της 8/12 Μαΐου 1930.

Εν συνεχεία, τα σχετικά θέματα α) με το ταμείο προνοίας αξιωματικών διαμορφώθηκε από το νομοθετικό διάταγμα 3736 της 31 Αυγούστου – 7 Σεπτεμβρίου 1957 και β) με το ταμείο προνοίας κατώτερων πληρωμάτων από το νομοθετικό διάταγμα 3737 της ίδιας χρονολογίας. Σκοπός τους ήταν η πρόσθετη ασφάλιση των Ελλήνων ναυτικών με την χορήγηση εφάπαξ χρηματικών παροχών σε όσους αποσύρονταν από το ναυτικό επάγγελμα και ήταν βέβαιο ασφαλισμένοι και σε

περίπτωση θανάτου στις οικογένειες τους. Σχετικά με την νομική φύση των ταμείων αυτών, αυτά αποτελούν νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα οποία τελούν υπό την εποπτεία του κράτους, η οποία ασκείται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, διοικούνται δε από τα διοικητικά τους συμβούλια. Οι πόροι που έχουν προέρχονται από τις εξής πηγές:

- α) Εφάπαξ εισφορά από κάθε ασφαλιζόμενο κατά την υπαγωγή του στην ασφάλιση του ταμείου
- β) Τακτική μηνιαία εισφορά των ασφαλιζόμενων η οποία ορίζεται για τους αξιωματικούς σε πάγιο χρηματικό ποσό και για τους εργαζόμενους στην θάλασσα ανάλογα με την χωρητικότητα του πλοίου.
- γ) Τέλος κατά την χορηγία δικαιώματος για τους αξιωματικούς με πτυχίο ή με άδεια ναυτικής ικανότητας για τα πληρώματα ίσο ποσό προς το ποσό που καταβάλλεται στο NAT.
- δ) Εισφορά λόγω γάμου του ασφαλιζόμενου.
- ε) Το αντίτυπο των διατιμημένων εντύπων του ταμείου
- στ) Το μισό του συνόλου των οφειλομένων συνδρομών από τους ασφαλισμένους προς τις οικείες επαγγελματικές οργανώσεις.
- ζ) Κάθε έσοδο από τα περιουσιακά στοιχεία του ταμείου.
- η) Τυχόν δωρεές προς το ταμείο.

Στο ταμείο προνοίας αξιωματικών εμπορικού ναυτικού ασφαλίζονται υποχρεωτικά:

- α) Οι Έλληνες απογεγραμμένοι ναυτικοί από την απόκτηση ελληνικού διπλώματος αξιωματικών εμπορικού ναυτικού οποιασδήποτε ειδικότητας.
- β) Υπό την ιδιότητα δοκίμου αξιωματικού εμπορικού ναυτικού, ναυτολογούμενοι κάθε ειδικότητας Έλληνες απογεγραμμένοι ναυτικοί υπό την προϋπόθεση ότι προς χορήγηση αυτής της εφάπαξ παροχής θα αποκτήσουν ελληνικό δίπλωμα αξιωματικού εμπορικού ναυτικού εκτός της περίπτωσης αιφνίδιου ατυχήματος.

γ) Οι Έλληνες γιατροί κατά την ανάληψη υπηρεσίας γιατρού επί ελληνικού πλοίου ή πλοίων με ξένη σημαία συμβεβλημένου ασφαλιστικά με το NAT ή προαιρετικά επί πλοίων με ξένη σημαία μη συμβεβλημένων ασφαλιστικά με το NAT.

Στον ταμείο προνοίας κατωτέρων πληρωμάτων αφετέρου ασφαρίζονται υποχρεωτικά οι έλληνες απογεγραμμένοι ναυτικοί με εξαίρεση τους δύτες και τους λοιπούς ναυτικούς που υπάγονται στην ασφάλιση του ταμείου προνοίας αξιωματικών εμπορικού ναυτικού (άρθρο 2).

Απαραίτητη προϋπόθεση, για χορήγηση της εφάπαξ χρηματικής παροχής σε ασφαλισμένους και τα μέλη των οικογενειών τους είναι η απονομή σύνταξης ή χορήγηση εφάπαξ αποζημίωσης από το ναυτικό απομαχικό ταμείο ή απονομή οριστικής σύνταξης από τον Οίκου του Ναύτου. Το δικαίωμα γεννάται από την επόμενη μέρα της κοινοποίησης της περί απονομής σύνταξης ή περί χορήγησης εφάπαξ αποζημίωσης απόφασης του NAT ή του Ο.Ν. στον ασφαλισμένο ή αν δεν υπάρχει αυτός, στην οικογένεια του.

Ως χρόνος ασφάλισης λογίζεται το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο ασφαλισμένος πραγματοποιεί ναυτική υπηρεσία αναγνωρισμένη ως συντάξιμη κατά τις διατάξεις του NAT και καταβάλλει νομίμως τις εισφορές υπέρ του ταμείου Προνοίας. Κατ' εξαίρεση το άρθρο 4 των σχετικών διαταγμάτων υπολογίζει ως χρόνο ασφάλισης και κάποιες ειδικές περιπτώσεις ναυτικής υπηρεσίας.

Η παροχή συνίσταται σε χορήγηση εφάπαξ χρηματικού ποσού το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με τις ειδικότερες διατάξεις των νομοθετικών διαταγμάτων. Τα δικαιούμενα, σε περίπτωση θανάτου μέλη της οικογένειας του ασφαλισμένου σε χρηματική παροχή είναι η χήρα σύζυγος του ασφαλισμένου ναυτικού, τα παιδιά του, οι γονείς και τα αδέρφια κατά την οριζόμενη ειδική τάξη στο άρθρο 4, όπου και ο υπολογισμός του ποσού. Όσοι έλαβαν από το ταμείο χρηματική παροχή και επανήλθαν στο ναυτικό επάγγελμα δικαιούνται μετά την νέα έξοδο τους από το επάγγελμα σε εφάπαξ χρηματική παροχή μόνο για τον μετά την επάνοδο στο επάγγελμα διανυθέντα χρόνο ασφάλισης και εφόσον ο χρόνος αυτός είναι τουλάχιστον 5 χρόνια (άρθρο 8). Περαιτέρω νομοθετικά διατάγματα, ρυθμίζουν τα σχετικά με την αναθεώρηση των αποφάσεων του διοικητικού συμβουλίου ενώπιον της αναθεωρητικής επιτροπής του NAT, τα σχετικά με τον τρόπο είσπραξης

εισφορών, τα σχετικά με την εξαγορά ναυτικής υπηρεσίας, τα της παρακρατήσεως οφειλόμενων εισφορών, τα της επιστροφής εισφορών.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

Συμπεράσματα – Προτάσεις

Από την παρούσα μελέτη, συνάγουμε κάποια πολύτιμα στοιχεία τα οποία αντανακλούν την ιδιόρρυθμη και πολύπλοκη φύση της ναυτικής εργασίας, που χρήζει ευέλικτης και προσαρμοστικής νομοθετικής κάλυψης.

Το πλοίο, συνιστά τον χώρο διαμονής, τον χώρο παροχής εργασίας καθώς και τον χώρο ανάπαυσης και ψυχαγωγίας του ναυτικού. Επομένως, ο ναυτικός ζει λειτουργεί και εργάζεται σε ελεγχόμενο περιβάλλον για μεγάλα χρονικά διαστήματα.

Ειδικότερα, τα προσόντα και οι ικανότητες που θα πρέπει να έχει ο ναυτικός για την ορθή και ασφαλή παροχή ναυτικής εργασίας, είναι σημαντικό να είναι κατάλληλα ανεπτυγμένα και προσαρμοσμένα ώστε να ανταποκρίνονται στην ιδιάζουσα φύση του ναυτικού επαγγέλματος. Άρα ο ναυτικός που αποτελεί τον κινητήριο μοχλό της «ναυτιλιακής μηχανής» είναι αναντικατάστατος και ταυτόχρονα, αποτελεί τον συνδετικό κρίκο/διάυλο επικοινωνίας μεταξύ του πλοίου που βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα και στην επιχείρηση που εδρεύει στη ξηρά.

Εν συνεχεία, ο πλοιοκτήτης/εφοπλιστής οφείλει να επιδεικνύει πρόνοια προς τους ναυτολογημένους ναυτικούς παρέχοντας τους τις πρόσφορες συνθήκες για την ασφαλή και παραγωγική παροχή της ναυτικής εργασίας. Συνεπώς, ο πλοιοκτήτης/εφοπλιστής δεν θα πρέπει να εφησυχάζει και να επαναπαύεται γιατί η πρόνοια που πρέπει να επιδεικνύει κατά την παροχή της ναυτικής εργασίας από τον ναυτικό συνίσταται όχι μόνο στην παροχή διευκολύνσεων αλλά και στην λήψη μέτρων για την αποφυγή παραγόντων/συνθηκών που δυσχεραίνουν την ομαλή παροχή ναυτικής εργασίας.

Τέλος, η νομοθεσία που εντοπίζεται κυρίως στις διατάξεις του ναυτεργατικού δικαίου, οφείλει να κινείται στο πνεύμα της προστασίας του ναυτικού. Δηλαδή, να μεριμνά για την διασφάλιση και προάσπιση των δικαιωμάτων και συμφερόντων του ασθενέστερου μέρους, ήτοι του εργαζόμενου ναυτικού, παρέχοντας του τα νομικά εκείνα ερείσματα που θα καλύπτουν όσο το δυνατόν περισσότερες περιπτώσεις παραβίασης των δικαιωμάτων του. Ενδεικτικά, αξίζει ν' αναφερθούμε σε μια πρόσφατη Αρεοπαγίτικη απόφαση, κατά την οποία επιδικάστηκε αποζημίωση σε χήρα λόγω ατυχήματος/θανάτου ναυτικού εκτός εργασίας/πλοίου διότι δέχτηκε ότι

υφίσταται αιτιώδης σύνδεσμος (causa proxima) μεταξύ της φύσης της εργασίας και του γεγονότος που επέφερε τον θάνατο του ναυτικού (πνιγμός).

Με αφορμή την προαναφερθείσα απόφαση αξίζει να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στην πρόληψη μέσω της κατάλληλης ναυτεργατικής νομοθεσίας για την ελαχιστοποίηση ναυτεργατικών ατυχημάτων.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

Επίλογος

Εκ των ανωτέρω συνάγεται, ότι η ναυτική εργασία με τις ιδιαιτερότητες που εκ της φύσεως της παρουσιάζει, έχει ανάγκη ειδικής νομοθετικής ρύθμισης. Ο ανθρωποκεντρικός χαρακτήρας θα πρέπει να προτάσσεται καθώς ο ναυτικός, χρήζει προστατευτικής προσέγγισης αφού το επάγγελμα του εκφεύγει των συνηθισμένων απαιτήσεων που έχουν τ' άλλα επαγγέλματα. Παρά τα κενά δικαίου τα οποία υπάρχουν, οι ναυτεργατικές οργανώσεις πάντα θα προασπίζουν τα δικαιώματα των κάτω από ειδικές συνθήκες απασχολούμενων ναυτικών. Η συνεργασία του εφοπλιστικού κόσμου με τους ναυτικούς, η ελληνοποίηση των πληρωμάτων, η νομική θωράκιση και των δύο συντελεστών της ναυτιλίας θα τονώσει την σκληρά χειμαζόμενη ελληνική οικονομία.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αγαλλοπούλου Ν. Χρ.: ΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ , Αθήνα 1936
- Αγαλλοπούλου. Χρ. Ν., (1960) Ελληνικόν Ναυτεργατικόν Δίκαιον, Αθήνα: Εκδ. Σερμπίνη
- Αμίτσης Γ. και Ληξουριώτης Ι. και Πέτρογλου Π., (2004) Επαγγελματικά συστήματα ασφάλισης και ζητήματα εργατικού δικαίου από την ιδιωτική ομαδική ασφάλιση, Αθήνα, Κομοτηνή: Α. Σάκκουλας, 2004.
- Αντωνιάδης Δημήτρης, Λάμπρος Γιώργος: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ Σημειώσεις μαθήματος Ναυτιλιακής Οικονομικής και Πολιτικής, 1985
- Αντωνιάδου Ξ., (1976) Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου
- Αρβανίτης Σταύρος (2006) Μισθοί και χάσμα αμοιβών ανδρών – γυναικών στην ελληνική ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών Διατριβή
- Αχή Χ.: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ, Αθήνα 1965
- Βάλληνδας Π. (1937) Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο
- Βερνάρδος Α. (1982) Η θεωρία και η πράξη στο ναυτεργατικό δίκαιο, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλας
- Βλάχος Π. Γεώργιος και Σαμιώτης Δ. Γεώργιος (1997) Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική και η νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, Αθήνα- Κομοτηνή: Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλας
- Γεωργακόπουλος Α. και Μηνούδης Μ. και Σωτηρόπουλος (2002) Εμπορική Νομοθεσία κλπ, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη
- Γεωργακόπουλος Α. (2006) Ναυτικό Δίκαιο: Το εταιρικό ενοχικό εμπορικό και ναυτεργατικό και εμπράγματο δίκαιο των πλοίων των ναυπηγούμενων και των πλωτών ναυπηγημάτων και των θαλάσσιων κατασκευών στην Ελλάδα, Εκδόσεις : Σάκκουλας Π. Ν. (2006).
- Γεωργιάδης Α. (1997) Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου

- Γράβαρης Β. (1960) Το πλήρωμα του πλοίου
- Δελούκα Ν. (1979) Το Ναυτικό Δίκαιο Αθήνα
- Δελούκας Νικόλαος Ναυτικόν δίκαιον: εισαγωγή, τα πλοία, η επιχείρησις, τα πρόσωπα, οι συμβάσεις (ναύλωσις), Εκδ. Α. Σάκκουλας
- Δημοπούλου Ζ. (2003) Ευθύνη από διακινδύνευση
- Καλαντζόπουλος Κ. (1969) Εισαγωγή στο δίκαιο της ναυτικής εργασίας
- Καμβύσης Δ. (1994) Ναυτεργατικό Δίκαιο
- Κεφάλας Μ. (1973) Η παρ'ημίν προστασία του ασθενούντος ή υποστάντος ατύχημα ναυτικού
- Κιάντος Β. (2005) Ασφαλιστικό Δίκαιο Εκδόσεις Σάκκουλα εκδ. Α.Ε.
- Κιάντου Δ. Βασίλειου: Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ (Εισαγωγικές Γνώσεις) εκδ. Άφοι Π. Σάκκουλα
- Κιάντου και Παμπούκη, (1993) Ναυτικό Δίκαιο Θεσσαλονίκη: Εκδ. Σάκκουλα, Τρίτη έκδοση
- Κιάντου και Παμπούκη (1993) Ναυτικό δίκαιο: Εισαγωγή. Το πλοίο. Τα πρόσωπα της ναυτιλιακής επιχειρήσεως. Άσκηση της ναυτιλιακής επιχειρήσεως (ναύλωση – μεταφορά πραγμάτων), Εκδ. Σάκκουλα
- Κορηλάκης Π. (2000) Επίτομο ειδικό ενοχικό δίκαιο, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2002
- Κοροτζής Ι. (1990) Ναυτικό Εργατικό Δίκαιο, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα
- Κοροτζής Ι. (2004) Ναυτικό δίκαιο τομ. Α, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα
- Κρεμάλη Δ. Κωνσταντίνου: ΔΙΚΑΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ, εκδ. Αντ. Σακκούλα 1985
- Κρεμαλής Κ. (1996) Προβλήματα οριοθέτησης της ιδιωτικής από την κοινωνική ασφάλιση, Εκδόσεις Σάκκουλας Ν. Αντώνης
- Λαιμός Γ. Ανδρέας (1970) Ναυτιλιακά θέματα

- Λεκέας Σ. (2000) Εργατικό Ατύχημα, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη
- Λεκέας Γ. Σωκράτης (2002) Ναυτική εργασία 3^α, Αθήνα: Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη
- Λεκέας Γ. Σωκράτης (2002) Ναυτική εργασία 3β, Αθήνα: Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη
- Λέμα Ευαγγελία Σχέσεις εργασίας στη Ναυτιλία και η διαμόρφωση κόστους
Διατριβή
- Ληξουριώτης Ι. (2005) Εργατικό Δίκαιο: Ατομικές εργασιακές σχέσεις Εκδόσεις
Νομική Βιβλιοθήκη
- Μακρή Χρ. Κώστα: ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ
εκδ. Ένωση Ελληνικών Ασφαλιστικών Εταιρειών Αθήνα 1987
- Μακρή Χρ.Κώστα: Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
εκδ. Εθνική Ασφαλιστική , Αθήνα 1996
- Μεταλληνός Α. (2006) Οι συντάξεις του ΙΚΑ, των ασφαλιστικών ταμείων και
δημοσίου μετά την ασφαλιστική μεταρρύθμιση Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα
- Μυλωνόπουλος Ν. Δημήτριος (1996) Ναυτικό Δίκαιο, Πειραιάς, Ιδιωτική Έκδοση 6
- Μυλωνόπουλος Δ. (2000) Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σταμούλη
Α.Ε.
- Ντάσιος Λ. (1999) Εργατικό Δικονομικό, ατομικές εργασιακές σχέσεις και δικαστική
επίλυση των διαφορών, Έκδοση ΤΥΠΟ – ΚΟΡ, Ε΄ Έκδοση, Βόλος
- Πιτσιρίκος Ι. (2006) Η σύμβαση ναυτικής εργασίας, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλας
- Ρόκας Κων Ιωάννης (2001) Ναυτικό Δίκαιο Αθήνα, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλας
- Ρόκας Κων. Ιωάννης (1993) Εισαγωγή στο ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο, Εκδόσεις
Σμπίλιας
- Συρίχα Γ. Ορέστη: ΑΡΧΑΙ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ
εκδ.Ν.Ε. Σταυριδάκης και Υιός 1971
- Τσαγκάρι Ηλία Ιωάννη: Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ εκδ. «ΤΟ ΝΟΜΙΚΟΝ»,
Νικ.Α.Σακκούλα 1954

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Beeaman M. M.: LLOYD'S LONDON , 1937

Brown, Antony: HAZARD UNLIMITED : The story of Lloyd's of London εκδ. Peter Davies, London 1974.

Brown, Robert H.: MARINE INSURANCE VOL 2.- CARGO PRACTICE, Witherby & Co Ltd 1970

Brown, Robert H.: MARINE INSURANCE VOL 1.- THE PRINCIPLES , εκδ. Witherby & Co Ltd 1975

Brown, Robert H.: MARINE INSURANCE VOL 3.- HULL PRACTICE, εκδ. Witherby & Co Ltd. London 1975

Brown, Robert H.: THE INSTITUTE TIME CLAUSES HULLS 1995 Analysis of Marine Insurance Clauses εκδ. Witherby & Co. Ltd. 1996.

Dover Victor: ELEMENTS AND PRACTICE OF MARINE INSURANCE, εκδ. H.F. & G. Witherby, Ltd. 1951, 1957.

Dover Victor: A HANDBOOK TO MARINE INSURANCE, London, H.F. & G. Witherby Ltd. 1957.

Felice – Pase, Joe (Hons): MARINE CARGO CLAUSES A COLLECTION OF NON- INSTITUTE CLAUSES εκδ. Witherby & Co Ltd London 1998

Flower Raymond, M. Wynn Jones: LLOYD'S OF LONDON Lloyd's of London Press Ltd. 1987

Gibb D.E.W.: LLOYD'S OF LONDON , εκδ. MacMillan & Co Ltd 1957

Goodacre, Kenneth J.: MARINE INSURANCE CLAIMS

Hardy Ivamy, Edward Richard: MARINE INSURANCE εκδ. Butterworths, London 1979

Hardy Ivamy, Edward Richard: CHALMERS' MARINE INSURANCE ACT 1906, εκδ. Butterworths, London 1993 (10th Edition)

Henry Keate: GUIDE TO MARINE ISURANCE, Sir ISSAC Pitman & Sons, Ltd. London 1958

Hodges Susan: LAW OF MARINE INSURANCE εκδ. Cavendish Publishing Limited

Hudson N. Geoffrey: THE YORK - ANTWERP RULES εκδ. LLP Limited 1996 2nd edition

Hurd.: THE LAW AND PRACTICE OF MARINE INSURANCE Sir ISSAC Pitman & Sons, Ltd. London 1952

Lambeth. R. J.: TEMPLEMAN ON MARINE INSURANCE

Rhidian D. Thomas: THE MODERN LAW OF MARINE INSURANCE εκδ. LLP Limited 1996

Rodda, William H.: MARINE ISURANCE: ocean and inland εκδ. Prentice-Hall.Inc 1970

Tetley.W.: MARINE CARGO CLAIMS εκδ. Stevens & Sons Limited, London 1965

Turner Harold. A: THE PRINCIPLES OF MARINE INSURANCE Stone & Cox Ltd, London 1964

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- <http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convde.pl.?C186>
- <http://www.maritime transport .net>
- <http://www.likumi.lv/doc.php>
- <http://www.eagle .org>
- <http://www.ioc3.unesco.org>
- <http://www.maritimeaccident.org>
- <http://www.maritimelabourcentre.com>
- <http://el.wikipedia.org/wiki>
- <http://www.yen.gr/yen.chtm?prnbr=24764>
- <http://www.nat.gr>
- http://www.hcmr.gr/listview3_el.php?id=1030
- http://www.law.uoa.gr/fileadmin/law.uoa.gr/uploads/PDFs/ENTYPO_NAUTI_KOU_DIKAIΟΥ.pdf
- <http://www.taxheaven.gr/labordoc/index/view/mid/198>
- <http://www.naftikachronika.gr/index.asp?pid=1&ArticleID=3610&lang=gr&cat=23>
- <http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikēs/Ευρετήριο/.../Default.aspx>
- <http://www.ministryofjustice.gr>
- <http://www.paspaase.gr/arkheioarthron/ergasiaka/ergatikoatukhemaathanatosstodromoapokaiprostεδouleia.html>
- <http://www.mariweb.gr>
- <http://www.theseanation.gr/news/>
- <http://www.omed.gr/el/index.php?module=mysse&action=data&myid=259>
- http://www.mlc2006.com/cbt_training_course/

- http://www.dnv.com/industry/maritime/publicationsanddownloads/publications/updates/bulk/2010/2_2010/MaritimeLabourConvention.asp
- <http://www.lr.org/sectors/marine/Services/certification/ILO/>
- http://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2009/International%20Labour%20Organization.pdf
- http://europa.eu/legislation_summaries/employment_and_social_policy/employment_rights_and_work_organisation/c11800_el.htm
- http://psoaen.gr/Kase_65_IANOYARIOS_2010.pdf
- <http://www.inlaw.gr/gmcms/media/Newsletters/2011/6-7-8/Newsletter%20%CE%95%CF%81%CE%B3%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C%206-7-8-2011.pdf>