

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**

**ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΠΟΙΝΙΚΩΝ  
ΑΔΙΚΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»**

**ΜΗΝΕ ΦΩΤΕΙΝΗ - ΜΑΡΙΑ**

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως  
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος  
Ειδίκευσης στην Ναυτιλία.

Πειραιάς, Σεπτέμβριος 2017

## **Δήλωση Αυθεντικότητας**

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία, φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη 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, σήματα, 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 στη αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

## **Τριμελής Επιτροπή**

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

- Επιβλέπων καθηγητής: ΣΑΜΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, Αναπληρωτής Καθηγητής
- ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, Καθηγητής
- ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ – ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ, Καθηγητής – Διευθυντής Π.Μ.Σ.

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

## **Ευχαριστίες**

Η παρούσα εργασία αφιερώνεται στους γονείς μου.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή της παρούσας διπλωματικής εργασίας, Επίκουρο Καθηγητή κ. Σαμιώτη Γεώργιο, για την πολύτιμη στήριξη και καθοδήγησή του. Τα υπόλοιπα μέλη της εξεταστικής επιτροπής και όλους τους καθηγητές του προγράμματος, για τη γνώση που μας παρείχαν κατά τα διδακτικά εξάμηνα του προγράμματος και την πολύτιμη στήριξή τους.

## Περιεχόμενα

Δήλωση Αυθεντικότητας .....	2
Τριμελής Επιτροπή.....	3
Ευχαριστίες .....	4
Περίληψη .....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 <sup>ο</sup> : ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ .....	9
1.1 Ναυτιλία .....	9
1.2 Θαλάσσιες μεταφορές.....	9
1.3 Ορισμός της Ασφάλειας – Security.....	11
1.4 Ορισμός της Ασφάλειας – Safety .....	11
1.5 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) .....	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 <sup>ο</sup> : ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	14
2.1 Έννοια – Διαίρεση Ναυτικού Δικαίου.....	15
2.2 Στοιχεία Δημόσιου Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου.....	16
2.3 Διεθνείς Συμβάσεις.....	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 <sup>ο</sup> : ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	21
3.1 Ευρωπαϊκές Οδηγίες για την Ασφάλεια στις Θαλάσσιες Μεταφορές.....	22
3.2 Δέσμη μέτρων Erika I .....	24
3.3 Δέσμη μέτρων Erika II .....	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 <sup>ο</sup> : ΕΘΝΙΚΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....	30
4.1 Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο .....	30
4.2 Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο.....	31
4.3 Ναυτικά Αδικήματα και Ποινικές Ευθύνες.....	35
4.4 Πειθαρχικό Δίκαιο .....	41
4.5 Πειθαρχικές Ποινές.....	44
4.6 Άλλες Έκνομες Πράξεις στη Ναυτιλία .....	51
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 <sup>ο</sup> : ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ – ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ .....	56
5.1 Βύθιση πλοίου «Prestige» .....	57
5.2 Βύθιση πλοίου «Erika» .....	59
5.3 Προβλεπόμενες κυρώσεις για πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης.....	64
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	67
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ ΚΑΙ ΑΡΘΡΑ: .....	70
ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ:.....	71
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 .....	75
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2.....	78
ΕΙΚΟΝΕΣ: .....	79

## Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία σκοπό έχει να καταγράψει και να παρουσιάσει σοβαρά ποινικά αδικήματα στις θαλάσσιες μεταφορές και τα συνακόλουθα μέτρα πρόληψης και καταστολής αυτών, στο πλαίσιο του σύγχρονου περιβάλλοντος ασφάλειας του τομέα της ναυτιλίας, μέσω της θέσπισης και της εφαρμογής των κανόνων, πολιτικών και πρακτικών από τους αρμόδιους παράγοντες. Για τους σκοπούς της μελέτης παρουσιάζονται η έννοια της ασφάλειας (Εισαγωγή) και ο ρόλος του Δικαίου ως πρωταρχικό εργαλείο πρόληψης και καταστολής σοβαρών ποινικών αδικημάτων στη ναυτιλία. Γίνεται καταγραφή των σημαντικότερων Διεθνών Συμβάσεων που έχουν συναφθεί, πρωτίστως ως πρωτοβουλία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών, εστιάζοντας κυρίως στα ζητήματα ασφάλειας (Κεφάλαιο 1). Παρουσιάζονται οι σημαντικότερες πρωτοβουλίες που ελήφθησαν σε επίπεδο Ε.Ε., με τη μορφή Κανονισμών και Οδηγιών(Κεφάλαιο 2). Στο (Κεφάλαιο 3) παρατίθεται το εθνικό νομικό πλαίσιο για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές, στο (Κεφάλαιο 4) καταγράφεται μία Μελέτη – Περίπτωσης για τη Ρύπανση του υδάτινου χώρου ως σοβαρό ποινικό αδίκημα. Η επιλογή του συγκεκριμένου θέματος, ως Μελέτη – Περίπτωσης, έγινε καθώς αποτελεί ένα πολυδιάστατο ζήτημα, φέρει τεράστιες συνέπειες για την ίδια την ανθρώπινη ζωή, το οικοσύστημα, τη τροφική αλυσίδα αλλά και την οικονομία τόσο των “μερών” που την προκάλεσαν, όσο και για τη περιοχή/πόλη/χώρα όπου συνέβη το περιστατικό και τέλος στο (Κεφάλαιο 5) παρουσιάζονται τα κύρια συμπεράσματα της μελέτης.

## **Abstract**

The aim of this master thesis is to record and present serious criminal offences against maritime transport and the related prevention and repression measures, in the framework of the current maritime environment of security and safety, through the adoption and implementation of rules, policies and practices by the relevant actors. For the purposes of the study, the meaning of the term of security and safety (Introduction) and the role of Law as a primary tool for preventing and suppressing serious criminal offenses in the sector of maritime transports, are presented. The most important International Conventions that have been signed, primarily as an initiative of the International Maritime Organization (IMO) within the framework of the maritime transport, mainly focusing on security and safety issues (Chapter 1) are also presented. The most important initiatives adopted at EU level as Regulations and Directives are also presented (Chapter 2). Chapter 3 presents the national legal framework on maritime transport regarding security and safety, and in (Chapter 4) a Case Study on Sea Pollution as a serious criminal offense, is presented. The decision of this issue to be presented as a Case Study was made because it is a multidimensional issue, it can cause serious consequences on human life, the ecosystem, the food chain, the economy of both the "parties" that caused the pollution and the region / city / country where the incident happened and last but not least in (Chapter 5) the main conclusions of the study are presented.

## **Συντομογραφίες & Ακρωνύμια**

ΙΜΟ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

ΜΚΟ ΜΗ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

ΕΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΕΚ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

ΚΔΝΔ ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΚΙΝΔ ΚΩΔΙΚΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΠΔ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ

ΝΔ ΝΟΜΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ



# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup> : ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

## 1.1 Ναυτιλία

Με τον όρο «ναυτιλία» εννοούμε τη ναυτιλιακή βιομηχανία, δηλαδή την εμπορική δραστηριότητα ενός κράτους, που περιλαμβάνει το σύνολο των δραστηριοτήτων γύρω από τις θαλάσσιες μεταφορές προσώπων και προϊόντων<sup>1</sup>. Η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά περιλαμβάνει όλες τις εμπορικές δραστηριότητες, που πραγματοποιούνται δια θαλάσσης, και οι οποίες ρυθμίζονται μέσω νόμων, με βασικό ρυθμιστικό όργανο, τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization - IMO)<sup>2</sup>, και διαχωρίζεται σε ξεχωριστές αγορές ανάλογα το είδος του μεταφερόμενου φορτίου και κατ' επέκταση και του πλοίου, αλλά και των θαλάσσιων διαδρομών.

## 1.2 Θαλάσσιες μεταφορές

Από το παρελθόν έως και σήμερα, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντικό κομμάτι των εμπορικών συναλλαγών στο εσωτερικό των κρατών αλλά και των διακρατικών, και της μετακίνησης ατόμων, καθώς το κόστος των μεταφορών δια θαλάσσης σε πολλές περιπτώσεις είναι μικρότερο (π.χ. συγκριτικά με τις εναέριες μεταφορές), διακινούνται μεγαλύτερες ποσότητες εμπορευμάτων σε σύγκριση με τις εναέριες αλλά και τις χερσαίες, και τέλος μέσω των θαλάσσιων περασμάτων ο χρόνος μεταφοράς των αγαθών είναι αρκετά μικρότερος (π.χ. σε σύγκριση με τις χερσαίες διαδρομές). Το θαλάσσιο εμπόριο καλύπτει περισσότερο από το 90% του συνόλου του παγκόσμιου εμπορίου σήμερα, και αποτελεί τον συνδετικό κρίκο στην αλυσίδα των logistics για τη μεταφορά των φορτίων μεταξύ στεριάς και θάλασσας<sup>3</sup>. Το μέγεθος και μόνο της θαλάσσιας εμπορικής δραστηριότητας και η σημασία της στην παγκόσμια οικονομία, καταστά προφανή την ανάγκη τήρησης των διεθνών συμβάσεων και ρυθμιστικών κανονισμών, κοινά αποδεκτών από όλα τα εμπλεκόμενα, στη ναυτιλιακή δραστηριότητα μέρη, για την εύρυθμη λειτουργία των

<sup>1</sup> <http://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/the-role-of-shipping>

<sup>2</sup> <http://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/the-role-of-shipping>

<sup>3</sup> Θαλασσινός Ελ., Πελαγίδης Θ., Θεοδωρόπουλος Σ., Βαλσμά Ε., Αλαμπάνος Ν., Δάφνος Γ., Ζαμπέτα Β., Βουτσινά Κ., Το Ναυτιλιακό Πλέγμα. Η περίπτωση του Ελληνικού Ναυτιλιακού Πλέγματος και οι δυνατότητες συμβολής του στην έξοδο της ελληνικής οικονομίας από την κρίση. Ανάλυση ενός Ανταγωνιστικού Ναυτιλιακού Πλέγματος, Σύνοψη – Περίληψη, Πειραιάς 2014. [https://eclass.unipi.gr/modules/document/file.php/NAS289/%CE%A3%CE%A5%CE%9D%CE%9F%CE%A8%CE%97-%CE%A0%CE%95%CE%A1%CE%99%CE%9B%CE%97%CE%A8%CE%97\\_CLUSTER.pdf](https://eclass.unipi.gr/modules/document/file.php/NAS289/%CE%A3%CE%A5%CE%9D%CE%9F%CE%A8%CE%97-%CE%A0%CE%95%CE%A1%CE%99%CE%9B%CE%97%CE%A8%CE%97_CLUSTER.pdf)

θαλάσσιων μεταφορών, και την προστασία της ανθρώπινης ζωής, του περιβάλλοντος, του πλοίου και του μεταφερόμενου φορτίου. Παράλληλα ο τομέας της ναυτιλίας μεταλλάσσεται συνεχώς ανάλογα τις απαιτήσεις των αγορών, τις οικονομίες των κρατών, τις κοινωνικό-πολιτικές συνθήκες που επικρατούν και χαρακτηρίζεται από έντονη ανταγωνιστικότητα, συγκρουόμενα συμφέροντα αλλά και απειλές. Το γεγονός αυτό καθιστά την προστασία των μεταφορών δια θαλάσσης επιδιωκόμενη και όχι δεδομένη.

Για τους λόγους αυτούς, οι πολιτικές που ακολουθούνται και τα μέτρα που εφαρμόζονται από όλους τους εμπλεκόμενους παράγοντες, δηλαδή από τα όργανα λήψης αποφάσεων σε έναν ρυθμιστικό Οργανισμό (π.χ. IMO) ή τους αρχηγούς κρατών έως και τα μέλη του πληρώματος ενός πλοίου, οφείλουν να επαναπροσδιορίζονται τακτικά και να προσαρμόζονται στα νέα δεδομένα κάθε εποχής και κάθε συνθήκης, εξασφαλίζοντας πάντα το επιδιωκόμενο τρίπτυχο αποτέλεσμα: χαμηλότερο δυνατό κόστος – υψηλή ποιότητα υπηρεσιών – ασφάλεια.

Η ασφάλεια αποτελεί το επακόλουθο της έννοιας – του θέματος της παρούσας εργασίας, «της πρόληψης και καταστολής σοβαρών ποινικών αδικημάτων στη Ναυτιλία», για το λόγο αυτό στο ξεκίνημα του κύριου κειμένου της παρούσας εργασίας, παρουσιάζεται η έννοια της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές, και στη συνέχεια οι τρόποι πρόληψης και καταστολής ποινικών αδικημάτων, μέσω της νομοθεσίας και των πολιτικών και μέτρων που λαμβάνονται.

### 1.3 Ορισμός της Ασφάλειας – Security

Η έννοια της ασφάλειας με τον όρο «security» αφορά την προστασία έναντι στους κινδύνους που προκύπτουν από δόλια/έκνομη ενέργεια, δηλαδή τις πράξεις της διαταραχής, της πρόκλησης ζημίας ή καταστροφής.

### 1.4 Ορισμός της Ασφάλειας – Safety

Η ασφάλεια – όπως ο ορισμός διαχωρίζεται στην αγγλική γλώσσα με τη χρήση του όρου – «safety», αφορά στην προστασία από κίνδυνο έναντι ατυχημάτων.

Και οι δύο ορισμοί της ασφάλειας (security και safety) στις θαλάσσιες μεταφορές έχουν το ίδιο πεδίο εφαρμογής, αναφέρονται δηλαδή στην προστασία των ανθρώπων, της ιδιοκτησίας και του περιβάλλοντος. Και οι δύο όροι συνδέονται με τους κινδύνους που προκύπτουν είτε από κάποιο ατύχημα ή φυσικής καταστροφής, είτε από τον αποκαλούμενο ανθρώπινο παράγοντα, με δόλια ή μη μέσα.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 725/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 31ης Μαρτίου 2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, στο Άρθρο 2 παρ. 5, ως «Ασφάλεια στη θάλασσα» δίνεται ο ορισμός: *“ο συνδυασμός των προληπτικών μέτρων για την προστασία των θαλάσσιων μεταφορών και των λιμενικών εγκαταστάσεων από τις απειλές διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών”*<sup>4</sup>.

*“Το σύνολο των αρχών και αξιών που καθοδηγούν και νομιμοποιούν την δράση του κράτους, διέπουν τις έννομες σχέσεις και προστατεύουν τα άτομα από άδικες ή αδικαιολόγητες παρεμβάσεις του κράτους στο χώρο της ατομικής και κοινωνικής αυτονομίας. Νομιμοποιούνται έτσι τα άτομα να απαιτούν σεβασμό της αξίας τους ως προσώπων και φορέων ατομικών και κοινωνικών δικαιωμάτων. Οι ίδιες αρχές δεσμεύουν και καθοδηγούν τον δικαστή, διότι χρησιμεύουν ως κριτήρια αξιολόγησης πράξεων και θεμελίωσης νομικών κρίσεων”*, Μανιτάκης, 1994<sup>5</sup>.

Το ανωτέρω απόσπασμα από το βιβλίο του καθηγητή Αντώνη Μανιτάκη, καταδεικνύει τη σημασία του ρόλου του θεσμικού πλαισίου και την ύπαρξη κανόνων

<sup>4</sup><http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0725>

<sup>5</sup> Α. Μανιτάκης, Κράτος Δικαίου και δικαστικός έλεγχος της συνταγματικότητας Ι, εκδόσεις Σάκκουλας, 1994.

δικαίου, ως πρωταρχικό όπλο για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και των αγαθών αλλά και την διασφάλιση της ορθής και ομαλής λειτουργίας κάθε δραστηριότητας. Για το λόγο αυτό, η παρούσα μελέτη, ξεκινά από την όσο το δυνατό πιο έγκυρη και ολοκληρωμένη παράθεση των βασικών νομοθετημάτων και ρυθμιστικών πλαισίων, για την πρόληψη και καταστολή σοβαρών ποινικών αδικημάτων στη ναυτιλία.

## 1.5 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ)

Η πρώτη προσέγγιση θέσπισης ρυθμιστικού πλαισίου και εφαρμογής κανόνων για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, ξεκίνησε το έτος του 1948, οπότε ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών(ΟΗΕ) υιοθέτησε σχετικό ψήφισμα για την ίδρυση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), με σκοπό την ανάπτυξη και την εφαρμογή ενός συγκεκριμένου πλαισίου για την ασφάλεια στο τομέα της ναυτιλίας.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), αποτελεί έναν διακυβερνητικό οργανισμό του ΟΗΕ, με έδρα στο Λονδίνο, και αποτελεί ουσιαστικά τη ρυθμιστική Αρχή η οποία καθορίζει τα διεθνή πρότυπα λειτουργίας του τομέα της ναυτιλίας<sup>6</sup>. Ο ΙΜΟ διαθέτει 172 κράτη – μέλη και 3 συνδεδεμένα μέλη και επίσης συνεργάζεται με Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις και διακρατικούς οργανισμούς<sup>7</sup>. Η Ελλάδα αποτελεί μέλος του ΙΜΟ από το έτος του 1958. Βασικές γραμμές λειτουργίας του Οργανισμού από την ίδρυσή του, είναι η εφαρμογή ενός ρυθμιστικού πλαισίου για τη ναυτιλία, με σκοπό την ασφάλεια των μεταφορών, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αλλά και φυσικά τη ναυτική ασφάλεια, την προστασία δηλαδή της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και κατ' επέκταση την πρόληψη και αποτροπή των ναυτικών ατυχημάτων ή έκνομων – κακόβουλων ενεργειών. Για την επίτευξη του σκοπού ύπαρξής του, ο ΙΜΟ προβαίνει στην υιοθέτηση:

- α) Διεθνών Συμβάσεων(Conventions),
- β) Πρωτοκόλλων(Protocols),
- γ) Κωδικών(Codes),

<sup>6</sup> <http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stous-diethneis-organismous/imo.html>

<sup>7</sup> <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>

δ) Συστάσεων(Resolutions) και

ε) Οδηγιών (Guidelines), τις οποίες αφού τις αποδεχθούν και τις υπογράψουν οι Κυβερνήσεις, τις ενσωματώνουν στο εθνικό δίκαιο.

---

<sup>8</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/Pages/Home.aspx>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>: ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Το Δίκαιο της Θάλασσας είναι το σύνολο των κανόνων δικαίου που ορίζουν τις σχέσεις μεταξύ των κρατών αναφορικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και το πεδίο εντός του οποίου αναπτύσσεται η ναυτιλιακή τους δραστηριότητα<sup>9</sup>.

Το Δίκαιο της Θάλασσας βασίζεται σε κάποιες βασικές Αρχές όπως αυτές έχουν αποφασιστεί και διαμορφωθεί μέσα από πολιτικές και πρακτικές κρατών που αποτελούν μεγάλες ναυτικές δυνάμεις<sup>10</sup>.

Οι Αρχές αυτές είναι:

α) “Η Αρχή της Ελευθερίας της Ανοικτής Θάλασσας. Σύμφωνα με την Αρχή αυτή γίνεται παγίως δεκτό ότι η θάλασσα που βρίσκεται πέρα από την Αιγιαλίτιδα Ζώνη είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη και συνεπώς κανένα κράτος δεν μπορεί να ασκεί κυριαρχία σε αυτήν”<sup>11</sup>.

β) “Η Αρχή της Πλήρους Κυριαρχίας στην Αιγιαλίτιδα Ζώνη ή στα Χωρικά Ύδατα. Η Αρχή αυτή καθιερώθηκε πρωτίστως για λόγους άμυνας και ασφάλειας των παρακτίων κρατών”<sup>12</sup>.

γ) “Η Αρχή της Αβλαβούς Διελεύσεως μέσα από τη Χωρική Θάλασσα. Με βάση την Αρχή αυτή, διευκολύνεται η Διεθνής Ναυσιπλοΐα και γίνεται δεκτό ότι κάθε ξένο πλοίο (εμπορικό ή πολεμικό), έχει το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως από τα Χωρικά Ύδατα άλλων Κρατών, χωρίς να προσβάλλεται η κυριαρχία του παράκτιου κράτους. Ορισμένα κράτη αποδέχονται το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως, απαιτούν όμως για τη διέλευση αυτή να προηγηθεί γνωστοποίηση ή άδεια”<sup>13</sup>.

Οι ανωτέρω Αρχές, που αποτελούν το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας, θεσπίστηκαν κατά την Πρώτη Συνδιάσκεψη του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών το έτος του 1958 στη Γενεύη, μέσω των εξής συμβάσεων<sup>14</sup>:

α) Σύμβαση για τη Χωρική Θάλασσα και τη Συνορεύουσα Ζώνη.

<sup>9</sup> Λυκούδης Παν., Βασιλάκη Δημ.(Επιμέλεια), Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Γ Έκδοση, Αθήνα, 2014.

<sup>10</sup> Λυκούδης Παν., Βασιλάκη Δημ.(Επιμέλεια), Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Γ Έκδοση, Αθήνα, 2014.

<sup>11</sup> Λυκούδης Παν., Βασιλάκη Δημ.(Επιμέλεια), Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Γ Έκδοση, Αθήνα, 2014.

<sup>12</sup> Λυκούδης Παν., Βασιλάκη Δημ.(Επιμέλεια), Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Γ Έκδοση, Αθήνα, 2014.

<sup>13</sup> Λυκούδης Παν., Βασιλάκη Δημ.(Επιμέλεια), Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Γ Έκδοση, Αθήνα, 2014.

<sup>14</sup> Λυκούδης Παν., Βασιλάκη Δημ.(Επιμέλεια), Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Γ Έκδοση, Αθήνα, 2014.

- β) Σύμβαση για την Ανοικτή Θάλασσα.
- γ) Σύμβαση για την Υφαλοκρηπίδα και
- δ) η Σύμβαση για την Αλιεία και την Προστασία των Βιολογικών Πόρων στην Ανοικτή Θάλασσα.

## 2.1 Έννοια – Διαίρεση Ναυτικού Δικαίου

Ως Ναυτικό Δίκαιο (Maritime Law) ορίζεται το σύνολο Κανόνων Δικαίου, οι οποίοι ρυθμίζουν τις δραστηριότητες που αφορούν την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου, τη μεταφορά προσώπων, τη ναυσιπλοΐα γενικότερα. Το Ναυτικό Δίκαιο ρυθμίζει ζητήματα προστασίας δημοσίου συμφέροντος (Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο) και θέματα προστασίας σε ιδιωτικό επίπεδο (Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο)<sup>15</sup>.

Το Δημόσιο Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται στο Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο το οποίο θεσπίζει τους κανόνες που διέπουν τα ζητήματα ναυσιπλοΐας μεταξύ των κρατών, το Διοικητικό Ναυτικό Δίκαιο το οποίο ρυθμίζει θέματα που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την κτήση ή την αποβολή της εθνικότητας ενός πλοίου, τον διοικητικό έλεγχο, την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος, τα ατυχήματα κ.ο.κ. και τέλος στο Ποινικό και Πειθαρχικό Ναυτικό Δίκαιο, το οποίο θεσπίζει τους κανόνες που αφορούν ποινικά και πειθαρχικά αδικήματα των ναυτικών<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> Λυκούδης Παν., Βασιλάκη Δημ.(Επιμέλεια), Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Γ Έκδοση, Αθήνα, 2014.

<sup>16</sup> Λυκούδης Παν., Βασιλάκη Δημ.(Επιμέλεια), Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Γ Έκδοση, Αθήνα, 2014.

## 2.2 Στοιχεία Δημόσιου Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου

Οι κανόνες του Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου υιοθετούνται από τα κράτη εφαρμόζονται ως εσωτερικό δίκαιο, όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές. Οι κανόνες αυτοί συγκροτούν το Δημόσιο Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο, και θεσπίζονται κυρίως με τη σύναψη διεθνών συμβάσεων μεταξύ δυο ή περισσότερων κρατών. Οι σημαντικότερες διεθνείς συμβάσεις που αφορούν τη ναυτιλία και είναι σχετικές με το θέμα της παρούσας μελέτης, καλύπτουν τα ζητήματα της Προστασίας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, της Αποφυγής Συγκρούσεων Πλοίων, της Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, της Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, της Πρόληψης Ατυχημάτων κ.ο.κ..

## 2.3 Διεθνείς Συμβάσεις

Οι σημαντικότερες Διεθνείς Συμβάσεις στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας ενδεικτικά είναι:

- Η Σύμβαση για την «Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα - SOLAS (Safety of Life at Sea)», συνάφθηκε από τη Διεθνή Διάσκεψη για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα την 1η Νοεμβρίου του έτους 1974 και περιελάμβανε την παλαιότερη Σύμβαση του έτους του 1960 και όλες τις τροποποιήσεις της και τέθηκε σε ισχύ στις 25 Μαΐου του έτους 1980. Η Σύμβαση SOLAS θέτει κάποια βασικά πρότυπα ασφάλειας για την κατασκευή και τη λειτουργία των πλοίων, περιλαμβάνει ρυθμίσεις για τα φορτία του πλοίου, μηχανήματα και τον εξοπλισμό<sup>17</sup>. Ο κύριος στόχος της σύμβασης SOLAS είναι να καθορίσει τις ελάχιστες προδιαγραφές για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και την λειτουργία των πλοίων, οι οποίες θα είναι συμβατές με την ασφάλειά τους<sup>18</sup>.

Η Διεθνής Σύμβαση SOLAS ενσωματώθηκε στο ελληνικό νομικό πλαίσιο με το Νόμο 1045/1980: «περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής εν Θαλάσση 1974 και άλλων τινών διατάξεων». Με το Π.Δ. 199/2005 έγινε η κύρωση από το Ελληνικό Κράτος των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής

<sup>17</sup> <http://www.isalos.net/vivliothiki/knowledge/diethneis-symvaseis/solas-1974/#>

<sup>18</sup> Βλάχος Γ. «Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, έκδοση II, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα, 2007



στην θάλασσα (SOLAS'74), όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 5η Δεκεμβρίου του 2000 με την απόφαση MSC 99(73) 24 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Επιπροσθέτως με το Π.Δ. 137/2007 έγινε η κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα (SOLAS'74) όπως αυτές υιοθετήθηκαν στις 20 Μαΐου του 2004 με τις αποφάσεις MSC 152 (78)/20.5.2004 και MSC 153 (78)/20.5.2004 καθώς και κύρωση του Πρωτοκόλλου του 1988 το οποίο αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση SOLAS 1974 όπως αυτές υιοθετήθηκαν στις 20 Μαΐου του 2004 με την απόφαση MSC 154 (78)/20.5.2004, της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)». Το Εθνικό Νομικό Πλαίσιο θα αναλυθεί περαιτέρω στη συνέχεια της μελέτης.

- Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS). Ο Κώδικας ISPS τέθηκε σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2004, και περιλαμβάνει ρυθμίσεις για την ενίσχυση της ασφαλείας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Οι δεσμευτικές ρυθμίσεις του ISPS Code, περιλαμβάνουν μέτρα ασφαλείας για τρία επίπεδα ασφαλείας (κανονικό, ενισχυμένο, υψηλό) τα οποία προκύπτουν μετά τη διαδικασία ανάλυσης κινδύνων. Από την ανάλυση κινδύνων προκύπτουν οι υποχρεώσεις των αρμόδιων μερών (κράτη, εταιρείες, λιμενικές εγκαταστάσεις κ.ο.κ. κυρίως κατά την είσοδο και παραμονή του πλοίου εντός του λιμένα), ποιοί θα διαχειριστούν τον κίνδυνο (προσωπικό ασφαλείας), η δημιουργία σχεδίου ασφαλείας και η έκδοση διεθνούς πιστοποιητικού ασφαλείας για το πλοίο. Άλλα μέτρα περιλαμβάνουν την εκπαίδευση και κατάρτιση του προσωπικού για την εφαρμογή των σχεδίων ασφαλείας αλλά και για τη διενέργεια ασκήσεων ετοιμότητας<sup>19</sup>.

Το δεύτερο μέρος των ρυθμίσεων του ISPS Code αποτελείται από συστάσεις και προτάσεις προς τα κράτη και τους αρμόδιους φορείς σχετικά με την εφαρμογή των δεσμευτικών διατάξεων ανωτέρω (ορισμός υπεύθυνου ασφαλείας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, κατάρτιση προσωπικού κ.ο.κ.) για την ορθή εφαρμογή των επιπέδων ασφαλείας. Το μέρος αυτό καταγράφει επίσης και τις περιπτώσεις που πρέπει ένα πλοίο να συμπληρώνει δήλωση ασφαλείας κατά την είσοδο και παραμονή

---

<sup>19</sup>[https://www.yen.gr/documents/20182/21889/COM\\_%282003%29\\_20229\\_gr.pdf/68aaabe2-e0b6-4f5e-8da2-3ad94176afec](https://www.yen.gr/documents/20182/21889/COM_%282003%29_20229_gr.pdf/68aaabe2-e0b6-4f5e-8da2-3ad94176afec)

του εντός του λιμένα, αλλά και τις περιπτώσεις που πρέπει να συμπληρώνεται και από τη λιμενική εγκατάσταση υποδοχής του πλοίου<sup>20</sup>.

- Η «Διεθνής Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea», της 10ης Δεκεμβρίου του 1982, στο άρθρο 2, «θέσπισε το δικαίωμα των παράκτιων κρατών να διεξάγουν έρευνα για τα αίτια οποιουδήποτε ναυτικού ατυχήματος, εντός των χωρικών τους υδάτων, το οποίο μπορεί να αποτελεί κίνδυνο/απειλή για τη ζωή ή το περιβάλλον, να εμπλέκεται με τις αρχές έρευνας και διάσωσης παράκτιου κράτους ή να το επηρεάζει καθ' οιονδήποτε τρόπο»<sup>21</sup>. Η Οδηγία 2009/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23<sup>ης</sup> Απριλίου 2009, “για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της Οδηγίας 1999/35/EK του Συμβουλίου και της Οδηγίας 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου”, αναφέρει: «το άρθρο 94 της σύμβασης UNCLOS ορίζει ότι το κράτος σημαίας φροντίζει για τη διεξαγωγή έρευνας από ή ενώπιον προσώπου ή προσώπων που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για ορισμένα ατυχήματα ή συμβάντα στην ανοικτή θάλασσα»<sup>22</sup>.

- Η «Σύμβαση για τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea) - COLREG», υιοθετήθηκε κατά τη Συνδιάσκεψη του Λονδίνου το έτος του 1972, η τέθηκε σε ισχύ το έτος του 1977 και τροποποιήθηκε το έτος του 1983. Στο εθνικό νομικό πλαίσιο ενσωματώθηκε το έτος του 1974 με τον ΝΔ 93/1974 και στη συνέχεια με το ΠΔ 94/1977. Η Σύμβαση COLREG αφορά στη πορεία και τους χειρισμούς ενός πλοίου σε σχέση με άλλα πλοία<sup>23</sup>.

<sup>20</sup>[https://www.yen.gr/documents/20182/21889/COM\\_%282003%29\\_20229\\_gr.pdf/68aaabe2-e0b6-4f5e-8da2-3ad94176afec](https://www.yen.gr/documents/20182/21889/COM_%282003%29_20229_gr.pdf/68aaabe2-e0b6-4f5e-8da2-3ad94176afec)

<sup>21</sup> ΟΔΗΓΙΑ 2009/18/EK ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 23ης Απριλίου 2009 για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/35/EK του Συμβουλίου και της οδηγίας 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [http://www.hbmc.gov.gr/js/legislation/EO%202009-18-EK%20\(gre\).pdf](http://www.hbmc.gov.gr/js/legislation/EO%202009-18-EK%20(gre).pdf)

<sup>22</sup> ΟΔΗΓΙΑ 2009/18/EK ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 23ης Απριλίου 2009 για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/35/EK του Συμβουλίου και της οδηγίας 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [http://www.hbmc.gov.gr/js/legislation/EO%202009-18-EK%20\(gre\).pdf](http://www.hbmc.gov.gr/js/legislation/EO%202009-18-EK%20(gre).pdf)

<sup>23</sup> Παξινός Αλ., «Πειθαρχικό και Ναυτικό Δίκαιο στη Ναυτική Εργασία», ΑΕΝ Μακεδονίας <https://maredu.gunet.gr/modules/document/file.php/MAK324/%CE%91%27%20%CE%BC%CE%AD%CF%81%CE%BF%CF%82%20%CE%A3%CE%B7%CE%BC%CE%B5%CE%B9%CF%8E%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82%20%CE%94%CE%99%CE%95%CE%98%CE%9D%CE%97%CE%A3%20%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9B%CE%99%CE%91%CE%9A%CE%97%20%CE%A0%CE%9F%CE%9B%CE%99%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%97%20%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%20%CE%A4%CE%97%CE%A3%20%CE%98%CE%91%CE%9B%CE%91%CE%A3%CE%A3%CE%91%CE%A3.docx>

Οι βασικοί κανονισμοί της Σύμβασης COLREG ορίζουν τα εξής:

- «Τις Υποχρεωτικές Πορείες των Πλοίων (Traffic Separation Schemes-TSS), ειδικά σε θαλάσσιες οδούς, κανάλια και διώρυγες όπου υπάρχει πυκνή κυκλοφορία. Οι πρώτες προσπάθειες για την καθιέρωση θαλασσιών οδών χρονολογούνται τον 19ο αιώνα, στην Κινεζική Θάλασσα διά μέσου των εθελοντικών συμφωνιών ανάμεσα σε ανεξάρτητους πλοιοκτήτες, που πραγματοποιούσαν εμπόριο στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή»<sup>24</sup>.
- «Πρόσθετα μέτρα που καθιερώθηκαν αρχικά στα στενά της Βαλτικής είναι: οι περιορισμοί στην ταχύτητα των πλοίων, οι υποχρεωτικές αναφορές των πλοίων για τη θέση τους στις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές, η χρήση πιλότων και τέλος το σύστημα ραντάρ ARPA. Η σύγκρουση μεταξύ πλοίων, λόγω της συνεχώς αυξανόμενης ναυτιλιακής κίνησης σε παγκόσμιο επίπεδο και ειδικότερα σε συγκεκριμένες δύσκολες θαλάσσιες οδούς, π.χ. πλησίον ή εντός λιμένων, αποτελεί έναν από τους συνηθέστερους κινδύνους της ναυσιπλοΐας»<sup>25</sup>.
- Σύμβαση για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων - Convention for Safe Containers» υιοθετήθηκε το Δεκέμβρη του 1972 κατά τη διάρκεια Συνδιάσκεψης του ΟΗΕ και του ΔΝΟ, και τέθηκε σε ισχύ στις 6 Σεπτεμβρίου του 1977 και είναι γνωστή ως Σύμβαση CSC<sup>26</sup>.
- Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικινδύνων Φορτίων – International Maritime Dangerous Goods Code(IMDG Code), ορίστηκε το 1960 κατά τη διάσκεψη για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, με στόχο τη συμπλήρωση των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη

<sup>24</sup> Παξινός Αλ., «Πειθαρχικό και Ναυτικό Δίκαιο στη Ναυτική Εργασία», ΑΕΝ Μακεδονίας <https://maredu.gunet.gr/modules/document/file.php/MAK324/%CE%91%27%20%CE%BC%CE%AD%CF%81%CE%BF%CF%82%20%CE%A3%CE%B7%CE%BC%CE%B5%CE%B9%CF%8E%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82%20%CE%94%CE%99%CE%95%CE%98%CE%9D%CE%97%CE%A3%20%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9B%CE%99%CE%91%CE%9A%CE%97%20%CE%A0%CE%9F%CE%9B%CE%99%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%97%2C%20%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%20%CE%A4%CE%97%CE%A3%20%CE%98%CE%91%CE%9B%CE%91%CE%A3%CE%A3%CE%91%CE%A3.docx>

<sup>25</sup> Παξινός Αλ., «Πειθαρχικό και Ναυτικό Δίκαιο στη Ναυτική Εργασία», ΑΕΝ Μακεδονίας <https://maredu.gunet.gr/modules/document/file.php/MAK324/%CE%91%27%20%CE%BC%CE%AD%CF%81%CE%BF%CF%82%20%CE%A3%CE%B7%CE%BC%CE%B5%CE%B9%CF%8E%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82%20%CE%94%CE%99%CE%95%CE%98%CE%9D%CE%97%CE%A3%20%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9B%CE%99%CE%91%CE%9A%CE%97%20%CE%A0%CE%9F%CE%9B%CE%99%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%97%2C%20%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%20%CE%A4%CE%97%CE%A3%20%CE%98%CE%91%CE%9B%CE%91%CE%A3%CE%A3%CE%91%CE%A3.docx>

<sup>26</sup>[http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-safe-containers-\(csc\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-safe-containers-(csc).aspx)

Θάλασσα (SOLAS), και τη δημιουργία ενός ενιαίου διεθνούς κώδικα για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων μέσω θαλάσσης<sup>27</sup>.

- Σύμβαση για την «Επέμβαση στην Ανοιχτή Θάλασσα σε Περιπτώσεις Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πετρέλαιο» - International Convention Relating To Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, υιοθετήθηκε το έτος του 1969, τέθηκε σε ισχύ το 1975<sup>28</sup>.

- Η Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης ως Συνεπεία πρόκλησης Ζημιών από Πετρελαϊκή Ρύπανση (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage). Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός υιοθέτησε την εν λόγω Σύμβαση αρχικά το 1969, τέθηκε σε ισχύ από το Πρωτόκολλο του 1975, υιοθετήθηκε ξανά το έτος του 1992 και τέθηκε σε ισχύ το έτος του 1996<sup>29</sup>. Περιλαμβάνει διατάξεις για την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη και την εξασφάλιση αποζημίωσης πληγέντων προσώπων σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης. Η εν λόγω Σύμβαση αφορά περιπτώσεις πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης από διαρροή πετρελαίου το οποίο αποτελεί το μεταφερόμενο φορτίο.

- Σύμβαση για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων Ενάντια στην Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας - Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation<sup>30</sup>. Υπεγράφη στη Ρώμη το έτος του 1988 και τέθηκε σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Μαρτίου 1992, και στη συνέχεια κυρώθηκε το Πρωτόκολλο το 2005<sup>31</sup>.

---

<sup>27</sup> Life&Περιβαλλοντική Πολιτική και Διακυβέρνηση, Proteas, Παραδοτέο – Υπόδραση 2.2, Νομοθετικές απαιτήσεις ομάδων – στόχων, Κεφάλαιο Ε, Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Επικίνδυνων Υλικών IMDG.

<sup>28</sup><http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-relating-to-intervention-on-the-high-seas-in-cases-of-oil-pollution-casualties.aspx>

<sup>29</sup>[http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-\(clc\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-(clc).aspx)

<sup>30</sup> <http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv8.pdf>

<sup>31</sup> <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/c8827c35-4399-4fbb-8ea6-aebdc768f4f7/8071849.pdf>

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> : ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, βασική Αρχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελεί η εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων και των αγαθών παράλληλα με τη διασφάλιση κανόνων ανταγωνισμού, υψηλού επιπέδου ασφάλειας και ευνοϊκών συνθηκών εργασίας και προστασίας του περιβάλλοντος<sup>32</sup>.

Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: «Το άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελεί τη νομική βάση, η οποία συμπληρώνεται από τις γενικές διατάξεις της Συνθήκης για τον ανταγωνισμό και για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών»<sup>33</sup>. Στο προσκήνιο της πολιτικής ατζέντας της ΕΕ βρίσκεται μία ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική με τη διασφάλιση της Αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στο πλαίσιο ανταγωνιστικών προτύπων, με την παράλληλη διασφάλιση της προστασίας των ανθρώπων ως πλήρωμα ή ως επιβάτες ενός πλοίου, και του περιβάλλοντος<sup>34</sup>. Τα τελευταία χρόνια, έχουν καταγραφεί αξιόλογες προσπάθειες, για τη βελτίωση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, μέσω της υιοθέτησης Κανονισμών και Οδηγιών, βάσει του διεθνούς δικαίου.

---

<sup>32</sup>[http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.11.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.11.html)

<sup>33</sup>[http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.11.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.11.html)

<sup>34</sup>[http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html)

### **3.1 Ευρωπαϊκές Οδηγίες για την Ασφάλεια στις Θαλάσσιες Μεταφορές**

Βασικές ευρωπαϊκές Οδηγίες για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές είναι οι εξής:

#### Σχετικά με την κατάρτιση και τα επαγγελματικά προσόντα των ναυτικών:

“Η Οδηγία 94/58/ΕΚ, της 22ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών προσέδωσε ισχύ δικαίου της ΕΕ στη Σύμβαση του ΙΜΟ του 1978 για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW)”<sup>35</sup>. Η εν λόγω Οδηγία καθορίζει τα απαιτούμενα πρότυπα για την καταλληλότητα άσκησης του επαγγέλματος του ναυτικού, από ιατρικής άποψης, ειδικά αναφορικά με την όραση και την ακοή<sup>36</sup>. Η Οδηγία επίσης περιλαμβάνει πρότυπα για την κατάρτιση και την εκπαίδευση των ναυτικών ως υποχρέωση των κρατών - μελών, πρότυπα επικοινωνίας μεταξύ των κρατών και την ανταλλαγή πληροφοριών για τα πιστοποιητικά και τις θεωρήσεις των ναυτικών, καθώς και τον έλεγχο αυτών και δηλώνει ρητά πως η χορήγηση των πιστοποιητικών θα γίνεται μόνο σε υποψηφίους που τηρούν τις απαιτήσεις του Άρθρου 1 της παρούσας Οδηγίας<sup>37</sup>.

“Η πρόταση Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την αναγνώριση των επαγγελματικών προσόντων στην εσωτερική ναυσιπλοΐα COM(2016)082 κατήργησε την Οδηγία 96/50/ΕΚ του Συμβουλίου και την Οδηγία 91/672/ΕΟΚ του Συμβουλίου”<sup>38</sup>, και περιελάμβανε διατάξεις για τη διευκόλυνση της κινητικότητας των ναυτικών στον τομέα των μεταφορών της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τη διασφάλιση της διευρυμένης αναγνώρισης των επαγγελματικών προσόντων των ναυτικών σε όλη την Ευρώπη<sup>39</sup>.

#### Σχετικά με τον εξοπλισμό των πλοίων:

Η Οδηγία 2014/90/ΕΕ<sup>40</sup> του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23<sup>ης</sup> Ιουλίου 2014, η οποία κατήργησε την Οδηγία 96/98/ΕΚ, της 20<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1996, θεσπίζει διατάξεις για τα πρότυπα ασφάλειας και ποιότητας του εξοπλισμού των

<sup>35</sup> [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html)

<sup>36</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:51998AP0411>

<sup>37</sup> [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html)

<sup>38</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52016PC0082>

<sup>39</sup> [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html)

<sup>40</sup> [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM:320405\\_3](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM:320405_3)

πλοίων υπό τη σημαία χωρών της Ε.Ε., με στόχο την ασφάλεια του πλοίου μέσω πιστοποιημένου ασφαλούς εξοπλισμού και την πρόληψη της υδάτινης ρύπανσης.<sup>41</sup>

Σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων:

Ο Κώδικας International Ship and Port Facility Security Code - ISPS (Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων) (γίνεται αναφορά και ανωτέρω) τέθηκε σε ισχύ το 2004, κατά τη διάρκεια διάσκεψης του ΔΝΟ, σε συνδυασμό με τροποποιήσεις άλλων διεθνών συμφωνιών. Περιλαμβάνει υποχρεωτικούς κανονισμούς και συστάσεις για βελτίωση της προστασίας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων<sup>42</sup>.

Ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004<sup>43</sup> για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις της 31ης Μαρτίου 2004, θέσπισε κοινοτικά μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις έναντι του κινδύνου διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών. Επίσης προβλέπει την παροχή βάσης για την εναρμονισμένη ερμηνεία και την κοινή εφαρμογή των ειδικών μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, που ενέκρινε η Διπλωματική Διάσκεψη του IMO το Δεκέμβρη του 2002, κατά την οποία τροποποιήθηκε η Σύμβαση SOLAS και θεσπίστηκε ο Κώδικας ISPS<sup>44</sup>.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλε τον Ιούνιο του 2016 τρεις νομοθετικές προτάσεις, οι οποίες τέθηκαν σε ψηφοφορία στην επιτροπή TRAN στις 11 Απριλίου 2017.

- Η πρώτη Πρόταση COM(2016)369, για την τροποποίηση της Οδηγίας για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία<sup>45</sup>. Οι τροποποιήσεις περιλαμβάνουν την απλούστευση και τον εξορθολογισμό του υπάρχοντος κανονιστικού πλαισίου της Ε.Ε. για την ασφάλεια των επιβατηγών, με στόχο τη διασφάλιση της ορθής εφαρμογής των νομοθετικών πράξεων για την αύξηση του γενικότερου επιπέδου ασφάλειας στον τομέα<sup>46</sup>.
- Η δεύτερη πρόταση Οδηγία COM(2016)370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, τροποποιεί την Οδηγία 98/41/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις

<sup>41</sup>[http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html)

<sup>42</sup>[http://www.imo.org/en/ourwork/security/guide to maritime security/pages/solas-xi-2%20isps%20code.aspx](http://www.imo.org/en/ourwork/security/guide%20to%20maritime%20security/pages/solas-xi-2%20isps%20code.aspx)

<sup>43</sup><http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0725>

<sup>44</sup><http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0725>

<sup>45</sup><http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52016PC0369>

<sup>46</sup><http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52016PC0369>

ισχύουσες απαιτήσεις για την καταγραφή των επιβαινόντων σε επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια από και προς λιμένες της Ε.Ε.<sup>47</sup>.

- Η τρίτη πρόταση, COM(2016)371, αφορά το σύστημα επιθεωρήσεων για την ασφαλή πραγματοποίηση των τακτικών δρομολογίων με οχηματαγωγά τύπου «το-το» και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη και προτείνει τροποποίηση της Οδηγίας 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και την κατάργηση της Οδηγίας 1999/35/EK του Συμβουλίου, και η οποία αφορά την απλούστευση της ισχύουσας νομοθεσίας της ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων<sup>48</sup>. Η συγκεκριμένη πρόταση επικαιροποιεί τις υπάρχουσες απαιτήσεις για τον έλεγχο οχηματαγωγών πλοίων τύπου «το-το» και των ταχύπλοων σκαφών. Στην εν λόγω πρόταση προβλέπεται η ευθυγράμμιση των διατάξεων σχετικά με τις εκθέσεις επιθεώρησης, τις απαγορεύσεις απόπλου, τις προσφυγές, τις δαπάνες, τη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και τις κυρώσεις, σχετικά με τα τακτικά δρομολόγια των σκαφών<sup>49</sup>.

Πρωτοβουλίες που ελήφθησαν σε κοινοτικό επίπεδο μετά τα ναυάγια των πλοίων Erika(1999) και Prestige(2002): (τα συγκεκριμένα περιστατικά αναλύονται και παρακάτω στην εργασία ως προς τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις που προκλήθηκαν μετά τη βύθισή τους).

### **3.2 Δέσμη μέτρων Erika I**

Νομοθετικές εξελίξεις μετά το ναυάγιο του πλοίου «ErikaI»:

Η Οδηγία 2001/105/EK, της 19ης Δεκεμβρίου 2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, τροποποίησε τις διατάξεις της Οδηγίας 94/57/EK αναφορικά με τα κοινά πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και τις συναφείς ενέργειες των ναυτικών Αρχών<sup>50</sup>. Συγκεκριμένα, όρισε ένα σύστημα

<sup>47</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52016PC0370>

<sup>48</sup> <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EL/1-2016-371-EL-F1-1.PDF>

<sup>49</sup> [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html)

<sup>50</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32001L0105>



απόδοσης ευθύνης σε περίπτωση που στοιχειοθετηθεί συμβάν από παράλειψη ή αμέλεια<sup>51</sup>.

Η Οδηγία 2001/106/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2001 που τροποποίησε την Οδηγία 95/21/EK του Συμβουλίου, περιελάμβανε την επιβολή κοινών προτύπων, για τα κράτη μέλη, σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες παραμονής και εργασίας εντός του πλοίου, με τον έλεγχο να πραγματοποιείται από το κράτος λιμένα<sup>52</sup>.

Πολύ σημαντικός είναι ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002<sup>53</sup>, της 18ης Φεβρουαρίου του έτους 2002, ο οποίος καθόρισε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για την κατάργηση της χρήσης πετρελαιοφόρων μονού κύτους και την αντικατάστασή τους με πλοία διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού<sup>54</sup>. Μετά την καταστροφή που προκάλεσε το πλοίο «Prestige», προβλέφθηκε αυστηρότερο χρονοδιάγραμμα με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1726/2003 της 22ας Ιουλίου 2003, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αντικατάσταση των πλοίων μονού κύτους από άλλα διπλού ή ισοδύναμου σχεδιασμού<sup>55</sup>. “Στη συνέχεια, ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 530/2012, της 13ης Ιουνίου 2012, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, κατήργησε τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 417/2002, και αντιμετώπισε ορισμένες πιθανές εξαιρέσεις δυνάμει των κανόνων του ΔΝΟ ”<sup>56</sup>.

### 3.3 Δέσμη μέτρων Erika II

Η δέσμη μέτρων με την ονομασία «ErikaII»:

Με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002, της 27ης Ιουνίου 2002, συστάθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA). Αποστολή του EMSA είναι να υποστηρίζει τη δράση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, των κρατών – μελών και των υποψήφιων προς ένταξη χωρών για την επίτευξη της ασφάλειας στη

<sup>51</sup> [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html)

<sup>52</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex:32001L0106>

<sup>53</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX:32002R0417>

<sup>54</sup> Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Πράσινη Βίβλος, «Προς μια Μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό Όραμα για τους Ωκεανούς και τις Θάλασσες, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, COM (2006), 275 , Τόμος II

<sup>55</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex:32003R1726>

<sup>56</sup> [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html)

θάλασσα, να παρέχει επιστημονική και τεχνική στήριξη στα ανωτέρω μέρη καθώς και να ελέγχει την εφαρμογή των κανόνων ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές<sup>57</sup>. “Οι αρμοδιότητές του επεκτάθηκαν σημαντικά με την πάροδο του χρόνου και συμπεριλαμβάνουν πλέον την καταπολέμηση της ρύπανσης (επιχειρησιακή συνδρομή κατόπιν αιτήσεως κρατών μελών) και τα δορυφορικά συστήματα παρακολούθησης”<sup>58</sup>. Ο «Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 100/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 1406/2002 αναφορικά με τη σύσταση του Οργανισμού EMSA»<sup>59</sup>, όρισε με σαφήνεια τις λειτουργίες και τα καθήκοντα του Οργανισμού και όρισε νέα καθήκοντα για την καταπολέμηση περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης<sup>60</sup>, ενδεικτικά προβλέπει<sup>61</sup>:

- “Εστιάζοντας στα κατά προτεραιότητα καθήκοντά του, που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα, ο Οργανισμός θα πρέπει να αναλάβει ορισμένα νέα κύρια και δευτερεύοντα καθήκοντα που θα ανταποκρίνονται στην εξέλιξη της πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα στην Ένωση και σε διεθνές επίπεδο”<sup>62</sup>.
- “Ο Οργανισμός θα πρέπει να ενεργεί προς το συμφέρον της Ένωσης. Συμπεριλαμβάνεται εν προκειμένω η περίπτωση να ανατίθεται στον Οργανισμό καθήκον δράσης εκτός της επικράτειας των κρατών μελών σε πεδία της αρμοδιότητάς του ή παροχής επιστημονικής και τεχνικής συνδρομής σε οικείες τρίτες χώρες για να προωθεί την πολιτική της Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα”<sup>63</sup>.
- “Ο Οργανισμός θα πρέπει να παρέχει τεχνική συνδρομή στα κράτη μέλη ώστε να διευκολύνεται η δημιουργία των απαραίτητων εθνικών ικανοτήτων για την εφαρμογή του κεκτημένου της Ένωσης”<sup>64</sup>.
- “Ο Οργανισμός θα πρέπει να παρέχει επιχειρησιακή συνδρομή στα κράτη μέλη και στην Επιτροπή. Συμπεριλαμβάνονται εν προκειμένω υπηρεσίες όπως το ενωσιακό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών (SafeSeaNet), η ευρωπαϊκή υπηρεσία παρακολούθησης πετρελαιοκηλίδων μέσω δορυφόρου (CleanSeaNet), το Κέντρο δεδομένων για την ταυτοποίηση και τον εντοπισμό

<sup>57</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-01-387\\_el.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-01-387_el.htm)

<sup>58</sup> [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html)

<sup>59</sup> [http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009\\_2014/documents/com/com\(2013\)0174\\_/com\(2013\)0174\\_el.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com(2013)0174_/com(2013)0174_el.pdf)

<sup>60</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?qid=1497273295835&uri=CELEX:32013R0100>

<sup>61</sup> [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html)

<sup>62</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?qid=1497273295835&uri=CELEX:32013R0100>

<sup>63</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?qid=1497273295835&uri=CELEX:32013R0100>

<sup>64</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?qid=1497273295835&uri=CELEX:32013R0100>

σκαφών εξ αποστάσεως της Ευρωπαϊκής Ένωσης (κέντρο δεδομένων LRIT της ΕΕ) και τη βάση δεδομένων των επιχειρήσεων του ελέγχου των πλοίων από το κράτος λιμένα της ΕΕ (Thetis)<sup>65</sup>.

-  
Ο EMSA κατέχει διευρυμένο ρόλο και διαθέτει τα κατάλληλα εργαλεία για την στήριξη των μέσων καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης, τη βελτίωση της ναυσιπλοΐας και γενικότερα της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές. Οι αρμοδιότητες του έχουν τόσο προληπτικό “όπως ο έλεγχος του τρόπου εφαρμογής ορισμένων νόμων και η αξιολόγηση της συνολικής αποτελεσματικότητάς τους”, όσο και κατασταλτικό χαρακτήρα “όπως η αποστολή σε χώρες της ΕΕ σκαφών απάντλησης πετρελαίου σε περίπτωση μεγάλης πετρελαιοκηλίδας στη θάλασσα και ο εντοπισμός θαλάσσιας ρύπανσης μέσω δορυφορικής επιτήρησης”<sup>66</sup>.

“Παράλληλα, ο EMSA έχει αναπτύξει ένα δίκτυο πληροφοριών, παρακολούθησης και εκπαίδευσης για την αντιμετώπιση ευρέως φάσματος αιτημάτων από κράτη-μέλη που σχετίζονται με θέματα ασφάλειας της θάλασσας. Έτσι, σήμερα διαθέτει σε επιχειρησιακή λειτουργία:

- το πρόγραμμα ανταλλαγής εξειδικευμένων εμπειρογνομόνων θαλάσσιας ρύπανσης (EMPOLLEX) το οποίο προωθεί την εκπαίδευση, την ανταλλαγή πληροφοριών και μεθόδων δράσης και την διεθνή συνεργασία,

- την Συμβουλευτική Τεχνική Ομάδα Ετοιμότητας και Αντίδρασης έναντι της Θαλάσσιας Ρύπανσης (MPPR CTG), η οποία έχει σαν κύριο στόχο να παρέχει σε κοινοτικό επίπεδο μία πλατφόρμα συνεργασίας μεταξύ των κρατών-μελών συμβάλλοντας στην βελτίωση ετοιμότητας και αντιμετώπισης της ακούσιας και εκούσιας θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία,

- το ευρωπαϊκό δορυφορικό σύστημα εντοπισμού πλοίων και πετρελαιοκηλίδων (CleanSeaNet) το οποίο βοηθάει στην επιτήρηση των ευρωπαϊκών θαλασσών και ακτών μέσω του εντοπισμού, παρακολούθησης και ανίχνευσης της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο καθώς και του εντοπισμού των ρυπαινόντων πλοίων,

- το ευρωπαϊκό σύστημα παρακολούθησης και ενημέρωσης κυκλοφορίας (SafeSeaNet) των πλοίων το οποίο έχει ως στόχο την ενίσχυση της ασφάλειας στην θάλασσα και των λιμένων, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και

---

<sup>65</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?qid=1497273295835&uri=CELEX:32013R0100>

<sup>66</sup> [https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/ems\\_a\\_el](https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/ems_a_el)

την ενίσχυση της αποτελεσματικής διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας και των θαλάσσιων μεταφορών.

➤ το ευρωπαϊκό σύστημα πληροφόρησης THETIS το οποίο ενισχύει το καθεστώς επιθεώρησης του κανονισμού ελέγχου του κράτους ελλιμενισμού<sup>67</sup>.

Απολογιστικά, η Ε.Ε. μέσω της λειτουργίας του EMSA, επιχειρεί να ενισχύσει το τομέα της ασφάλειας στη ναυτιλία, μέσω ενός συγκεκριμένου οργάνου με αποκλειστική ενασχόληση πτυχές της ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα όπως προαναφέραμε.

Το 2009 η Ε.Ε. προχώρησε στη ψήφιση μίας τρίτης δέσμης νομοθετικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα, όπως αναφέρει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ως εξής<sup>68</sup>:

- αναδιτύπωση της «Οδηγίας 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009 για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα<sup>69</sup>», προβλέπει τη χρήση αποτελεσματικότερων και πιο τακτικών επιθεωρήσεων, με τη χρήση νέων μηχανισμών ελέγχου, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, για την πρόληψη της ρύπανσης ανάλογα με το επίπεδο επικινδυνότητας για κάθε περιστατικό<sup>70</sup>.

- την “Οδηγία 2009/21/EK, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009<sup>71</sup>, η οποία θέτει ρητά πως τα κράτη - μέλη πρέπει να διενεργούν αυστηρούς ελέγχους των πλοίων που βρίσκονται υπό τη σημαία τους, για την συμμόρφωση τους με τις δεθνείς διατάξεις”, και αναφέρει πως: α) “τα κράτη – μέλη πρέπει να εκπληρώνουν με ακρίβεια τις υποχρεώσεις τους ως κράτη σημαίας” και β) “να διατηρηθεί η ασφάλεια και να αποφευχθούν περιστατικά ρύπανσης από πλοία σημαίας κρατών – μελών<sup>72</sup>”.

- η «Οδηγία 2009/17/EK, της 23ης Απριλίου 2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου η οποία τροποποίησε την Οδηγία 2002/59/EK, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης<sup>73</sup> το λεγόμενο SafeSeaNet), δίκτυο ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών για τα πλοία και τα μεταφερόμενα φορτία.<sup>74</sup>

<sup>67</sup> [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html)[http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html)

<sup>68</sup> [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html)

<sup>69</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32009L0016>

<sup>70</sup> [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html)

<sup>71</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX:32009L0021>

<sup>72</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX:32009L0021>

<sup>73</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX:32009L0017>

<sup>74</sup> [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html)

- την «Οδηγία 2009/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της Οδηγίας 1999/35/EK του Συμβουλίου και της Οδηγίας 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου»<sup>75</sup>.
- “τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009 και την Οδηγία 2009/15/EK, της 23ης Απριλίου 2009<sup>76</sup>, για τη θέσπιση κοινών κανόνων και προτύπων για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου των πλοίων για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών Αρχών”<sup>77</sup>, και “τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος (βάσει της Σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 2002)”<sup>78</sup>.

---

<sup>75</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex:32009L0018>

<sup>76</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:32009L0015>

<sup>77</sup> [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html)

<sup>78</sup> [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup> : ΕΘΝΙΚΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας και η ανάδειξή της Ελλάδας σε μία από τις σημαντικότερες ναυτικές δυνάμεις του κόσμου, οφείλεται σε μεγάλο βαθμό, στην ύπαρξη ολοκληρωμένου θεσμικού πλαισίου και πολιτικών, που ρυθμίζουν τις λειτουργίες του τομέα της ναυτιλίας.

“Το Ναυτικό Δίκαιο ή Εμπορικό Ναυτικό Δίκαιο (Maritime Law) αποτελεί το σύνολο των Κανόνων που ρυθμίζουν τις σχέσεις που ανάγονται στο ναυτικό ή θαλάσσιο εμπόριο, στη ναυσιπλοΐα και στη ναυτιλία γενικότερα”<sup>79</sup>. Το Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο που ρυθμίζει θέματα προστασίας του δημοσίου συμφέροντος και του κοινωνικού συνόλου, και στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο που ρυθμίζει θέματα προστασίας ιδιωτικών σχέσεων και συμφερόντων<sup>80</sup>.

### 4.1 Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο

Το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο ρυθμίζει θέματα που αφορούν:

- α) τις ενέργειες από τη μεριά του Κράτους για τη διαχείριση των θαλάσσιων μεταφορών και τη ναυτιλία γενικότερα, όπως π.χ. την ασφάλεια των μεταφορών, των πλοίων και των λιμένων, εθνικότητα πλοίου κ.ο.κ.<sup>81</sup> και
- β) αντιστρόφως τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των εργαζομένων στη ναυτιλία έναντι του Κράτους<sup>82</sup>. Οι διατάξεις του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου εμπεριέχονται στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) του 1973<sup>83</sup>.

<sup>79</sup> Παξινός Αλ., «Πειθαρχικό και Ναυτικό Δίκαιο στη Ναυτική Εργασία», ΑΕΝ Μακεδονίας <https://maredu.gunet.gr/modules/document/file.php/MAK263/%CE%9D%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CE%B8%CE%B5%CF%83%CE%AF%CE%B1%20-%20%CE%9A%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CE%AF%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CE%B8%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%B9%CE%BA%CF%8C%20%CE%BA%CE%B1%CE%B9%20%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C%20%CE%B4%CE%AF%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CE%BF%20%CF%83%CF%84%CE%B7%20%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE%20%CE%B5%CF%81%CE%B3%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1.pdf>

<sup>80</sup> Παξινός Αλ., «Πειθαρχικό και Ναυτικό Δίκαιο στη Ναυτική Εργασία», ΑΕΝ Μακεδονίας <https://maredu.gunet.gr/modules/document/file.php/MAK263/%CE%9D%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CE%B8%CE%B5%CF%83%CE%AF%CE%B1%20-%20%CE%9A%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CE%AF%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CE%B8%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%B9%CE%BA%CF%8C%20%CE%BA%CE%B1%CE%B9%20%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C%20%CE%B4%CE%AF%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CE%BF%20%CF%83%CF%84%CE%B7%20%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE%20%CE%B5%CF%81%CE%B3%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1.pdf>

<sup>81</sup> Χατζοπούλου Α., Γερασίμου Σ., Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, διαθέσιμο: <http://filonoi.gr/wp-content/uploads/2015/07/pdf37.pdf>

<sup>82</sup> Χατζοπούλου Α., Γερασίμου Σ., Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, διαθέσιμο: <http://filonoi.gr/wp-content/uploads/2015/07/pdf37.pdf>

## 4.2 Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο

Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο ρυθμίζει θέματα που αφορούν:

“τις δικαιοπρακτικές σχέσεις και τις αστικές ευθύνες που προκύπτουν από την κυριότητα ή την εκμετάλλευση ενός πλοίου και από την άσκηση της ναυτικής εμπορίας”<sup>84</sup>. Οι διατάξεις του Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου εμπεριέχονται στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) του 1958<sup>85</sup>, αλλά και σε Διεθνείς Συμβάσεις που ενσωματώθηκαν στο εθνικό Δίκαιο (και παρουσιάζονται ανωτέρω), στον Αστικό Κώδικα (ΑΚ), στο Εμπορικό Δίκαιο και στον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας<sup>86</sup>.

“Επιμέρους Διακρίσεις:

Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται ως εξής:

στο Ναυτεργατικό Δίκαιο,

στο Δίκαιο της Θαλάσσιας Αρωγής,

στο Δίκαιο της Ναυτικής Ασφάλισης και

στο Δίκαιο της Κοινής Αβαρίας.

Επιμέρους κατηγορίες του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου είναι:

το Διοικητικό Ναυτικό Δίκαιο,

το Ειδικό Ποινικό Δίκαιο και

το Φορολογικό Ναυτικό Δίκαιο<sup>87</sup>.

Σύμφωνα με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής<sup>88</sup>, βασικά όργανα του θεσμικού πλαισίου που εφαρμόζεται στο εσωτερικό της χώρας, αποτελούν:

- Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ)- ΝΔ.187/73<sup>89</sup>

<sup>83</sup> <http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikis/%CE%95%CF%85%CF%81%CE%B5%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B9%CE%BF/%CE%9A%CE%A9%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%A3%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%CE%A5>

<sup>84</sup> Χατζοπούλου Α., Γερασίμου Σ., Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, διαθέσιμο: <http://filonoi.gr/wp-content/uploads/2015/07/pdf37.pdf>

<sup>85</sup> <http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikis/%CE%95%CF%85%CF%81%CE%B5%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B9%CE%BF/%CE%9A%CE%A9%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%A3%CE%94%CE%97%CE%99%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%CE%A5>

<sup>86</sup> Χατζοπούλου Α., Γερασίμου Σ., Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, διαθέσιμο <http://filonoi.gr/wp-content/uploads/2015/07/pdf37.pdf>

<sup>87</sup> Χατζοπούλου Α., Γερασίμου Σ., Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, διαθέσιμο: <http://filonoi.gr/wp-content/uploads/2015/07/pdf37.pdf>

<sup>88</sup> <https://www.yen.gr/home>

<sup>89</sup> <http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikis/%CE%95%CF%85%CF%81%CE%B5%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B9%CE%BF/%CE%9A%CE%A9%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%A3%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%CE%A5>

- Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ)- Ν.3816/58<sup>90</sup>
- Οι Εγκριτικές Πράξεις Νηολόγησης (Άρθρο 13 Ν.Δ. 2687/53).

“Στον Κ.Δ.Ν.Δ. περιέχονται διατάξεις δημοσίου αναγκαστικού δικαίου , οι οποίες αναφέρονται στους τρεις βασικούς πυλώνες της ναυτιλίας (πλοίο, ναυτικοί, λιμάνια). Στον Κ.Ι.Ν.Δ. περιέχονται διατάξεις κυρίως ενδοτικού δικαίου που ρυθμίζουν μεταξύ άλλων θέματα διενέργειας του θαλάσσιου εμπορίου, σύμβασης ναυτολόγησης, θαλάσσιας ασφάλισης, ναυτικής υποθήκης”<sup>91</sup>.

Αναλυτικότερα:

Ο ΚΙΝΔ του 1958, αντικατέστησε το νόμο ΓΨΙΖ, και περιλαμβάνει διατάξεις που αφορούν στο πλοίο και το πλήρωμα αυτού, όπως και στις ευθύνες του Πλοιάρχου και του Πλοιοκτήτη, στη διενέργεια των ναυλώσεων, σε θέματα ναυτικής πίστης, θαλάσσιας αρωγής, συγκρούσεων μεταξύ πλοίων και γενικότερα ασφάλειας<sup>92</sup>.

Αναφορικά με τον Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), κυρώθηκε με το Ν.Δ. 187/1972 και τέθηκε σε ισχύ από την 4η Απριλίου του έτους 1974.

Αναλυτικότερα:

Ο Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) περιλαμβάνει διατάξεις που αφορούν:

- α) Σε θέματα πλοίων και άλλων ναυπηγημάτων, όπως απόκτηση ή αποβολή εθνικότητας ενός πλοίου, ναυτιλιακών εγγράφων κλπ,
- β) Σε ζητήματα που αφορούν το πλήρωμα, όπως η εκπαίδευσή τους, υποχρεώσεις και δικαιώματα.
- γ) Σε θέματα λιμενικής αστυνομίας.

[3%CE%99%CE%9F%CE%A5%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%CE%A5](http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikis/%CE%95%CF%85%CF%81%CE%B5%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B9%CE%BF/%CE%9A%CE%A9%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%A3%CE%99%CE%94%CE%99%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%CE%A5)

<sup>90</sup><http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikis/%CE%95%CF%85%CF%81%CE%B5%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B9%CE%BF/%CE%9A%CE%A9%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%A3%CE%99%CE%94%CE%99%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%CE%A5>

<sup>91</sup><https://www.yen.gr/home>

<sup>92</sup>Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ΄ Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014 [http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)



δ) και άλλα ναυτιλιακά θέματα

Στο τελευταίο μέρος του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) εμπεριέχονται ποινικές και πειθαρχικές διατάξεις που αφορούν στους ναυτικούς και προβλέπονταν στον μέχρι τότε ισχύοντα Ποινικό και Πειθαρχικό Κώδικα Εμπορικού Ναυτικού (Π.Π.Κ.Ε.Ν.)<sup>93</sup>.

Σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διατάξεις του ΚΙΝΔ, ο Πλοίαρχος ενός πλοίου, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, έχει την πλήρη ευθύνη για την τήρηση των προβλεπόμενων λειτουργιών του πλοίου, των καθηκόντων του πληρώματος, τη πορεία και την γενικότερη ασφάλεια του πληρώματος, του πλοίου και του φορτίου. Ο Πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να τηρεί βιβλίο διαταγών γέφυρας, στο οποίο εμπεριέχεται η πορεία του ταξιδιού και καταγράφεται κάθε άλλη διαταγή ή παρατήρηση προς τον αξιωματικό φυλακής. Κατά την αλλαγή φυλακής, οι αξιωματικοί φυλακής πρέπει να ενημερώνονται για τις διαταγές του Πλοίαρχου και να υπογράφουν στο βιβλίο διαταγών γέφυρας. Η παρουσία πλοηγού στο πλοίο δεν απαλλάσσει τον Πλοίαρχο τις ευθύνες του κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Επίσης ο Κώδικας αναφέρει επίσης, πως σε περίπτωση σύγκρουσης του πλοίου, ο Πλοίαρχος οφείλει να προσφέρει βοήθεια τόσο στο δικό του πλήρωμα και επιβάτες, όσο και στον άλλου πλοίου σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ δύο πλοίων, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τους επιβαίνοντες του πλοίου στο οποίο ο ίδιος είναι υπεύθυνος<sup>94</sup>.

Επίσης στις εν λόγω Διατάξεις, συμπεριλαμβάνονται και οι ευθύνες σε περίπτωση πρόκλησης ζημιάς από τη σύγκρουση του πλοίου, ανάλογα την υπαιτιότητα, δηλαδή ποιος προκάλεσε τη σύγκρουση από λάθος χειρισμούς. Ο Πλοίαρχος, ο αξιωματικός φυλακής ή ο πλοηγός σε περίπτωση που φέρει ευθύνη, του πλοίου, που εξ' αμελείας δεν τηρεί τις διατάξεις των Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγή Συγκρούσεων στη

<sup>93</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014 [http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>94</sup> Παξινός Αλ., «Πειθαρχικό και Ναυτικό Δίκαιο στη Ναυτική Εργασία», ΑΕΝ Μακεδονίας [https://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0ahUKewj\\_wsCAjM\\_WAhUIDsAKHYDoCvcQFggwMAI&url=https%3A%2F%2Fmaredu.gunet.gr%2Fmodules%2Fdocument%2Ffile.php%2FMAK324%2F%25CE%2591%2527%2520%25CE%25BC%25CE%25AD%25CF%2581%25CE%25BF%25CF%2582%2520%25CE%25A3%25CE%25B7%25CE%25BC%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%258E%25CF%2583%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%2582%2520%25CE%2594%25CE%2599%25CE%2595%25CE%2598%25CE%259D%25CE%2597%25CE%25A3%2520%25CE%259D%25CE%2591%25CE%25A5%25CE%25A4%25CE%2599%25CE%259B%25CE%2599%25CE%2591%25CE%259A%25CE%2597%2520%25CE%25A0%25CE%259F%25CE%259B%25CE%2599%25CE%25A4%25CE%2599%25CE%259A%25CE%2597%252C%2520%25CE%2594%25CE%2599%25CE%259A%25CE%2591%25CE%2599%25CE%259F%2520%25CE%25A4%25CE%2597%25CE%25A3%2520%25CE%2598%25CE%2591%25CE%259B%25CE%2591%25CE%25A3%25CE%25A3%25CE%2591%25CE%25A3.docx&usq=AOvVaw30xmK35HMPjEZ9u8iCeCqm](https://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0ahUKewj_wsCAjM_WAhUIDsAKHYDoCvcQFggwMAI&url=https%3A%2F%2Fmaredu.gunet.gr%2Fmodules%2Fdocument%2Ffile.php%2FMAK324%2F%25CE%2591%2527%2520%25CE%25BC%25CE%25AD%25CF%2581%25CE%25BF%25CF%2582%2520%25CE%25A3%25CE%25B7%25CE%25BC%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%258E%25CF%2583%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%2582%2520%25CE%2594%25CE%2599%25CE%2595%25CE%2598%25CE%259D%25CE%2597%25CE%25A3%2520%25CE%259D%25CE%2591%25CE%25A5%25CE%25A4%25CE%2599%25CE%259B%25CE%2599%25CE%2591%25CE%259A%25CE%2597%2520%25CE%25A0%25CE%259F%25CE%259B%25CE%2599%25CE%25A4%25CE%2599%25CE%259A%25CE%2597%252C%2520%25CE%2594%25CE%2599%25CE%259A%25CE%2591%25CE%2599%25CE%259F%2520%25CE%25A4%25CE%2597%25CE%25A3%2520%25CE%2598%25CE%2591%25CE%259B%25CE%2591%25CE%25A3%25CE%25A3%25CE%2591%25CE%25A3.docx&usq=AOvVaw30xmK35HMPjEZ9u8iCeCqm)

θάλασσα (ΔΚΑΣ) του 1972<sup>95</sup>, τιμωρούνται με φυλάκιση μέχρι οκτώ(8) μηνών και ενδεχομένως καταβολή χρηματικής ποινής.<sup>96</sup> Επίσης, “Αν από τις αναφερόμενες παραβάσεις ή από αμέλεια άλλου μέλους πληρώματος, κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του, προκλήθηκε σύγκρουση με άλλο πλοίο ή προσάραξη (σε αβαθή) ή πρόσκρουση του πλοίου σε εμπόδιο, καταφανές ή γνωστό (π.χ. σε προβλήτα) ή επήλθε σοβαρή βλάβη του πλοίου ή του φορτίου, τότε επιβάλλεται αυστηρότερη ποινή φυλακίσεως (μέχρι 3 έτη) και χρηματική ποινή”<sup>97</sup>. Εάν από τις παραβάσεις επήλθε απώλεια του πλοίου ή απόλυτη ανικανότητα αυτού ή ολική απώλεια του φορτίου ή θάνατος προσώπου ή βαρύς τραυματισμός, ο υπαίτιος τιμωρείται με βαρύτερη ποινή, η οποία δεν μπορεί να είναι κατώτερη των 3 μηνών, και με χρηματική ποινή”<sup>98</sup>.

<sup>95</sup> Δημαράκης Α., Ντούνης Χ., «Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα», Ίδρυμα Ευγενίδου, Βιβλιοθήκη του Ναυτικού, Αθήνα 2006. <http://taxiploigisi.gr/pdf/dkas.pdf>

<sup>96</sup> Παζινός Αλ., «Πειθαρχικό και Ναυτικό Δίκαιο στη Ναυτική Εργασία», ΑΕΝ Μακεδονίας [https://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0ahUKEwj\\_wsCAjM\\_WAhUIDsAKHYDoCvcQFggwMAI&url=https%3A%2F%2Fmaredu.gunet.gr%2Fmodules%2Fdocument%2Ffile.php%2FMAK324%2F%25CE%2591%2527%2520%25CE%25BC%25CE%25AD%25CF%2581%25CE%25BF%25CF%2582%2520%25CE%25A3%25CE%25B7%25CE%25BC%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%258E%25CF%2583%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%2582%2520%25CE%2594%25CE%2599%25CE%2595%25CE%2598%25CE%259D%25CE%2597%25CE%25A3%2520%25CE%259D%25CE%2591%25CE%25A5%25CE%25A4%25CE%2599%25CE%259B%25CE%2599%25CE%2591%25CE%259A%25CE%2597%2520%25CE%25A0%25CE%259F%25CE%259B%25CE%2599%25CE%25A4%25CE%2599%25CE%259A%25CE%2597%2520%25CE%2594%25CE%2599%25CE%259A%25CE%2591%25CE%2599%25CE%259F%2520%25CE%25A4%25CE%2597%25CE%25A3%2520%25CE%2598%25CE%2591%25CE%259B%25CE%2591%25CE%25A3%25CE%25A3%25CE%2591%25CE%25A3.docx&usg=AOvVaw30xmK35HMPJJEZ9u8iCeCqm](https://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0ahUKEwj_wsCAjM_WAhUIDsAKHYDoCvcQFggwMAI&url=https%3A%2F%2Fmaredu.gunet.gr%2Fmodules%2Fdocument%2Ffile.php%2FMAK324%2F%25CE%2591%2527%2520%25CE%25BC%25CE%25AD%25CF%2581%25CE%25BF%25CF%2582%2520%25CE%25A3%25CE%25B7%25CE%25BC%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%258E%25CF%2583%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%2582%2520%25CE%2594%25CE%2599%25CE%2595%25CE%2598%25CE%259D%25CE%2597%25CE%25A3%2520%25CE%259D%25CE%2591%25CE%25A5%25CE%25A4%25CE%2599%25CE%259B%25CE%2599%25CE%2591%25CE%259A%25CE%2597%2520%25CE%25A0%25CE%259F%25CE%259B%25CE%2599%25CE%25A4%25CE%2599%25CE%259A%25CE%2597%2520%25CE%2594%25CE%2599%25CE%259A%25CE%2591%25CE%2599%25CE%259F%2520%25CE%25A4%25CE%2597%25CE%25A3%2520%25CE%2598%25CE%2591%25CE%259B%25CE%2591%25CE%25A3%25CE%25A3%25CE%2591%25CE%25A3.docx&usg=AOvVaw30xmK35HMPJJEZ9u8iCeCqm)

<sup>97</sup> Παζινός Αλ., «Πειθαρχικό και Ναυτικό Δίκαιο στη Ναυτική Εργασία», ΑΕΝ Μακεδονίας [https://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0ahUKEwj\\_wsCAjM\\_WAhUIDsAKHYDoCvcQFggwMAI&url=https%3A%2F%2Fmaredu.gunet.gr%2Fmodules%2Fdocument%2Ffile.php%2FMAK324%2F%25CE%2591%2527%2520%25CE%25BC%25CE%25AD%25CF%2581%25CE%25BF%25CF%2582%2520%25CE%25A3%25CE%25B7%25CE%25BC%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%258E%25CF%2583%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%2582%2520%25CE%2594%25CE%2599%25CE%2595%25CE%2598%25CE%259D%25CE%2597%25CE%25A3%2520%25CE%259D%25CE%2591%25CE%25A5%25CE%25A4%25CE%2599%25CE%259B%25CE%2599%25CE%2591%25CE%259A%25CE%2597%2520%25CE%25A0%25CE%259F%25CE%259B%25CE%2599%25CE%25A4%25CE%2599%25CE%259A%25CE%2597%2520%25CE%2594%25CE%2599%25CE%259A%25CE%2591%25CE%2599%25CE%259F%2520%25CE%25A4%25CE%2597%25CE%25A3%2520%25CE%2598%25CE%2591%25CE%259B%25CE%2591%25CE%25A3%25CE%25A3%25CE%2591%25CE%25A3.docx&usg=AOvVaw30xmK35HMPJJEZ9u8iCeCqm](https://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0ahUKEwj_wsCAjM_WAhUIDsAKHYDoCvcQFggwMAI&url=https%3A%2F%2Fmaredu.gunet.gr%2Fmodules%2Fdocument%2Ffile.php%2FMAK324%2F%25CE%2591%2527%2520%25CE%25BC%25CE%25AD%25CF%2581%25CE%25BF%25CF%2582%2520%25CE%25A3%25CE%25B7%25CE%25BC%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%258E%25CF%2583%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%2582%2520%25CE%2594%25CE%2599%25CE%2595%25CE%2598%25CE%259D%25CE%2597%25CE%25A3%2520%25CE%259D%25CE%2591%25CE%25A5%25CE%25A4%25CE%2599%25CE%259B%25CE%2599%25CE%2591%25CE%259A%25CE%2597%2520%25CE%25A0%25CE%259F%25CE%259B%25CE%2599%25CE%25A4%25CE%2599%25CE%259A%25CE%2597%2520%25CE%2594%25CE%2599%25CE%259A%25CE%2591%25CE%2599%25CE%259F%2520%25CE%25A4%25CE%2597%25CE%25A3%2520%25CE%2598%25CE%2591%25CE%259B%25CE%2591%25CE%25A3%25CE%25A3%25CE%2591%25CE%25A3.docx&usg=AOvVaw30xmK35HMPJJEZ9u8iCeCqm)

<sup>98</sup> Παζινός Αλ., «Πειθαρχικό και Ναυτικό Δίκαιο στη Ναυτική Εργασία», ΑΕΝ Μακεδονίας [https://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0ahUKEwj\\_wsCAjM\\_WAhUIDsAKHYDoCvcQFggwMAI&url=https%3A%2F%2Fmaredu.gunet.gr%2Fmodules%2Fdocument%2Ffile.php%2FMAK324%2F%25CE%2591%2527%2520%25CE%25BC%25CE%25AD%25CF%2581%25CE%25BF%25CF%2582%2520%25CE%25A3%25CE%25B7%25CE%25BC%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%258E%25CF%2583%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%2582%2520%25CE%2594%25CE%2599%25CE%2595%25CE%2598%25CE%259D%25CE%2597%25CE%25A3%2520%25CE%259D%25CE%2591%25CE%25A5%25CE%25A4%25CE%2599%25CE%259B%25CE%2599%25CE%2591%25CE%259A%25CE%2597%2520%25CE%25A0%25CE%259F%25CE%259B%25CE%2599%25CE%25A4%25CE%2599%25CE%259A%25CE%2597%2520%25CE%2594%25CE%2599%25CE%259A%25CE%2591%25CE%2599%25CE%259F%2520%25CE%25A4%25CE%2597%25CE%25A3%2520%25CE%2598%25CE%2591%25CE%259B%25CE%2591%25CE%25A3%25CE%25A3%25CE%2591%25CE%25A3.docx&usg=AOvVaw30xmK35HMPJJEZ9u8iCeCqm](https://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0ahUKEwj_wsCAjM_WAhUIDsAKHYDoCvcQFggwMAI&url=https%3A%2F%2Fmaredu.gunet.gr%2Fmodules%2Fdocument%2Ffile.php%2FMAK324%2F%25CE%2591%2527%2520%25CE%25BC%25CE%25AD%25CF%2581%25CE%25BF%25CF%2582%2520%25CE%25A3%25CE%25B7%25CE%25BC%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%258E%25CF%2583%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%2582%2520%25CE%2594%25CE%2599%25CE%2595%25CE%2598%25CE%259D%25CE%2597%25CE%25A3%2520%25CE%259D%25CE%2591%25CE%25A5%25CE%25A4%25CE%2599%25CE%259B%25CE%2599%25CE%2591%25CE%259A%25CE%2597%2520%25CE%25A0%25CE%259F%25CE%259B%25CE%2599%25CE%25A4%25CE%2599%25CE%259A%25CE%2597%2520%25CE%2594%25CE%2599%25CE%259A%25CE%2591%25CE%2599%25CE%259F%2520%25CE%25A4%25CE%2597%25CE%25A3%2520%25CE%2598%25CE%2591%25CE%259B%25CE%2591%25CE%25A3%25CE%25A3%25CE%2591%25CE%25A3.docx&usg=AOvVaw30xmK35HMPJJEZ9u8iCeCqm)

### 4.3 Ναυτικά Αδικήματα και Ποινικές Ευθύνες

Ο πρώτος «Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδικας του Εμπορικού Ναυτικού» τέθηκε σε ισχύ το έτος του 1924. Σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, οι πειθαρχικές νομικές διατάξεις περιλαμβάνονται στον ΚΔΝΔ<sup>99</sup>.

Ναυτικό Αδίκημα.

Ως Ναυτικό Αδίκημα, σύμφωνα με τον ΚΔΝΔ, θεωρούνται ορισμένες παραβατικές – παράνομες πράξεις που λαμβάνουν χώρα εντός ενός πλοίου ανεξαρτήτως εθνικότητας του δράστη<sup>100</sup>.

Κατηγορίες Ναυτικών Αδικημάτων αποτελούν:

1. Λιποταξία
2. Εγκατάλειψη πλοίου σε περίπτωση κινδύνου
3. Στάση (ανταρσία)
4. Πράξη βίας εναντίον του πλοιάρχου ή άλλου μέλους του πληρώματος
5. Κατάχρηση εξουσίας
6. Μη αυτοπρόσωπη διεύθυνση του πλοίου
7. Άρνηση εκτέλεσης διαταγής του Πλοιάρχου
8. Παραβατική πράξη του πλοιάρχου σε ώρα κινδύνου
9. Παραλείψεις/πράξη από αμέλεια του πλοιάρχου κατά τη διάρκεια σύγκρουσης του πλοίου
10. Παραβάσεις ισχύοντος κανονισμού για αποφυγή σύγκρουσης του πλοίου
11. Παράνομη/αβάσιμη αλλαγή πορείας/κατεύθυνσης του πλοίου
12. Μη παροχή βοήθειας σε πρόσωπα σε κατάσταση κινδύνου
13. Εγκατάλειψη ασθενών στην αλλοδαπή
14. Παράνομη ναυτολόγηση λιποτακτών
15. Παράνομη φυγάδευση προσώπων<sup>101</sup>

<sup>99</sup>Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>100</sup>Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>101</sup>Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

Σύμφωνα με τον ΚΔΝΔ, οι πράξεις που χαρακτηρίζονται ως ναυτικά αδικήματα (εντός του πλοίου και κυρίως αφορούν το πλήρωμα) δύναται να κατηγοριοποιηθούν, ως εξής:

- a) Σε αυτά που αφορούν τα καθήκοντα του πληρώματος κατά την εκτέλεση υπηρεσιών τους (εγκατάλειψη θέσης, αδικαιολόγητη απουσία χωρίς ενημέρωση, εγκατάλειψη πλοίου που βρίσκεται σε κατάσταση κινδύνου, δίχως την εντολή/άδεια του πλοιάρχου).
- b) Σε αδικήματα που διαπράττονται λόγω της μη εφαρμογής πειθαρχίας (ανυπακοή, μέθη εν ώρα υπηρεσίας, άσκηση απειλής κατά ανωτέρου/μέλους πληρώματος, περιστατικό βιαιοπραγίας).
- c) Σε πράξεις που στρέφονται κατά της ιδιοκτησίας του πλοίου ή του ίδιου του φορτίου από εξωγενείς παράγοντες (επίθεση κατά του πλοίου και του πληρώματος, πρόκληση ζημιάς στο πλοίο, διάπραξη πειρατείας σε ορισμένες περιπτώσεις ή ληστείας, πρόκληση ζημιάς στο φορτίο).
- d) Γενικότερα σε αδικήματα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του πληρώματος, του πλοίου και του φορτίου.
- e) Σε πράξεις που αποτελούν υπηρεσιακές παραβάσεις του πληρώματος
- f) Σε εκείνα που διαπράττονται από εξωγενείς ανθρώπινους παράγοντες<sup>102</sup>.

Αναλυτικότερα.

Αδικήματα λόγω απουσίας πειθαρχίας:

1. Η αδικαιολόγητη/παράνομη απουσία.

Το αδίκημα της, παράνομης/δίχως ενημέρωση του Πλοιάρχου, απουσίας υφίσταται όταν μέλος του πληρώματος του πλοίου απουσιάζει αδικαιολόγητα από αυτό, ενώ διεξάγεται η υπηρεσία κατά φυλακές, εάν δεν υπάρχουν φυλακές η αδικαιολόγητη απουσία θεωρείται παράπτωμα.

<sup>102</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014  
[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

## 2. Η εγκατάλειψη θέσης.

Σε περίπτωση που μέλος του πληρώματος απουσιάζει αδικαιολόγητα από το πλοίο κατά το χρόνο διατεταγμένης υπηρεσίας, όπως π.χ. φύλαξη του πλοίου ή του φορτίου ή άλλη εργασία. Σε τέτοια περίπτωση η τιμωρία προβλέπεται έως και με φυλάκιση μέχρι έξι μηνών. Η περίπτωση εγκατάλειψη θέσης κατά τη διάρκεια διατεταγμένης εντολής, θεωρείται ως μεγίστης σημασίας αδίκημα καθώς τίθεται σε άμεσο κίνδυνο η ασφάλεια των επιβαινόντων στο πλοίο, η ασφάλεια του ίδιου του πλοίου και του φορτίου<sup>103</sup>.

## 3. Η λιποταξία.

Το αδίκημα της λιποταξίας απαντάται όταν συμβαίνει σε ξένο έδαφος, σε περίπτωση που μέλος του πληρώματος απουσιάζει αδικαιολόγητα, περισσότερο από δύο ημέρες ή μέχρι τον απόπλου του πλοίου. Κατά του λιποτάκτη επιβάλλεται ποινή φυλάκισης μέχρι και για ένα (1) έτος. Σε περίπτωση που το πρόσωπο που θεωρείται λιποτάκτης αποδειξει ότι η καθυστέρησή του ήταν δικαιολογημένη, δεν απαλλάσσεται από την προβλεπόμενη τιμωρία, αλλά η αιτιολογία του, λαμβάνεται υπόψη ως ελαφρυντικό από το δικαστήριο ή από το πειθαρχικό συμβούλιο, στο οποίο παραπέμπεται όπως προβλέπεται από το νομικό πλαίσιο. Σε περιπτώσεις διάπραξης λιποταξίας, το νομικό πλαίσιο εκτός από τις ποινικές, περιλαμβάνει και πειθαρχικές κυρώσεις, καθώς ο κίνδυνος στον οποίο εκτίθεται το πλήρωμα, το πλοίο και το φορτίο είναι μεγάλος, και οι κυρώσεις αυτές περιλαμβάνουν τη στέρηση ασκήσεως του επαγγέλματος του ναυτικού για ένα έως ακόμη και πέντε έτη. Σε περίπτωση που ναυτικός διαπράξει λιποταξία κατά την πρώτη νηολόγηση του και δεν εμφανιστεί σε ελληνική ή προξενική Αρχή εντός δώδεκα (12) ωρών από τον απόπλου του πλοίου δηλώνοντας πρόθεση να επιστρέψει στα καθήκοντά του στο πλοίο, η κύρωση που θα υποστεί θα είναι οριστική στέρηση του δικαιώματος άσκησης του επαγγέλματός του<sup>104</sup>.

<sup>103</sup>Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>104</sup>Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

4. Η μη προσέλευση για την ανάληψη καθηκόντων του ναυτικού εν ώρα υπηρεσίας.

Μέλος του πληρώματος που δεν προσέρχεται αναίτια να αναλάβει τα καθήκοντά του εν ώρα υπηρεσίας στο πλοίο, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι μηνών ή με χρηματική ποινή<sup>105</sup>.

5. Ανυπακοή.

Η ανυπακοή προς τις εντολές του Πλοιάρχου, ή άλλο αξιωματικό του πλοίου, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών<sup>106</sup>.

6. Εξύβριση ή απειλή σε πρόσωπο ανώτερου μέλους του πληρώματος ή και του ίδιου του πλοιάρχου.

Σε περίπτωση που κάποιος ναυτικός εξυβρίσει ή απειλήσει ανώτερό του τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών. Η εξύβριση είναι δυνατόν να είναι προφορική ή με κάποια προσβλητική χειρονομία. Σε περίπτωση που ο ναυτικός εξυβρίσει κάποιον ανώτερό του, αλλά για προσωπικό ζήτημα, που δεν αφορά την εκτέλεση της υπηρεσίας, δεν θεωρείται ότι διαπράττει το αδίκημα της εξύβρισης ανωτέρου, αλλά το αδίκημα εξύβρισης, σύμφωνα με τον κοινό ποινικό νόμο. Αντίθετα, σε περίπτωση που απειλήσει ανώτερό του για υπηρεσιακό θέμα, διαπράττει κατά τον ΚΔΝΔ το αδίκημα της απειλής (ή εξύβρισης) ανωτέρου<sup>107</sup>.

7. Στάση.

Η στάση αποτελεί σοβαρό ποινικό αδίκημα. Προϋποθέτει τη συμμετοχή, περισσοτέρων του ενός, μελών του πληρώματος ή επιβατών, τα οποία στρέφονται εναντίον της “εξουσίας” του Πλοιάρχου. Η παρεμπόδιση του Πλοιάρχου από την εκτέλεση των καθηκόντων του αποτελεί «στάση», σύμφωνα με το νόμο και τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών ετών, και σε περίπτωση αξιωματικού του πληρώματος, ο δράστης τιμωρείται αυστηρότερα, με ποινή κάθειρξης έως και δέκα έτη. Επίσης με ίδια ποινή τιμωρείται και όταν η πράξη τελεσθεί με χρήση βίας ή όπλου<sup>108</sup>.

<sup>105</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ΄ Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>106</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ΄ Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>107</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ΄ Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>108</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ΄ Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

8. Επιβουλή κατά του Πλοιάρχου.

Το ποινικό αδίκημα της επιβουλής κατά του Πλοιάρχου, αφορά τη διάπραξη άδικης/έκνομης πράξης κατά της ζωής, της σωματικής ακεραιότητας, της υγείας, της ελευθερίας ή της άσκησης των καθηκόντων του Πλοιάρχου στο πλοίο. Το συγκεκριμένο αδίκημα τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους. Ωστόσο, εάν κάποιος μέλος του πληρώματος αποφασίσει να μη συμμετέχει στη πράξη αυτή, και ενημερώσει είτε τον ίδιο τον Πλοίαρχο, είτε κάποιον αξιωματικό για το τί πρόκειται να συμβεί, στη περίπτωση αυτή, απαλλάσσεται των προβλεπόμενων κυρώσεων, επίσης εάν μέλος του πληρώματος έχει ενημερωθεί για το περιστατικό (χωρίς να συμμετάσχει), αλλά δεν ενημερώσει τον πλοίαρχο ή κάποιον αξιωματικό, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών<sup>109</sup>.

9. Κατάχρηση εξουσίας.

Η περίπτωση της κατάχρησης εξουσίας διαπράττεται όταν ο Πλοίαρχος ή κάποιος αξιωματικός του πλοίου ξεπερνούν τα όρια της εξουσίας όπως έχουν οριστεί κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Η κατάχρηση εξουσίας τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός έτους και με χρηματική ποινή, και ειδικά εάν διαπράττεται κατά ανηλίκων προσώπων τιμωρείται με αυστηρότερη ποινή. Η πράξη της κατάχρησης εξουσίας δεν τιμωρείται μόνο σε δικαιολογημένες περιπτώσεις ανάγκης για την ασφάλεια του πλοίου<sup>110</sup>.

Στο σημείο αυτό, είναι σκόπιμο να τονιστεί, η σημασία της επίδειξης πειθαρχίας που συνδέεται με το επάγγελμα του ναυτικού, ως μείζονα παράγοντα για την μη ύπαρξη αλλά και την πρόληψη και καταστολή αδικημάτων κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού και για τη διασφάλιση της ακεραιότητας των επιβαινόντων ενός πλοίου και της ασφάλειας του ίδιου του πλοίου αλλά και του μεταφερόμενου φορτίου.

Από τα αρχαία χρόνια όταν ξεκίνησαν να πραγματοποιούνται οι μεταφορές διά θαλάσσης, ξεκίνησαν να εφαρμόζονται αυστηροί κανόνες πειθαρχίας – υποχρεωτικοί για το προσωπικό των πλοίων. Οι ιδιαίτερες και κυρίως δύσκολες συνθήκες, υπό τις

---

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>109</sup>Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>110</sup>Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

οποίες πραγματοποιείται ένα ταξίδι δια θαλάσσης και ταυτόχρονα ασκείται το ναυτικό επάγγελμα, π.χ. η μεγάλη διάρκεια ενός ταξιδιού, οι κίνδυνοι της ίδιας της θάλασσας ως φυσικό στοιχείο, οι καιρικές συνθήκες, η απουσία φύλαξης από τη μεριά των σωμάτων ασφαλείας, ο κίνδυνος εξωτερικών επιθέσεων και πολλά άλλα, καθιστούν την τήρηση συνειδητής πειθαρχίας και υπακοής στις εντολές του Πλοιάρχου πρωταρχικό στοιχείο για τη διαφύλαξη της ορθής και αποτελεσματικής αποστολής κάθε θαλάσσιου ταξιδιού. Η ανάγκη καθορισμού των υποχρεώσεων, των δικαιωμάτων και της συμπεριφοράς τόσο των πλοιάρχων, όσο και του πληρώματος, από την αρχαιότητα κίόλας οδήγησε στη γέννηση του Πειθαρχικού Δικαίου. Από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα άρχισαν να ισχύουν οι πρώτοι κανόνες ναυτικού δικαίου που ρύθμιζαν θέματα πειθαρχίας στο επάγγελμα του ναυτικού. Στην Ελλάδα, όπως αναφέραμε και ανωτέρω, ο πρώτος «Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδικας του Εμπορικού Ναυτικού» (ΠΠΚΕΝ) ίσχυσε από το 1924.



## 4.4 Πειθαρχικό Δίκαιο

Ως πειθαρχικό παράπτωμα, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία, χαρακτηρίζεται κάθε μορφή παράβασης/μη τέλεσης των υπηρεσιακών καθηκόντων όπως ορίζονται στο πλαίσιο του ναυτικού επαγγέλματος. Τα καθήκοντα του πληρώματος κάθε πλοίου καθορίζονται κυρίως από τους κανονισμούς εργασίας του πλοίου<sup>111</sup>.

Οι πειθαρχικές και ποινικές διατάξεις του εμπορικού ναυτικού, εμπεριέχονται στον Κώδικα Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ).

Σημείο διάκρισης πράξεων που αποτελούν πειθαρχικό παράπτωμα και ποινικό αδίκημα, είναι πως το ποινικό αδίκημα καθορίζεται με πλήρη ακρίβεια από τις κείμενες διατάξεις, σε αντίθεση με τα πειθαρχικά παραπτώματα<sup>112</sup>.

Άλλη βασική διαφορά μεταξύ των ποινικών παραβάσεων και των πειθαρχικών παραπτωμάτων είναι ότι οι ποινικές παραβάσεις δικάζονται και τιμωρούνται από τα ποινικά δικαστήρια που συγκροτούνται από επαγγελματίες (τακτικούς) δικαστές, ενώ τα πειθαρχικά παραπτώματα αξιολογούνται και κρίνονται από διοικητικούς υπαλλήλους (αξιωματικούς) και εκπροσώπους των ναυτεργατικών σωματείων<sup>113</sup>.

Ο «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) ορίζει ότι ο ναυτικός οφείλει να εκτελεί την υπηρεσία του σύμφωνα με το νόμο, τη σύμβαση ναυτολογήσεως, τους κανονισμούς και τις κρατούσες συνήθειες, υπακούοντας σε κάθε περίπτωση στους υπηρεσιακά προϊσταμένους του»<sup>114</sup>.

Πράξεις που θεωρούνται ως πειθαρχικά παραπτώματα από τον ΚΔΝΔ, διακρίνονται κατ' αρχάς ως προς αυτά του Πλοιάρχου και αυτά του πληρώματος, ως εξής:

Πειθαρχικά παραπτώματα του Πλοιάρχου:

1. Η πρόσληψη μέλος πληρώματος σε ένα πλοίο, στου οποίου όμως το φυλλάδιο δεν έχει καταχωρηθεί η απόλυσή του από ενδεχόμενο προηγούμενο πλοίο.
2. Η πρόσληψη ή απόλυση μέλους πληρώματος, χωρίς ναυτολόγηση.

<sup>111</sup>Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>112</sup>Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>113</sup>Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>114</sup>Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

3. Η παράνομη πρόσληψη ναυτικού που δεν έχει απογραφεί ή που έχει στερηθεί το δικαίωμα ασκήσεως επαγγέλματος.
4. Η παράνομη πρόσληψη ναυτικού, που δεν διαθέτει τα προβλεπόμενα – απαραίτητα προσόντα για την εκτέλεση των αρμοδιοτήτων που απορρέουν από το επάγγελμά του.
5. Η πρόσληψη αλλοδαπών ναυτικών στο πλοίο, πάνω από το προβλεπόμενο ποσοστό.
6. Η μη έγκαιρη προσκόμιση των ναυτιλιακών εγγράφων σε προξενική ή λιμενική Αρχή για θεώρηση.
7. Η αποβίβαση από το πλοίο, σε ξένο μέρος και όχι στον προορισμό του πλοίου, επιβάτη, ακόμη και σε περίπτωση που είναι ασθενής ή τραυματίας, ή για άλλο δικαιολογημένο λόγο, αλλά χωρίς την ειδοποίηση της αρμόδιας προξενικής ή τοπικής Αρχής.
8. Η μη πρόσληψη πλοηγού σε περιπτώσεις που η πλοήγηση είναι απαραίτητη.
9. Η αδικαιολόγητη μη συμμόρφωση με τις κείμενες διατάξεις, αναφορικά με την εξόφληση και την αντικατάσταση του ναυτολογίου.
10. Η κακόβουλη εγγραφή «χαρακτηρισμών» για ναυτικό, στο ναυτικό φυλλάδιο, που απολύεται με την αιτιολογία «ελλείπει αρχής», εκτός των προβλεπόμενων από τις διατάξεις χαρακτηρισμών, ως αιτιολόγηση απόλυσής.
11. Η αδικαιολόγητη καθυστέρηση καταβολής των προβλεπόμενων μισθών και άλλων παροχών και επιδομάτων, προς το πλήρωμα, από παράλειψη του Πλοιάρχου.
12. Η συνειδητή ψευδής καταμήνυση ναυτικού προς τις αρμόδιες Αρχές.
13. Η στέρηση του ναυτικού φυλλαδίου ή του αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας σε ναυτικό που απολύεται κανονικά από το πλοίο.
14. Η αδικαιολόγητη και επαναλαμβανόμενη επιβολή ποινής προστίμου σε μέλος πληρώματος που δεν έχει γίνει δεκτή από τις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές.
15. Η αδικαιολόγητη παρεμπόδιση κατάθεσης τυχόν παραπόνων, είτε μέλους του πληρώματος είτε επιβάτη επιβατηγού πλοίου, στις αρμόδιες ελληνικές Αρχές”<sup>115</sup>.

---

<sup>115</sup>Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014  
[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

Τα πειθαρχικά παραπτώματα μελών του πληρώματος ενός πλοίου παραθέτονται, ως εξής:

1. Η κατάσταση μέθης στην οποία μπορεί να επέλθει μέλος του πληρώματος.
2. Κατάσταση ύπνου εν ώρα υπηρεσίας.
3. Η κατάχρηση του δικαιώματος κατάθεσης παραπόνων προς τις αρμόδιες Αρχές.
4. Η ανυπακοή σε διαταγή του Πλοίαρχου ή άλλου ανωτέρου αξιωματικού.
5. Η έλλειψη σεβασμού και ανάρμοστη συμπεριφορά προς τον Πλοίαρχο ή ανώτερο αξιωματικό
6. Οποιαδήποτε παράβαση κανονισμού ή διαταγής του Πλοίαρχου σχετικά με το κάπνισμα σε χώρους του πλοίου που δεν είναι επιτρεπτό ή το άναμμα των φώτων.
7. Απουσία δίχως αιτιολόγηση σε ελληνικό λιμάνι ή σε λιμάνι του εξωτερικού.
8. Ανυπακοή προς τις κείμενες διατάξεις σχετικά με τυχερά παιχνίδια εντός του πλοίου<sup>116</sup>.

---

<sup>116</sup>Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014  
[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

## 4.5 Πειθαρχικές Ποινές

Στο σημείο αυτό, κρίνεται απαραίτητο να παρουσιαστούν οι πειθαρχικές ποινές που προβλέπονται για τους ναυτικούς από το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, ως μέσο για την πρόληψη και καταστολή ποινικών αδικημάτων στον τομέα της ναυτιλίας.

Πειθαρχικές ποινές που δύναται να επιβληθούν κατά των ναυτικών σύμφωνα με τον ΚΔΝΔ είναι (ανά βαρύτητα) η επίπληξη, η επιβολή προστίμου και η προσωρινή ή οριστική στέρηση ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος. Ο κώδικας δεν προβλέπει συγκεκριμένες ποινές για τα πειθαρχικά παραπτώματα, όπως στα ποινικά αδικήματα όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω στην εργασία. Ωστόσο, υπάρχουν στο νόμο, συγκεκριμένα πειθαρχικά παραπτώματα, για τα οποία προβλέπεται πειθαρχική ποινή για προσωρινή ή οριστική στέρηση δικαιώματος άσκησης επαγγέλματος<sup>117</sup>.

### 1. Η επίπληξη.

Η επίπληξη μπορεί να γίνει γραπτώς ή προφορικώς, και να γραφτεί στο ποινολόγιο. Εάν δεν γραφτεί στο ποινολόγιο θεωρείται απλώς σύσταση<sup>118</sup>.

### 2. Το πρόστιμο.

Η επιβολή χρηματικού προστίμου μπορεί να αγγίξει έως και το ένα πέμπτο του μηνιαίου μισθού που λαμβάνει ο ναυτικός. Μάλιστα, σε περίπτωση που ο ναυτικός διαπράξει ξανά πειθαρχικό παράπτωμα, σε διάστημα εντός δύο μηνών από το αρχικό πρόστιμο, τότε το πρόστιμο διπλασιάζεται. Τα πρόστιμα αυτά, λαμβάνονται και αποδίδονται στη λιμενική Αρχή, η οποία τα αποστέλλει στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.)<sup>119</sup>.

### 3. Προσωρινή στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

Η πειθαρχική ποινή προσωρινής στέρησης της άδειας άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος, σε περιπτώσεις που δεν εκτελούνται, όπως προβλέπεται, οι

<sup>117</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>118</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>119</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

υποχρεώσεις του ναυτικού εντός του πλοίου, π.χ. παράλειψη εκτέλεσης υπηρεσίας, και γενικότερα συμπεριφορά αντισυμβατική με το επάγγελμα του ναυτικού. Η διάρκεια της προσωρινής στέρησης της άδειας άσκησης του επαγγέλματος του ναυτικού δεν μπορεί να είναι μικρότερη από ένα μήνα, ούτε μεγαλύτερη των πέντε ετών και ξεκινά από τη στιγμή αφαίρεσης του ναυτικού φυλλαδίου από το ναυτικό. “Ο ναυτικός, που τιμωρείται με την ποινή της προσωρινής στέρησης της άδειας άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος, δεν διαγράφεται από τα ναυτικά μητρώα, αλλά καταγράφεται στους πίνακες «απαγορεύσεως ναυτολογήσεως» που κοινοποιούνται από το Υπουργείο Ελληνικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) προς όλες τις λιμενικές και τις παράλιες προξενικές Αρχές, με την εντολή να μην επιτρέπεται η ναυτολόγησή του συγκεκριμένου ναυτικού,”<sup>120</sup> για το προβλεπόμενο χρονικό διάστημα.

Το άρθρο 249 του ΚΔΝΔ περιλαμβάνει τις περιπτώσεις προσωρινής στέρησης άσκησης του επαγγέλματος του ναυτικού ως εξής<sup>121</sup>:

1. Κάθε πράξη που προσβάλλει τη χώρα, τη σημαία, το Πρόεδρο της Δημοκρατίας και άλλα εθνικά σύμβολα,
2. Η ενέργεια ή παράλειψη ενέργειας κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας ή την άσκηση των ειδικών καθηκόντων, αντίθετη με τις νομικές ή ηθικές υποχρεώσεις του επαγγέλματος.
3. Η καταδίκη μετά από αμετάκλητη δικαστική απόφαση για αξιόποινή πράξη όπως ορίζεται από τον εν λόγω Κώδικα.
4. Η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση με την κατηγορία της διάπραξης λαθρεμπορίου, με ποινή φυλάκισης έως έξι μήνες.
5. Η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση σε φυλάκιση, με την κατηγορία της πλαστογραφίας δημόσιου εγγράφου ή πιστοποιητικού, τη κατηγορία της ψευδορκίας, της ψευδούς καταμήνυσης, της κλοπής, της υπεξαίρεσης, της απάτης, της εμπορίας ή χρήσης ναρκωτικών ουσιών.
6. Οι περιπτώσεις όπως αναφέρονται στο Άρθρο 250 του Κώδικα που προβλέπουν οριστική στέρηση (πράξεις ή παραλείψεις, οι οποίες σύμφωνα με το αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού, μπορεί να θέσουν σε

<sup>120</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>121</sup> <http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikis/%CE%95%CF%85%CF%81%CE%B5%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B9%CE%BF/%CE%9A%CE%A9%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%A3%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%CE%A5>

άμεσο κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή, το πλοίο ή το φορτίο ή/και το θαλάσσιο περιβάλλον)<sup>122</sup>, εφόσον δεν συντρέχει λόγος οριστικής στέρησης.

7. Η ναυτολόγηση ναυτικού κατά το χρονικό διάστημα που βρίσκεται σε καθεστώς στέρησης της άδειας ασκήσεως του επαγγέλματός του.
8. Η περίπτωση υπαίτιας πρόκλησης ρύπανσης στο θαλάσσιο περιβάλλον.
9. Κάθε άλλη προβλεπόμενη, από ειδικές διατάξεις, πράξη<sup>123</sup>.

Οριστική στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος<sup>124</sup>.

“Η ποινή της διαπαντός στέρησης της άδειας άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος, είναι η βαρύτερη από τις πειθαρχικές ποινές που επιβάλλουν τα πειθαρχικά συμβούλια και οδηγεί στη διαγραφή του τιμωρηθέντος ναυτικού από τα μητρώα των ναυτικών, σε περίπτωση που η απόφαση καταστεί αμετάκλητη. Μετά τη διαγραφή κατάσχεται το ναυτικό φυλλάδιο και το τυχόν αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας του ναυτικού. Η ποινή αυτή είναι ισόβια και δεν υπάρχει περίπτωση παραγραφής της”<sup>125</sup>.

Ο ΚΑΝΔ αναφέρει στο Άρθρο 250, τις περιπτώσεις για τις οποίες δύναται να επιβληθεί η οριστική στέρηση του επαγγέλματος του ναυτικού, ως εξής:

1. Περίπτωση πρόκλησης ναυτικού ατυχήματος, που κρίθηκε μετά από τη διοικητική διαδικασία ελέγχου ναυτικών ατυχημάτων, ότι οφείλεται σε δόλο ή σε βαριά αμέλεια, εφόσον εξαιτίας του ατυχήματος επήλθε ολική απώλεια του πλοίου, πραγματική ή τεκμαρτή, θάνατος ή βαριά σωματική βλάβη ανθρώπων<sup>126</sup>.

<sup>122</sup> “Η προσωρινή ή οριστική στέρηση του ναυτικού επαγγέλματος παντός κατόχου αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας ή πιστοποιητικού, που έχουν εκδοθεί ή θεωρηθεί από Ελληνικές Αρχές, σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης “Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978”, για πράξεις ή παραλείψεις, οι οποίες κατά την κρίση του αρμόδιου Πειθαρχικού Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού μπορεί να θέσουν σε άμεσο κίνδυνο την ασφάλεια της ζωής ή της περιουσίας στη θάλασσα ή το θαλάσσιο περιβάλλον κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους και έχουν σχέση με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τα προαναφερόμενα αποδεικτικά ή πιστοποιητικά, αρχίζει με την προσωρινή ή οριστική αφαίρεση αυτών των αποδεικτικών ή πιστοποιητικών και του ναυτικού φυλλαδίου”, ΚΑΝΔ Άρθρο 250. <http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikis/%CE%95%CF%85%CF%81%CE%B5%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B9%CE%BF/%CE%9A%CE%A9%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%A3%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%CE%A5>

<sup>123</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ΄ Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014 [http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>124</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ΄ Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014 [http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>125</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ΄ Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014 [http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>126</sup> <http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikis/%CE%95%CF%85%CF%81%CE%B5%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B9%CE%BF/%CE%9A%CE%A9%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%A3%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%CE%A5>

2. Ο ναυτικός που βρίσκεται σε καθεστώς προσωρινής στέρησης της άδειας ασκήσεως του επαγγέλματός του διάρκειας τουλάχιστον έξι μηνών, και διαπράξει ξανά το αδίκημα αυτό εντός 5ετίας.
3. Μετά από απόφαση καταδίκης ναυτικού με αμετάκλητη δικαστική απόφαση με την κατηγορία του λαθρεμπορίου ή παράβαση του νόμου περί ναρκωτικών, με ποινή στέρησης της ελευθερίας του άνω των έξι μηνών.
4. Μετά από αμετάκλητη απόφαση καταδίκης σε ποινή φυλάκισης τουλάχιστον ενός έτους, όταν τα αίτια της καταδίκης, το είδος, ο τρόπος και η φύση της πράξεως μαρτυρούν διαστροφή χαρακτήρα.
5. Αμετάκλητη καταδίκη μετά από δικαστική απόφαση για παράβαση του Άρθρου 223 παρ 2 και 224 περίπτ. Β' του παρόντος Κώδικα (όπως αναφέρουμε ανωτέρω).
6. Αμετάκλητη καταδίκη μετά από δικαστική απόφαση για παράβαση του Άρθρου 208<sup>α,127</sup>.
7. Περιπτώσεις που προβλέπονται από ειδικές διατάξεις<sup>128</sup>.

Περιπτώσεις παραγραφής πειθαρχικών παραπτώματων και πειθαρχικών ποινών.

Τα πειθαρχικά παραπτώματα των ναυτικών δύναται να παραγραφούν όταν:

- a) υπάγονται στην δικαιοδοσία του Πλοιάρχου, σε διάστημα έξι μηνών μετά την τέλεσή τους.
- b) υπάγονται στη δικαιοδοσία των λιμενικών και προξενικών Αρχών, σε διάστημα ενός έτους μετά την τέλεσή τους.
- c) Πραγματοποιούνται πειθαρχικά παραπτώματα για τα οποία προβλέπεται προσωρινή ή οριστική στέρηση της άδειας ασκήσεως του επαγγέλματος του ναυτικού, σε διάστημα τεσσάρων χρόνων μετά την τέλεσή τους ή μετά την

[3%CE%99%CE%9F%CE%A5%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%CE%A5](http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikis/%CE%95%CF%85%CF%81%CE%B5%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B9%CE%BF/%CE%9A%CE%A9%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%A3%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%CE%A5)

<sup>127</sup> Κείμενο Άρθρου 208, του ΚΑΝΑ

“1. Ναυτολογηθείς, όστις αδικαιολογήτως δεν προσέρχεται προς ανάληψιν εργασίας επί του πλοίου, τιμωρείται δια φυλακίσεως μέχρις έξι μηνών ή χρηματικής ποινής.

2. Δια της αυτής ποινής τιμωρείται και ο υπογράφων ατομικήν σύμβασιν ναυτολογήσεως, όστις αποστελλόμενος εις την αλλοδαπήν, δεν προσέρχεται αδικαιολογήτως προς ναυτολόγησιν και ανάληψιν εργασίας”.

<sup>128</sup> <http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikis/%CE%95%CF%85%CF%81%CE%B5%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B9%CE%BF/%CE%9A%CE%A9%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%A3%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%CE%A5>

έκδοση αμετάκλητης απόφασης ποινικού δικαστηρίου, συνεπεία της οποίας ασκείται στη συνέχεια η πειθαρχική δίωξη<sup>129</sup>.

Η παραγραφή των πειθαρχικών παραπτώματων δικαιολογείται στο γεγονός, πως με την πάροδο κάποιου εκτενούς χρονικού διαστήματος «εκλείπει η σκοπιμότητα επιβολής της πειθαρχικής ποινής και παράλληλα δυσχεραίνεται η προσαγωγή και ασφαλής εκτίμηση των αποδείξεων, οπότε υπάρχει κίνδυνος να ληφθούν λάθος αποφάσεις»<sup>130</sup>.

Εκτός από την παραγραφή των πειθαρχικών παραπτώματων, το νομικό πλαίσιο εμπεριέχει, τη δυνατότητα παραγραφής και των πειθαρχικών ποινών που έχουν επιβληθεί και δεν έχουν εκτιθεί.

Η παραγραφή των πειθαρχικών ποινών δύναται να ισχύσει μετά την πάροδο χρονικού διαστήματος έξι ετών μετά την έκδοση αμετάκλητης απόφασης του αρμόδιου πειθαρχικού οργάνου.

Η περίπτωση όμως επιβολής οριστικής στέρησης του δικαιώματος άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος, όπως αναφέρεται και ανωτέρω, δεν δύναται να παραγραφεί. Για να αρχίσει να μετρά το χρονικό διάστημα παραγραφής κάποιας πειθαρχικής ποινής, θα πρέπει η τελευταία να έχει μείνει ανεκτέλεστη<sup>131</sup>.

Ολοκληρώνοντας το κεφάλαιο για τις πειθαρχικές διώξεις στο επάγγελμα του ναυτικού, σε περίπτωση παράβασης – έκνομης πράξης, στο σημείο αυτό αναφέρονται τα αρμόδια όργανα άσκησης της πειθαρχικής εξουσίας, τα οποία είναι:

a) Ο Πλοίαρχος.

Ο Πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να επιβάλλει πειθαρχική ποινή σε μέλος του πληρώματος που έχει διαπράξει πειθαρχικό παράπτωμα – ποινικό αδίκημα, εκτός από εκείνα για τα οποία ο νόμος προβλέπει προσωρινή ή οριστική στέρηση της άδειας άσκησης του επαγγέλματος τους. Το πειθαρχικό

<sup>129</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>130</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>131</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)



παράπτωμα θα πρέπει να έχει τελεσθεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή όταν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι, όπου δεν εδρεύει ελληνική λιμενική ή προξενική Αρχή. Μετά τον πλοίαρχο, ή και εναντίον του αναλαμβάνει την υπόθεση η αρμόδια λιμενική ή προξενική Αρχή<sup>132</sup>.

b) Οι λιμενικές και προξενικές Αρχές

Οι αρμόδιες λιμενικές ή προξενικές Αρχές είναι αρμόδιες να επιβάλλουν πειθαρχική ποινή σε περίπτωση τέλεσης πειθαρχικού παραπτώματος, μετά από αναφορά του Πλοίαρχου ή και στον ίδιο, σε περιπτώσεις που ορίζεται επίπληξη ή επιβολή προστίμου, όχι όμως γι' αξιόποινες πράξεις για τις οποίες προβλέπεται πειθαρχική ποινή οριστικής ή προσωρινής στέρησης της άδειας άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος<sup>133</sup>.

c) Τα πειθαρχικά συμβούλια του εμπορικού ναυτικού (πρωτοβάθμιο και δευτεροβάθμιο).

“Το πρωτοβάθμιο πειθαρχικό συμβούλιο αποτελεί όργανο άσκησης πειθαρχικής εξουσίας κατά των ναυτικών, το οποίο συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας από τα εξής τακτικά μέλη:

α) Έναν αντιπλοίαρχο του λιμενικού σώματος ως πρόεδρο που ορίζεται από το Υ.Ε.Ν.

β) Έναν πλωτάρχη μάχιμο του Π.Ν. που ορίζεται από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού.

γ) Ένα δικαστικό σύμβουλο Γ ' τάξεως ή βοηθό δικαστικό σύμβουλο Α' του δικαστικού σώματος των Ενόπλων Δυνάμεων που ορίζεται από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας.

δ) Έναν Πλοίαρχο Α' τάξεως του εμπορικού ναυτικού που ορίζεται μετά από πρόταση της ενώσεως πλοίαρχων του εμπορικού ναυτικού.

---

<sup>132</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>133</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

ε) Έναν εκπρόσωπο του κλάδου, στον οποίο ανήκει ο παραπεμπόμενος ναυτικός που ορίζεται μετά από πρόταση της επαγγελματικής ενώσεως του κλάδου αυτού”<sup>134</sup>.

“Η αρμοδιότητα του πρωτοβάθμιου πειθαρχικού συμβουλίου είναι γενική και εκτείνεται σε ολόκληρο το ελληνικό εμπορικό ναυτικό, χωρίς κανέναν περιορισμό, ως προς τον τόπο και χρόνο τελέσεως του πειθαρχικού παραπτώματος. Στο πρωτοβάθμιο πειθαρχικό συμβούλιο παραπέμπεται και ο ναυτικός για παράπτωμα που έχει διαπράξει χωρίς να είναι ναυτολογημένος σε πλοίο (π.χ. για καταδίκη επί πλαστογραφία, ψευδορκία κλ.π.). Στην αρμοδιότητα του πειθαρχικού συμβουλίου υπάγονται μόνο οι απογεγραμμένοι Έλληνες ναυτικοί. Το συμβούλιο έχει επίσης αρμοδιότητα για πειθαρχικά παραπτώματα που διαπράχθηκαν από Έλληνες απογεγραμμένους ναυτικούς, σε πλοία με ξένη σημαία, συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, εφόσον γι’ αυτά προβλέπεται ποινή προσωρινής ή οριστικής στέρησης του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος”<sup>135</sup>.

“Το δευτεροβάθμιο πειθαρχικό συμβούλιο είναι πολυμελές όργανο ασκήσεως πειθαρχικής εξουσίας κατά των ναυτικών, σε δεύτερο βαθμό. Συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας από τα εξής τακτικά μέλη:

- α) Έναν Πλοίαρχο του λιμενικού σώματος, ως πρόεδρο που ορίζεται από το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος.
- β) Έναν μάχιμο αντιπλοίαρχο του Π.Ν. που ορίζεται από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού.
- γ) Έναν δικαστικό σύμβουλο Β' τάξεως του δικαστικού σώματος των Ενόπλων Δυνάμεων που ορίζεται από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας.
- δ) Έναν Πλοίαρχο Α' τάξεως του εμπορικού ναυτικού, που ορίζεται μετά από πρόταση της ενώσεως πλοιάρχων του εμπορικού ναυτικού.
- ε) Έναν εκπρόσωπο του κλάδου, στον οποίο ανήκει ο παραπεμπόμενος ναυτικός, ο οποίος ορίζεται μετά από πρόταση του επαγγελματικού σωματείου του κλάδου αυτού”<sup>136</sup>.

<sup>134</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>135</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>136</sup> Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ' Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού

“Το δευτεροβάθμιο πειθαρχικό συμβούλιο ασκεί αποκλειστικά δικαιοδοσία δεύτερου βαθμού, εκδικάζει δηλαδή εφέσεις, οι οποίες ασκούνται κατά αποφάσεων του πρωτοβάθμιου πειθαρχικού Συμβουλίου”<sup>137</sup>.

## 4.6 Άλλες Έκνομες Πράξεις στη Ναυτιλία

### A. Πειρατεία.

Στο άρθρο 101/1982 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για θαλάσσια νομοθεσία – United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)<sup>138</sup> η πειρατεία ορίζεται:

- α) “οποιοσδήποτε παράνομες πράξεις βίας ή κράτησης, ή οποιαδήποτε πράξη καταστροφής, που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή ιδιωτικού αεροσκάφους και κατευθύνονται:
- i) σε ανοικτή θάλασσα, έναντι άλλου πλοίου ή αεροσκάφους, ή κατά προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων επί του πλοίου ή του αεροσκάφους ·(ii) κατά ενός πλοίου, αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσίας σε ένα μέρος εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους·
- β) κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή ενός αεροσκάφους με γνώση γεγονότων που το καθιστούν πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος; γ) κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης μιας πράξης που περιγράφεται στα εδάφια (α) ή (β)”<sup>139</sup>.

Οι πειρατικές επιθέσεις στόχο έχουν την απόκτηση χρημάτων, ως λύτρα, μέσω ενδεχόμενης ομηρίας του πληρώματος, της ληστείας του πλοίου, της

---

Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>137</sup>Λυκούδης Π., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Γ΄ Έκδοση, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Επιμέλεια Βασιλάκη Δ., Αθήνα 2014

[http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books\\_pdf/e\\_j00106.pdf](http://www.eef.edu.gr/appdata/documents/books_pdf/e_j00106.pdf)

<sup>138</sup> Article 101 Definition of piracy Piracy consists of any of the following acts: 61 (a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed: (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State; (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft; (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).

<sup>139</sup>[http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

αρπαγής του φορτίου ή άλλου αντικειμένου του πλοίου ή του προσωπικού ή ακόμη και την αρπαγή ολόκληρου του πλοίου<sup>140</sup>.

## B. Τρομοκρατία.

Η τρομοκρατία αποτελεί δράση με διάφορα κίνητρα, μορφές εκδήλωσης, αίτια και συνέπειες, δράση η οποία συναντάται σε πολλά μήκη και πλάτη της γης, φυσικά και στις θαλάσσιες μεταφορές. Οι τρομοκρατικές ενέργειες έχουν έναν στόχο, «την πρόκληση του τρόμου και κατ' επέκταση την ικανοποίηση ποικίλων σκοπών αποσταθεροποίησης της πολιτικής ζωής, έκφραση αντίδρασης στην πολιτική των κυβερνήσεων, ακραία μορφή βίαιης διαμαρτυρίας, μέσο εναντίων συγκεκριμένων προσώπων»<sup>141</sup>.

«Με τον όρο τρομοκρατία νοείται κάθε μια εγκληματική πράξη με σκοπό την πραγματοποίηση ενός προκαθορισμένου στόχου με πολλαπλές μορφές, με μέσο είναι η άσκηση βίας. Επιδιωκόμενα αποτελέσματα είναι η πρόκληση φόβου, πανικού, αστάθειας (πολιτικής – κοινωνικής), αναταραχών, υλικών ζημιών, τραυματισμών ακόμη και απωλειών ζώων»<sup>142</sup>.

Αίτια της ύπαρξης τρομοκρατικών χτυπημάτων, μη πρόληψης τους και καταστολή τους στη ναυτιλία, αποτελούν η μη επαρκής/ορθή εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας για υιοθέτηση των αναγκαίων μέτρων και την υλοποίηση αποτελεσματικών πρακτικών για την προστασία του πλοίου, ο ανεπαρκής εξοπλισμός, λανθασμένες εκτιμήσεις/διαδικασίες που ακολουθούνται από τα

---

<sup>140</sup> Το ενδεχόμενο επέκτασης- περιπολικής της απειλής για πειρατικές επιθέσεις με τζιχαντιστές ήρθε στο προσκήνιο στις εν Λονδίνο διεξαγόμενες συζητήσεις περί την ναυτιλία. Σύμφωνα με τα όσα αναφέρθηκαν Red Sea και Bab El-Mandeb strait οι επικίνδυνες ζώνες και η ευρύτερη θαλάσσια ζώνη ανοικτά της Σομαλίας στον κόλπο του Άντεν. Η εν λόγω ζώνη δεν έχει φύγει από τη λίστα των σημείων προσοχής της παγκόσμιας ναυτιλίας παρά το γεγονός ότι η ύπαρξη πολυεθνικών ναυτικών δυνάμεων οδήγησε σε μείωση του αριθμού των επιθέσεων. Ωστόσο ο κίνδυνος παραμένει και σε αυτό αναφέρθηκε ο αξιωματούχος της EU Naval Force Simon Church σε εκδήλωση του BIMCO. Άρθρο που δημοσιεύθηκε στον ιστότοπο: theseanation.gr, στις 12 Σεπτεμβρίου 2017, διαθέσιμο: <https://www.theseanation.gr/%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%B1/%CE%BD%CE%B5%CE%B1-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%B1%CF%82/%CF%80%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B5%CE%B9%CE%B1/38018-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%AC-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%82-%CF%80%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%AD%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%BF%CE%B9-%CF%84%CE%B6%CE%B9%CF%87%CE%B1%CE%BD%CF%84%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%AD%CF%82.html>

<sup>141</sup> Γκίλλα Ε., «Θέματα Ασφάλειας Λιμένων – Η ελληνική περίπτωση», 2005 Πανεπιστήμιο Πειραιώς. <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/810/Gilla.pdf?sequence=1>

<sup>142</sup> Γκίλλα Ε., «Θέματα Ασφάλειας Λιμένων – Η ελληνική περίπτωση», 2005 Πανεπιστήμιο Πειραιώς. <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/810/Gilla.pdf?sequence=1>

αρμόδια πρόσωπα, ανεπαρκείς έλεγχοι και συστήματα ελέγχου, ελλειπής κατάρτιση και εκτίμηση για τη λήψη αναγκαίων μέτρων φύλαξης. Ακόμη βέβαια και η ίδια η φύση του ταξιδιού «ευνοεί» το τρομοκρατικό χτύπημα, υπολογίζοντας πως το καράβι πλέει στα ανοιχτά των θαλασσών πολλά μίλια μακριά από τη στεριά, μακριά από τα σώματα ασφαλείας, μακριά από κάποια διέξοδο.

Οι τρομοκρατικές δράσεις ενάντια στις θαλάσσιες μεταφορές είναι δυνατό να διαπραχθούν:

είτε με άλλο πλοίο, είτε από το εσωτερικό του ίδιου του πλοίου από τρομοκράτες που έχουν ήδη επιβιβαστεί σε αυτό. Τόσο τα επιβατηγά πλοία, λόγω του μεγάλου αριθμού των επιβαινόντων, όσο και τα φορτηγά πλοία λόγω της αξίας του φορτίου που μεταφέρουν, δύνανται να αποτελέσουν πιθανό στόχο τρομοκρατικής επίθεσης. Το ίδιο το φορτίο μπορεί ν' αποτελέσει στόχο τρομοκρατών, προκειμένου να το ανατινάξουν και να προκαλέσουν ζημιά ή να το κλέψουν και να το μεταφέρουν δια θαλάσσης και να το χρησιμοποιήσουν για κάποιο χτύπημα εναντίον της χώρας προορισμού του φορτίου, ειδικά σε περίπτωση που πρόκειται για επικίνδυνο ή εύφλεκτο φορτίο<sup>143</sup>.

### C. Το Λαθρεμπόριο.

Επίσης παράνομη πράξη αποτελεί το λαθρεμπόριο, η παράνομη διακίνηση/μεταφορά κάποιου φορτίου, όπως ουσίες, όπλα ακόμη και λαθραία προϊόντα, όπως τσιγάρα ή φορτίου που δεν έχει δηλωθεί, και αυτό θεωρείται λαθρεμπόριο<sup>144</sup>.

<sup>143</sup>Γκίλλα Ε., «Θέματα Ασφάλειας Λιμένων – Η ελληνική περίπτωση», 2005 Πανεπιστήμιο Πειραιώς. <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/810/Gilla.pdf?sequence=1>

<sup>144</sup>Γκίλλα Ε., «Θέματα Ασφάλειας Λιμένων – Η ελληνική περίπτωση», 2005 Πανεπιστήμιο Πειραιώς. <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/810/Gilla.pdf?sequence=1>

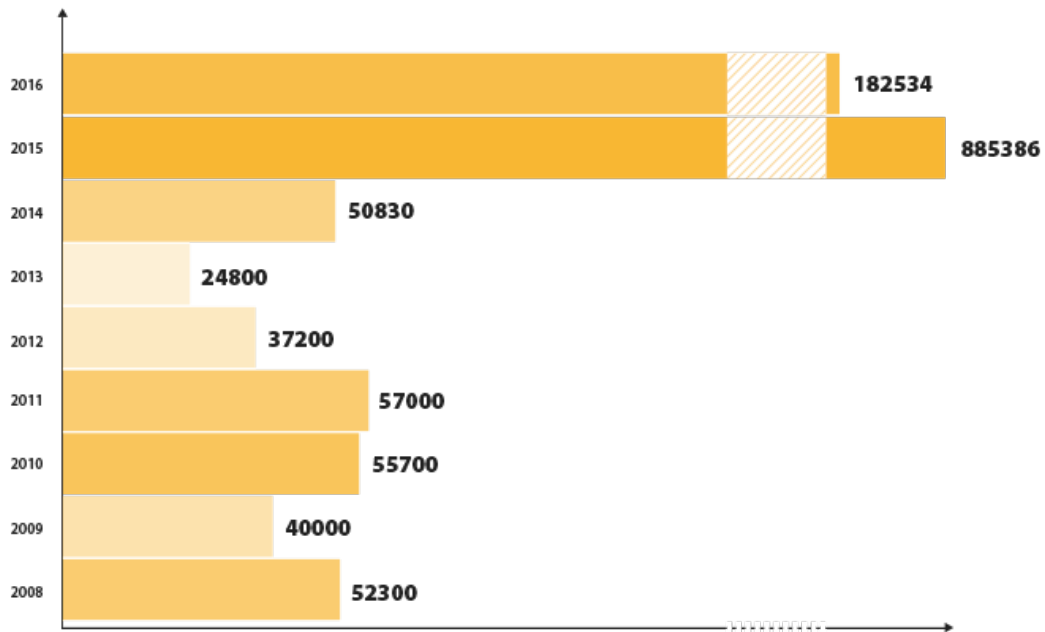
#### D. Παράνομη διακίνηση Μεταναστών μέσω θαλάσσης.

Η παράνομη διακίνηση προσώπων δια θαλάσσης αλλά και μέσω ξηράς και η διέλευση συνόρων, αποτελεί σοβαρό ποινικό αδίκημα. Τα κέρδη των διακινητών είναι τεράστια. Εκμεταλλεύονται την ανάγκη κάποιων ανθρώπων να εγκαταλείψουν τη πατρίδα τους ή τη χώρα τελευταίας διαμονής για να αναζητήσουν μία ασφαλή χώρα, προσφέροντας τους τη δυνατότητα να εισέλθουν παράνομα σε μία χώρα έναντι χρηματικού αντιτίμου, προσφέροντας στις περισσότερες περιπτώσεις πλοία – μη αξιόπλοα, τα οποία συχνά καταλήγουν σε πολύνεκρα ναυάγια. Στο ελληνικό έδαφος αρμόδιοι φορείς ελέγχου της παράνομης διέλευσης είναι το Λ.Σ. και ο Frontex<sup>145</sup>.

---

<sup>145</sup> “In 2015, some 885,000 migrants arrived in the EU via the Eastern Mediterranean route – 17 times the number in in 2014, which was itself a record year. The vast majority of them arrived on several Greek islands, most on Lesbos. The numbers increased gradually from January to March, but began to climb in April, peaking at 216 000 in October. The numbers eased slightly in November and December with the onset of winter, but were still well above the figures from the same months of 2014. Throughout 2015 Frontex deployed an increased number of officers and vessels to the Greek islands to assist in patrolling the sea and registering the thousands of migrants arriving daily. In December, the agency launched Poseidon Rapid Intervention after the Greek authorities requested additional assistance at its borders”. <http://frontex.europa.eu/trends-and-routes/eastern-mediterranean-route/>

Frontex: Illegal border crossings on the Eastern Mediterranean route in numbers.  
Παράνομη διάσχιση συνόρων μέσω της ανατολικής – Μεσογειακής διαδρομής σε  
νούμερα.



Πηγή: Frontex, <http://frontex.europa.eu/trends-and-routes/eastern-mediterranean-route/>

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup> : ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ – ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ**

Ο θαλάσσιος χώρος όπως περιγράψαμε και ανωτέρω, πέρα από την τεράστια σημασία του, καθώς εξυπηρετεί σημαντικό ποσοστό μεταφοράς/μετακίνησης προσώπων και εμπορευμάτων παγκοσμίως, αποτελεί πλούσια πηγή φυσικών πόρων και ορυκτού πλούτου, καταφύγιο για χιλιάδες θαλάσσιους οργανισμούς, καταφύγιο πολλών άλλων ζώων, αλλά ταυτόχρονα αποτελεί και πεδίο οικολογικής ρύπανσης με τεράστιες συνέπειες. Η θαλάσσια ρύπανση αποτελεί μία από τις πιο επικίνδυνες μορφές οικολογικής ζημίας, λόγω των επιδράσεών της σε βασικούς βιολογικούς οργανισμούς και στην τροφική αλυσίδα, και συνεπώς θέτει σε άμεσο κίνδυνο την υγεία του ανθρώπου, επηρεάζει βασικούς βιολογικούς και οικολογικούς παράγοντες που διέπουν τη ζωή στον πλανήτη μας, παρακωλύει θαλάσσιες δραστηριότητες όπως η αλιεία ή ο παραθερισμός, στοιχίζει τα οποία επιφέρουν και έμμεσες οικονομικές συνέπειες στο τόπο που έχει υποστεί τη μόλυνση.

### Πηγές Θαλάσσιας Ρύπανσης

Η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος δύναται να προκληθεί με διάφορους τρόπους και από ποικίλες πηγές και αιτίες, είτε λόγω ατυχήματος, είτε αποτελεί αμέλεια ή ηθελημένη υπαιτιότητα των ανθρώπων. Οι περιπτώσεις ακούσιας ρύπανσης όπως οι περιπτώσεις ατυχημάτων, είναι σπάνιες, ωστόσο είναι πολύ επικίνδυνες και συνήθως οι οικολογικές επιπτώσεις είναι τεράστιες. Τέτοιες περιπτώσεις ακούσιας πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης έχουν καταγραφεί σε ναυτικά ατυχήματα πλοίων από συγκρούσεις, προσαράξεις, διαρροές ή και πυρκαγιές που μπορεί να προκλήθηκαν εξαιτίας ανθρώπινου λάθους ή ακόμη και λόγω καιρικών συνθηκών(π.χ. κύμματα που παρασύρουν ένα πλοίο), διαρροές κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου, απορρίψεις καταλοίπων πετρελαίου και διαφόρων λυμάτων κατά τη πλύση των δεξαμενών ενός πλοίου, κατά τον αφερματισμό κ.ο.κ. Οι διαρροές αυτές εξαπλώνονται στην επιφάνεια της θάλασσας προκαλώντας τεράστιες ζημιές στο υδάτινο περιβάλλον που μολύνουν.



Κυρίως το πετρέλαιο είναι πολύ επικίνδυνο, καθώς δεν διαλύεται στο νερό, αντιθέτως εξαπλώνεται με ταχείς ρυθμούς μέσω των ρευμάτων και των ανέμων καθιστώντας τοξικό το μολυσμένο περιβάλλον για αρκετό καιρό.

Για την αντιμετώπιση τέτοιου είδους καταστροφών καταβάλλονται συνεχείς προσπάθειες τόσο σε διεθνές όσο και σε τοπικό επίπεδο από τις αρμόδιες Αρχές, Οργανισμούς, Κυβερνήσεις και από ΜΚΟ για τη πρόληψη τέτοιου είδους ατυχημάτων και την αντιμετώπισή τους. Οι πρακτικές που εφαρμόζονται φανερώνουν πως τα μέτρα πρόληψης είναι προτιμότερα από αυτά της αποκατάστασης και της αποζημίωσης σε μια ενδεχόμενη πρόκληση περιβαλλοντικής ζημίας.

Οι υποθέσεις Erika και Prestige αποτελούν δυο από τις πλέον χαρακτηριστικές περιπτώσεις πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης εξαιτίας ναυτικού ατυχήματος.

## 5.1 Βύθιση πλοίου «Prestige»

Η βύθιση του ελληνικής ιδιοκτησίας δεξαμενόπλοιου «Prestige» το Νοέμβρη του 2002 στον Ατλαντικό ωκεανό ανοιχτά των ακτών της βορειοδυτικής Ισπανίας, έχει αποτυπωθεί στην ιστορία ως ένα από τα ναυτικά ατυχήματα με πρόκληση τεράστιας οικολογικής καταστροφής. Ωστόσο, η διαρροή του αργού πετρελαίου, όπου εκτιμάται πως χιλιάδες τόνοι πετρελαίου κατέληξαν στη θάλασσα, είχε ξεκινήσει κάποιες ημέρες νωρίτερα πριν τη τελική βύθισή του μέσω ρωγμών που είχαν προκληθεί στο κύτος του πλοίου εξαιτίας των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν στην περιοχή<sup>146</sup>. Στη καταστροφή που προκλήθηκε συντέλεσε το γεγονός πως το πλοίο βρισκόταν μακριά από τις ισπανικές ακτές και οι άνεμοι που έπνεαν στην περιοχή<sup>147</sup>.

Η βύθιση του πλοίου οδήγησε στην δρομολόγηση ανάληψης ευθυνών από τις αρμόδιες Αρχές των εμπλεκόμενων κρατών ακολουθώντας τις προβλεπόμενες

<sup>146</sup> <https://www.ispania.gr/arthra/diafora/3636-dexamenoploio-prestige-oikologiki-katastrofi>

<sup>147</sup> <http://www.e-nautilia.gr/h-vithisi-tou-tanker-prestige/>

ποινικές και διοικητικές διαδικασίες. Ο έλληνας καπετάνιος του πλοίου, Απόστολος Μαγκούρας, ορίστηκε προφυλακιστέος, με κατηγορία της άρνησης ρυμούλκησης του πλοίου πριν τη βύθισή του και της πρόκλησης ζημίας στο περιβάλλον. Επίσης ακολούθησε δικαστική διαμάχη σχετικά με το ρόλο του νηογνώμονα, την αξιοπλοΐα του πλοίου και το ρόλο των ισπανικών αρχών στο ναυάγιο του Prestige<sup>148</sup>. Σύμφωνα με άρθρα, η καταστροφή που προκλήθηκε από τη διαρροή πετρελαίου στο συγκεκριμένο ατύχημα εκτιμάται σε 4,3 δις ευρώ, αλλά η μόνη αποζημίωση που καταβλήθηκε ήταν 22 εκατ. ευρώ από την ασφαλιστική εταιρεία του πλοίου το 2002<sup>149</sup>.

---

<sup>148</sup>Γσομελέκη Μ., «Η Διεθνής Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος από Πετρελαϊκή Ρύπανση – Η ευθύνη προς Αποζημίωση», 2007, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης  
<http://ikee.lib.auth.gr/record/76905/files/gri-2007-648.pdf>

<sup>149</sup><https://www.theguardian.com/world/2013/nov/13/spanish-prestige-oil-tanker-disaster>

## 5.2 Βύθιση πλοίου «Erika»

Το πετρελαιοφόρο Erika το οποίο είχε ναλωθεί και μετέφερε φορτίο της πετρελαϊκής εταιρίας Total, βυθίστηκε στη Βρετάνη ανοιχτά τω Γαλλικών ακτών το Δεκέμβρη του 1999. Το πλήρωμα διεσώθη από γαλλικές ομάδες θαλάσσιας διάσωσης, όμως τόνοι πετρελαίου κατέληξαν στη θάλασσα<sup>150</sup>. Μετά τη βύθιση του πλοίου ένα σημαντικό ζήτημα που προέκυψε, ήταν οι ποινικές διώξεις που συντάχθηκαν εναντίον τω υπευθύνων, όπως του πλοιάρχου, της πλοιοκτήτριας εταιρίας, ενός από τους διευθυντές του ιταλικού νηογνώμονα, ανώτερου προσωπικού του ομίλου Total και του διευθυντή του νηολογίου της Μάλτας κ.ο.κ.

Το ναυάγιο του Erika σηματοδότησε την έναρξη σε ευρωπαϊκό επίπεδο νέων εξελίξεων στην καθιέρωση της ευρωπαϊκής πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα.

Το Μάρτιο του 2000, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε μια «Ανακοίνωση σχετικά με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου»<sup>151</sup>, με προτάσεις ανάληψης συγκεκριμένων μέτρων (γνωστά ως Erika I και Erika II και δράσεων για την αποφυγή της παρόμοιων ατυχημάτων στο μέλλον.

Επιγραμματικά παρουσιάζονται η πρόταση για έκδοση Οδηγίας και 2 Κανονισμών:

### **1. Οδηγία για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία<sup>152</sup>.**

Η εν λόγω Οδηγία συγκεκριμένα προέβλεψε:

- *“την βελτίωση της παρακολούθησης των πλοίων που διέρχονται τις ζώνες μεγάλης κυκλοφορίας υποχρεώνοντάς τα να εξοπλιστούν με συστήματα που θα επιτρέπουν τον αυτόματο εντοπισμό και τη συνεχή παρακολούθησή τους από τις αρχές των ακτών”*

<sup>150</sup> [http://www.oikologos.gr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=124&Itemid=191](http://www.oikologos.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=124&Itemid=191)

<sup>151</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124242>

<sup>152</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124242>

- “τη συστηματική προσφυγή στην ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων, προς απλοποίηση και εναρμόνιση της διαβίβασης και της εκμετάλλευσης δεδομένων που αφορούν στα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρουν τα πλοία”
- “τον υποχρεωτικό εξοπλισμό των πλοίων που κάνουν χρήση των λιμένων της Κοινότητας με καταγραφείς δεδομένων ταξιδιού προκειμένου να διευκολύνονται οι έρευνες κατόπιν ατυχήματος”
- “την ενίσχυση των εξουσιών παρέμβασης των κρατών μελών, ως παράκτιων κρατών, σε περίπτωση κινδύνου ατυχήματος ή απειλούμενης ρύπανσης κοντά στις ακτές τους”.
- “την απαγόρευση του απόπλου των πλοίων σε περίπτωση καιρικών συνθηκών οι οποίες εγκυμονούν σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια του πλοίου ή το περιβάλλον”<sup>153</sup>.

## **2. “Κανονισμός για τη σύσταση Ταμείου αποζημίωσης για ζημίες που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα”<sup>154</sup>**

«Η πρόταση Κανονισμού της Επιτροπής αφορά στην ευθύνη και στην αποζημίωση για ζημίες που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση, με τη δημιουργία του Ταμείου COPE (Ταμείο αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα), με στόχο την αποζημίωση των θυμάτων πετρελαιοκηλίδων στα ευρωπαϊκά ύδατα».

«Το Ταμείο COPE προβλεπόταν να αποζημιώνει θύματα, των οποίων οι απαιτήσεις έχουν κριθεί αιτιολογημένες, μόνον εφόσον η αποζημίωση των τελευταίων δεν κατέστη δυνατή στο πλαίσιο του διεθνούς καθεστώτος, λόγω της ανεπάρκειας του ανώτατου ορίου αποζημίωσης (200 εκατομμύρια ευρώ), με τη χρηματοδότηση επιχειρήσεων που εισάγουν περισσότερους από 150.000 τόνους αργού πετρελαίου ή/και πετρελαίου καύσης ετησίως, ανάλογα με το ύψος των εισαγωγών τους. Έχει καθοριστεί ανώτατο όριο ενός δισεκατομμυρίου ευρώ».

«Επιπλέον, ο προτεινόμενος Κανονισμός περιελάμβανε την επιβολή οικονομικών κυρώσεων σε περίπτωση σοβαρής αμέλειας εκ μέρους οποιουδήποτε φορέα εμπλεκόμενου στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου”<sup>155</sup>.

<sup>153</sup><http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124242>

<sup>154</sup><http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124242>

### 3. Ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα<sup>156</sup>

*“Η ίδρυση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, που θα ασκεί καθήκοντα παροχής τεχνικής βοήθειας (τροποποίηση των κοινοτικών νομοθετικών κειμένων), βοήθειας στα υποψήφια προς ένταξη κράτη, θα οργανώνει δράσεις κατάρτισης, συλλογής πληροφοριών και αξιοποίησης των βάσεων δεδομένων για την ασφάλεια στη θάλασσα, θα εκτελεί καθήκοντα επιτήρησης της ναυσιπλοΐας, καθήκοντα αξιολόγησης και ελέγχου των νηογνομόνων, επιτόπιες επιθεωρήσεις και θα συμμετέχει στις έρευνες κατόπιν θαλάσσιου ατυχήματος”<sup>157</sup>.*

Πέρα από την κινητοποίηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής μετά τη βύθιση των πλοίων Prestige και Erika και τη περιβαλλοντική καταστροφή που προκλήθηκε και στις δύο περιπτώσεις, για την διαχείριση τέτοιου είδους ατυχημάτων, έχουν πραγματοποιηθεί σε διεθνές επίπεδο συντονισμένες προσπάθειες μέσω διεθνών οργανισμών και κυρίως του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), σε συνεργασία με τα κράτη που αποτελούν ναυτικές δυνάμεις.

Κατά τη διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον που πραγματοποιήθηκε στη Στοκχόλμη της Σουηδίας τον Ιούνιο του 1972, αποφασίσθηκε η ίδρυση μιας οργάνωσης με την επωνυμία «Πρόγραμμα Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών» (United Nations Environment Program)<sup>158</sup>. Στο πλαίσιο του Προγράμματος Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών (U.N.E.P.) ο Ο.Η.Ε. έχει τη δυνατότητα να παρακολουθεί θέματα θαλάσσιας ρύπανσης και προστασίας του υδάτινου περιβάλλοντος και να τα προωθεί, μέσω της σύνδεσης και της ενίσχυσης της συνεργασίας μεταξύ κυβερνητικών και μη-κυβερνητικών οργανισμών και αρμόδιων φορέων<sup>159</sup>.

Το εν λόγω πρόγραμμα βασίστηκε στην αρχή πως το περιβάλλον προκειμένου να προστατευτεί απαιτεί την ενεργοποίηση όλων των αρμόδιων παραγόντων και τη συνεργασία τους, στο πλαίσιο μιας οργανωμένης και ολιστικής προσπάθειας. Στο πλαίσιο του προγράμματος έχουν αναληφθεί πλήθος πρωτοβουλιών και

<sup>155</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124242>

<sup>156</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124242>

<sup>157</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124242>

<sup>158</sup> <http://www.unep.org/>

<sup>159</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124242>

περιβαλλοντικών προγραμμάτων για τη διαχείριση περιβαλλοντικών προβλημάτων<sup>160</sup>.

Σε εθνικό επίπεδο, στις 4 Ιουνίου 1982 με την υπογραφή της Διακήρυξης Εθελοντικής Δέσμευσης με την ονομασία «Να σώσουμε τις Θάλασσες», ιδρύθηκε η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Hellenic Marine Environment Protection Association – Helmepea<sup>161</sup>), μέσα στην οποία Έλληνες ναυτικοί και πλοιοκτήτες, αναπτύσσουν μία διεθνώς αναγνωρισμένη προσπάθεια για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των ακτών από τη ρύπανση.

Επιπρόσθετα, η σύμβαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) που κυρώθηκε από την Ελλάδα είναι η σύμβαση «περί προλήψεως της θάλασσας από απόρριψη καταλοίπων και άλλων υλών», γνωστή ως Ocean Dumping του <sup>162</sup> 1972, και τέθηκε σε ισχύ τον Αύγουστο του 1975. Στην εν λόγω σύμβαση, προβλέπεται η προστασία των υδάτων από τη ρύπανση με επιβλαβείς ουσίες εκτός από πετρέλαιο. Η απαγόρευση αφορά κυρίως ύλες οι οποίες παράγονται στα πλοία κατά την εκτέλεση εργασιών ή φορτώνονται στην ξηρά με σκοπό να απορριφθούν στη συνέχεια στη θάλασσα. Η εν λόγω Σύμβαση, όριζε την απόρριψη συγκεκριμένων αποβλήτων και υλών στη θάλασσα, υπό συγκεκριμένες συνθήκες.

- a) Στη σύμβαση αυτή περιλαμβάνονται τρεις πίνακες:
- b) Στον πρώτο περιλαμβάνονται οι πολύ επιβλαβείς ουσίες, η απόρριψη των οποίων στη θάλασσα απαγορεύεται ρητώς.
- c) Στο δεύτερο πίνακα περιλαμβάνονται οι ουσίες για την απόρριψη των οποίων απαιτείται άδεια από αρμόδια Αρχή.

Στον τρίτο πίνακα περιλαμβάνονται ουσίες για την απόρριψη των οποίων αρκεί η γενική άδεια της αρμόδιας Αρχής<sup>163</sup>.

Αργότερα η Σύμβαση αντικαταστάθηκε από το Πρωτόκολλο του 1996 και το οποίο τέθηκε σε ισχύ το 2006, το οποίο απαγορεύει όλες τις απορρίψεις υλών στη θάλασσα εκτός από:

- Υλικά εκσκαφών

<sup>160</sup> <http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=554&language=el-GR>

<sup>161</sup> <http://www.helmepa.gr/>

<sup>162</sup> <https://www.epa.gov/ocean-dumping>

<sup>163</sup> <https://www.epa.gov/ocean-dumping>

- Λάσπη προερχόμενη από βιολογικούς καθαρισμούς
- Υπολείμματα ψαριών που προέρχονται από εργασίες βιομηχανικής επεξεργασίας ψαριών
- Πλοία και εξέδρες και άλλες κατασκευές(που δεν μπορούν να ανελκυσθούν σε ευκολίες ανακύκλωσης)
- Αδρανή, ανόργανα γεωλογικά υλικά
- Οργανικά υλικά φυσικής προέλευσης
- Ογκώδη υλικά όπως σίδηρο, χάλυβα κ.α., που απορρίπτονται σε περιοχές απομονωμένες
- Ροές διοξειδίου του άνθρακα CO<sub>2</sub><sup>164</sup>

Νομοθετικά μέτρα και πολιτικές που υιοθετήθηκαν σε εθνικό επίπεδο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η Ελλάδα διαθέτει ένα ισχυρό νομοθετικό πλαίσιο και έχει αναλάβει σειρά πρωτοβουλιών για τη αντιμετώπιση αξιόποινων πράξεων κατά του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τόσο σε ποινικό όσο και σε διοικητικό επίπεδο. Στο προσκήνιο μέχρι και σήμερα υπάρχει το ζήτημα της αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών αδικημάτων προς ενδυνάμωση της περιβαλλοντικής προστασίας, που αποβλέπουν στην πρόληψη των παραβιάσεων και ατυχημάτων.

Η ευθύνη και η μέριμνα για την προστασία των ελληνικών θαλασσών από περιστατικά ρύπανσης ανήκει στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, και στη Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος σε συνεργασία με το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή, ανά τόπους. Η Διεύθυνση απαρτίζεται από τρία τμήματα: α) Το Τμήμα Πρόληψης – Αντιμετώπισης Περιστατικών Ρύπανσης, β) Τμήμα Τεχνικών Μέσων και γ) Τμήμα Διεθνούς Συνεργασίας, και είναι αρμόδια για τη λήψη των απαραίτητων νομοθετικών και διοικητικών μέτρων για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης στο θαλάσσιο χώρο της χώρας. Σε τέτοιου είδους περιπτώσεις προβλέπεται και η συμβολή άλλων κρατικών υπηρεσιών όπως π.χ. Γενικά Επιτελεία – Νομαρχίες – συναρμόδια Υπουργεία. Ο τακτικός έλεγχος των

<sup>164</sup> Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, «Πρόληψη Περιβαλλοντικής Ρύπανσης από Πλοία», διαθέσιμο: <http://nee.gr/downloads/94EEE%20pollution%20prevention%20brochure.pdf>

λιμανιών και υδάτινων χώρων πραγματοποιείται με περιπολίες από ξηράς, από αέρα και από θάλασσα με ειδικά πλοία του λιμενικού σώματος και με αεροσκάφη<sup>165</sup>.

### 5.3 Προβλεπόμενες κυρώσεις για πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης

Οι προβλεπόμενες, σε περιπτώσεις πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης, κυρώσεις κατηγοριοποιούνται ως εξής:

- a) Ποινικές, οι υπαίτιοι πρόκλησης σοβαρής θαλάσσιας ρύπανσης, τιμωρούνται με φυλάκιση, μπορεί ωστόσο να απαλαχθούν των ευθυνών εάν αναλάβουν να εξαφανίσουν τη ρύπανση, με ιδία μέσα, και αποτρέψουν οποιαδήποτε πιθανή περιβαλλοντική ζημία.
- b) Διοικητικές, τόσο σε περίπτωση πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης, όσο και σε απλή μη λήψη των απαραίτητων μέσων για την προστασία του περιβάλλοντος, προβλέπεται επιβολή προστίμου, το ύψος του οποίου δύναται να τροποποιείται με νεότερες διατάξεις.
- c) Πειθαρχικές, με προβλεπόμενες διατάξεις έως και προσωρινής ή και οριστικής στέρησης της άδειας του ναυτικού επαγγέλματος για τον υπαίτιο
- d) Κυρώσεις Αστικής Ευθύνης.

Ο θαλάσσιος χώρος αντιμετωπίζει και στη χώρα μας πολλούς κινδύνους από διάφορες πηγές ανθρώπινης δραστηριότητας, όπως της βιομηχανίας, των θαλάσσιων μεταφορών, του τουρισμού, των δημοσίων έργων κ.ο.κ, και για το λόγο αυτό είναι επιτακτική η ανάγκη για τη λήψη και εφαρμογή αυστηρών μέτρων για την προστασία του.

Μεγίστης σημασίας στην προσπάθεια προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι η επίδειξη ορθής εκτέλεσης των καθηκόντων των ναυτικών και ύπαρξης κοινής

---

<sup>165</sup> <https://www.yen.gr/web/guest/dieuthynse-prostasias-thalassiou-periballontos>



συνείδησης για τη μη ρύπανση του περιβάλλοντος και κατά συνέπεια της τροφικής αλυσίδας και της υγείας του ανθρώπου.

Τα μέτρα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και διαχείρισης των πηγών μόλυνσης, που έχουν έως τώρα ληφθεί στην Ελλάδα χαρακτηρίζονται ως αξιόλογα έως ένα βαθμό, και δείχνουν το μέτρο των προσπαθειών που έχουν καταβληθεί, με παράλληλη ανάγκη συνέχισης του έργου αυτού.

Για τη διασφάλιση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της συνακόλουθης πρόληψης και καταστολής της θαλάσσιας ρύπανσης είναι αναγκαία η τήρηση των υφιστάμενων νομοθετικών διατάξεων, η ενεργοποίηση και συνεχής λειτουργία των φορέων πρόληψης και προστασίας και η εξάλειψη των νομοτεχνικών δυσλειτουργιών, καθώς ακόμη τα περιστατικά ρύπανσης είναι υπαρκτά<sup>166</sup>.

Πέρα από το νομικό πλαίσιο και την επιβολή των αντίστοιχων κυρώσεων για την αντιμετώπιση ποινικών αδικημάτων πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης, άλλα προτεινόμενα μέτρα, που ουσιαστικά αφορούν στην πρόληψη, και δύνανται να εφαρμοστούν σε πιο αποτελεσματικό βαθμό, είναι τα εξής:

#### Σχεδίαση Πλοίου:

Σύμφωνα με τον ΙΜΟ, τα δεξαμενόπλοια διπλών τοιχωμάτων αποτελούν την πιο αποτελεσματική λύση αποφυγής πετρελαιοκηλίδων σε περίπτωση σύγκρουσης και προσάραξης του πλοίου<sup>167</sup>.

#### Άλλα μέσα πρόληψης θαλάσσιας ρύπανσης:

μηχανικός καθαρισμός με τη χρήση φραγμάτων, πετρελαιοσυλλέκτες, σκάφη περισυλλογής και τα απορροφητικά υλικά, χημικός καθαρισμός με τη χρήση χημικών διασκορπιστικών ουσιών, μέσων καταβύθισης και άλλων<sup>168</sup>.

<sup>166</sup> Τσάλτας Γ. – Κλάδη Μ., «Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών, Εκδόσεις Σιδέρης, Αθήνα, 2009.

<sup>167</sup> Βεντικός Νικόλαος Π., Ψαραύτης Χαρίλαος Ν., «Πετρελαϊκή Ρύπανση από τις Θαλάσσιες Μεταφορές: Πρόληψη και Καταστολή». [http://www.martrans.org/documents/2003/safety/nafxro-petr\\_doc](http://www.martrans.org/documents/2003/safety/nafxro-petr_doc)

<sup>168</sup> Βεντικός Νικόλαος Π., Ψαραύτης Χαρίλαος Ν., «Πετρελαϊκή Ρύπανση από τις Θαλάσσιες Μεταφορές: Πρόληψη και Καταστολή». [http://www.martrans.org/documents/2003/safety/nafxro-petr\\_doc](http://www.martrans.org/documents/2003/safety/nafxro-petr_doc)

Εκπαίδευση:

Για την πρόληψη και αντιμετώπιση περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης πραγματοποιούνται συγκεκριμένες εκπαιδεύσεις και γυμνάσια, για την κατάρτιση του προσωπικού σε περίπτωση αντιμετώπισης θαλάσσιας ρύπανσης<sup>169</sup>.

Κανονισμοί: Τόσο σε διεθνές όσο και σε εθνικό επίπεδο, ψηφίζονται διαρκώς νέες διατάξεις που αφορούν στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος<sup>170</sup>.

Εγκαταστάσεις Υποδοχής Λιμένων:

Σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση MARPOL 73/78, επιβάλλεται η ύπαρξη τέτοιων λιμενικών εγκαταστάσεων για την καταστολή πιθανής ρύπανσης των υδάτων<sup>171</sup>.

---

<sup>169</sup> Βεντικός Νικόλαος Π., Ψαραύτης Χαρίλαος Ν., «Πετρελαϊκή Ρύπανση από τις Θαλάσσιες Μεταφορές: Πρόληψη και Καταστολή». <http://www.martrans.org/documents/2003/safety/nafxro-petr.doc>

<sup>170</sup> Παρουσιάζονται αναλυτικά στα αντίστοιχα κεφάλαια της μελέτης ανωτέρω

<sup>171</sup> Βεντικός Νικόλαος Π., Ψαραύτης Χαρίλαος Ν., «Πετρελαϊκή Ρύπανση από τις Θαλάσσιες Μεταφορές: Πρόληψη και Καταστολή». <http://www.martrans.org/documents/2003/safety/nafxro-petr.doc>

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ύπαρξη άμεσων και έμμεσων απειλών και κινδύνων στο τομέα της ναυτιλίας ήταν υπαρκτή από τα πρώτα χρόνια που κατασκευάστηκαν τα πλοία και πραγματοποιήθηκαν τα πρώτα ταξίδια, και οι απειλές αυτές παραμένουν υπαρκτές έως και σήμερα, όσο υπάρχουν τρωτά σημεία.

Υπό μία ρεαλιστική οπτική, τα τρωτά σημεία αυτά (όπως π.χ. κενά στο νόμο, ανθρώπινος παράγοντας, ανεπαρκής κατάρτιση των ναυτικών, λανθασμένη εκτίμηση των υπευθύνων ασφάλειας, ελλειπίες – επιφανειακοί έλεγχοι, ανεπαρκής εξοπλισμός, καιρικές συνθήκες κ.ο.κ.), δεν είναι δυνατό να εξαληφθούν πλήρως, ενδεχομένως και ποτέ.

Ωστόσο, η ανάγκη εξεύρεσης καθολικών λύσεων για την πρόληψη και τη καταστολή των κινδύνων και την συμφραζόμενη διατήρηση της ασφάλειας στο τομέα της ναυτιλίας, είναι αντιληπτή σε διεθνές επίπεδο και βρίσκεται στη πρώτη γραμμή της πολιτικής ατζέντας τόσο σε ευρωπαϊκό, όσο και σε εθνικό επίπεδο, όπως αποδεικνύεται από τη λήψη σχετικών πρωτοβουλιών και μέτρων τόσο, μέσω διεθνών οργανισμών και σύναψης συμβάσεων, όσο και σε περιφερειακό επίπεδο.

Η μέριμνα για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών θα πρέπει να βασίζεται σε ρεαλιστική εκτίμηση των πιθανών κινδύνων, η οποία να επαναπροσδιορίζεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα, και να προσαρμόζεται στις ανάγκες της εκάστοτε περίπτωσης, ώστε να καθίσταται δυνατή η λήψη των απαραίτητων - κοινά αποδεκτών - και αποτελεσματικών μέτρων ασφάλειας, στο δυνατότερο χαμηλό κόστος.

Όπως επιδιώξαμε να καταδείξουμε στη παρούσα μελέτη το υπάρχον νομικό πλαίσιο και οι τροποποιήσεις αυτού, προβλέπουν σχεδόν κάθε πιθανή πράξη ποινικού αδικήματος στο τομέα της ναυτιλίας και περιλαμβάνουν τις αντίστοιχες κυρώσεις, ανάλογα τη σοβαρότητα της έκνομης πράξης.

Ωστόσο, κρίνεται απαραίτητη η κατά γράμμα εφαρμογή των νομοθετημάτων και των μέτρων που έχουν υιοθετηθεί, η αξιοποίηση των υφιστάμενων και η υιοθέτηση νέων εργαλείων και μηχανισμών διαχείρισης περιπτώσεων ποινικών αδικημάτων και

ατυχημάτων στις θαλάσσιες μεταφορές, προκειμένου να αντιμετωπιστούν στο μέγιστο δυνατό βαθμό οι δυσμενείς συνέπειες τέτοιων πράξεων.

Η τήρηση των κανόνων δικαίου από τον πλοίαρχο, η ορθή εκτέλεση των καθηκόντων τους από τη μεριά του πληρώματος, η ακριβής εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας εντός του πλοίου κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, η συνεχιζόμενη εκπαίδευση των εμπλεκόμενων επαγγελματιών, και τέλος ο τακτικός έλεγχος αποτελούν μεγίστης σημασίας μέτρα για την πρόληψη και την καταστολή αξιόποινων πράξεων στις θαλάσσιες μεταφορές.

Πέρα από την πλήρη εφαρμογή των κανόνων δικαίου, η συνεργασία των ναυτικών δυνάμεων και των αρμόδιων φορέων σε παγκόσμιο, ευρωπαϊκό και περιφερειακό επίπεδο, η εφαρμογή μιας κοινά αποδεκτής πολιτικής, η ανταλλαγή χρήσιμων πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια, η αύξηση των δυνάμεων περιπολίας και φύλαξης κ.ο.κ., κρίνονται απαραίτητες.

Ενδεικτικά, προτείνεται:

- η ενίσχυση της παρουσίας των αρμόδιων θαλάσσιων σωμάτων ασφαλείας (π.χ. Λ.Σ., FRONTEX)
- η επένδυση σε νέες τεχνολογίες για τη δημιουργία εξελιγμένων συστημάτων άμυνας και ασφάλειας
- η παροχή στήριξης στο έργο των διεθνών Οργανισμών, όπως του IMO και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA)
- η αναβάθμιση των επιπέδων ασφάλειας, σύμφωνα με το Μνημόνιο των Παρισίων (PARIS MOU).
- η ένδειξη πειθαρχίας και ευσυνειδησίας κατά την εκτέλεση του επαγγέλματος του ναυτικού.

Τέλος, ως προσωπική διαπίστευση, η οποία με οδήγησε να αφιερώσω τόσο μεγάλη έκταση στην αναλυτική παρουσίαση του νομικού πλαισίου που διέπει την ασφάλεια

των θαλάσσιων μεταφορών, είναι πως η εφαρμογή των κανόνων αποτελεί το πλέον αποτελεσματικό μέσο, τόσο για την πρόληψη, όσο και για την καταστολή σοβαρών ποινικών αδικημάτων στη ναυτιλία. Δίχως κανόνες θα επικρατούσε η αναρχία, ο κάθε αρμόδιος, κάθε κράτος, κάθε εταιρεία, κάθε πλοίαρχος θα λειτουργούσαν διαφορετικά – αυτόνομα, υπέρ του συμφέροντος της εκάστοτε πλευράς ενδεχομένως και εις βάρος των άλλων. Με την ύπαρξη κανόνων δικαίου και κατ'επέκταση προβλεπόμενων κυρώσεων, ο τομέας της ναυτιλίας λειτουργεί υπό συγκεκριμένο ρυθμιστικό πλαίσιο αποτελούμενο από κανόνες, που όταν δεν εφαρμόζονται, ακολουθούν οι αντίστοιχες ποινές.

(Ο «φόβος» απέναντι στη τιμωρία (κύρωση που προβλέπεται από το νόμο), είναι το πλέον αποτελεσματικό μέσο πρόληψης διάπραξης ποινικού αδικήματος, και η ορθή εφαρμογή κανόνων που θα οδηγήσουν στην «διόρθωση» ενός ποινικού αδικήματος και στο σωφρονισμό του δράστη, το καλύτερο μέσο καταστολής.) Προσωπική άποψη συγγραφέα παρούσας μελέτης.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ ΚΑΙ ΆΡΘΡΑ:**

Βεντικός Νικόλαος Π., Ψαραύτης Χαρίλαος Ν., (2003), «Πετρελαϊκή Ρύπανση από τις Θαλάσσιες Μεταφορές: Πρόληψη και Καταστολή», Αθήνα.

Βλάχος Γ., 2007 «Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, έκδοση ΙΙ», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.

Δημαράκης Α., Ντούνης Χ., 2006 «Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα», Ίδρυμα Ευγενίδου, Βιβλιοθήκη του Ναυτικού, Αθήνα

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2009, «Πρόληψη Περιβαλλοντικής Ρύπανσης από Πλοία», Αθήνα διαθέσιμο: <http://nee.gr/downloads/94EEE%20pollution%20prevention%20brochure.pdf>

Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Πράσινη Βίβλος, COM (2006), 275 , Τόμος ΙΙ «Προς μια Μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό Όραμα για τους Ωκεανούς και τις Θάλασσες, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

Θαλασσινός Ελ., Πελαγίδης Θ., Θεοδωρόπουλος Σ., Βαλσμά Ε., Αλαμπάνος Ν., Δάφνος Γ., Ζαμπέτα Β., Βουτσινά Κ., 2014, Το Ναυτιλιακό Πλέγμα. Η περίπτωση του Ελληνικού Ναυτιλιακού Πλέγματος και οι δυνατότητες συμβολής του στην έξοδο της ελληνικής οικονομίας από την κρίση. Ανάλυση ενός Ανταγωνιστικού Ναυτιλιακού Πλέγματος, Σύνοψη – Περίληψη, Πειραιάς.

Λυκούδης Παν., Βασιλάκη Δημ.(Επιμέλεια), 2014, Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Γ Έκδοση, Αθήνα.

Μανιτάκης Α., 1994, «Κράτος Δικαίου και δικαστικός έλεγχος της συνταγματικότητας Ι», εκδόσεις Σάκκουλας, Αθήνα.

Παξινός Αλ., 2012, «Πειθαρχικό και Ναυτικό Δίκαιο στη Ναυτική Εργασία», ΑΕΝ Μακεδονίας

<https://maredu.gunet.gr/modules/document/file.php/ΜΑΚ324/%CE%91%27%20%CE%BC%CE%AD%CF%81%CE%BF%CF%82%20%CE%A3%CE%B7%CE%BC%CE%B5%CE%B9%CF%8E%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82%20%CE%94%CE%99%CE%95%CE%98%CE%9D%CE%97%CE%A3%20%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9B%CE%99%CE%91%CE%9A%CE%97%20%CE%A0%CE%9F%CE%9B%CE%99%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%97%20%20%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%20%CE%A4%CE%97%CE%A3%20%CE%98%CE%91%CE%9B%CE%91%CE%A3%CE%A3%CE%91%CE%A3.docx>

Τσάλτας Γ. – Κλάδη Μ., 2009, «Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών, Εκδόσεις Σιδέρης, Αθήνα.

Χατζοπούλου Α., Γερασίμου Σ., Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, διαθέσιμο: <http://filonoi.gr/wp-content/uploads/2015/07/pdf37.pdf>

Life&Περιβαλλοντική Πολιτική και Διακυβέρνηση, Proteas, Παραδοτέο – Υπόδραση 2.2, Νομοθετικές απαιτήσεις ομάδων – στόχων, Κεφάλαιο Ε, Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Επικίνδυνων Υλικών IMDG.

## **ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ:**

Τί είναι η Ναυτιλία;

<http://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/the-role-of-shipping>

Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)

<http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stous-diethneis-organismous/imo.html>

Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με τη βελτίωση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές

[https://www.yen.gr/documents/20182/21889/COM\\_%282003%29\\_20229\\_gr.pdf/68aaabe2-e0b6-4f5e-8da2-3ad94176afec](https://www.yen.gr/documents/20182/21889/COM_%282003%29_20229_gr.pdf/68aaabe2-e0b6-4f5e-8da2-3ad94176afec)

Διεθνές Ναυτιλιακό και Αεροπορικό Δίκαιο

[https://www.unhcr.gr/no\\_cache/prostasia/nomiki-prostasia/diethneis-kai-perifereiakes-symbaseis.html?cid=709&did=751&sechash=48e07622](https://www.unhcr.gr/no_cache/prostasia/nomiki-prostasia/diethneis-kai-perifereiakes-symbaseis.html?cid=709&did=751&sechash=48e07622)

Σχέδιο Νόμου «Κύρωση του Πρωτοκόλλου του 2005 της Διεθνούς Σύμβασης του 1988 για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και του Πρωτοκόλλου του 2005 στο Πρωτόκολλο του 1988 για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας των σταθερών εγκαταστάσεων στην υφαλοκρηπίδα.

<http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/c8827c35-4399-4fbb-8ea6-aebdc768f4f7/8071849.pdf>

ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

<http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikες/%CE%95%CF%85%CF%81%CE%B5%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B9%CE%BF/%CE%9A%CE%A9%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%A3%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%CE%A5>

Θαλάσσιες μεταφορές: κανόνες μεταφοράς και ασφάλειας

[http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html)

Θαλάσσιες μεταφορές: στρατηγική προσέγγιση

[http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.11.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.11.html)

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΟΥ Ο.Η.Ε. – U.N.E.P.

<http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=554&language=el-GR>

SOLAS 1974

<http://www.isalos.net/vivliothiki/knowledge/diethneis-symvaseis/solas-1974/#>

Η βύθιση του Prestige και η μεγάλη οικολογική καταστροφή

<https://www.ispania.gr/arthra/diafora/3636-dexamenoploio-prestige-oikologiki-katastrofi>

Η βύθιση του τάνκερ Prestige

<http://www.e-nautilia.gr/h-vithisi-tou-tanker-prestige/>

Τεράστια οικολογική καταστροφή από τη βύθιση του Πρεστίζ

[http://www.oikologos.gr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=124&Itemid=191](http://www.oikologos.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=124&Itemid=191)

Απόφαση όσον αφορά την κοινή θέση που καθόρισε το Συμβούλιο για την θέσπιση της οδηγίας του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 94/58/ΕΟΚ σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών (C4-0563/97 96/0240(SYN))

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:51998AP0411>

Οδηγία 2001/105/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2001, για την τροποποίηση της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32001L0105>

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0725>

Πρόταση ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52016PC0369>

Πρόταση ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με σύστημα επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση των τακτικών δρομολογίων με οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και την κατάρτιση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

<http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EL/1-2016-371-EL-F1-1.PDF>



Οδηγία 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009 , σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32009L0016>

Πρόταση ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας 98/41/EK του Συμβουλίου σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας και για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32001L0105>

Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πολυετή χρηματοδότηση της δράσης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία και από εγκαταστάσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου

[http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009\\_2014/documents/com/com\\_com\(2013\)0174\\_/com\\_com\(2013\)0174\\_el.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com(2013)0174_/com_com(2013)0174_el.pdf)

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 100/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013 , για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?qid=1497273295835&uri=CELEX:32013R0100>

Θαλάσσια ασφάλεια: Πακέτο Erika II

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124242>

Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA)

[https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa\\_el](https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa_el)

Convention for the suppression of unlawful acts against safety of maritime navigation. Concluded at Rome on 10 March 1988.

Protocol to the above-mentioned Convention for the suppression of unlawful acts against safety of fixed platforms located on the continental shelf. Concluded at Rome on 10 March 1988.

<http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv8.pdf>

COM/2016/0370 final - 2016/0171 (COD)

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52016PC0370>

EASTERN MEDITERRANEAN ROUTE

<http://frontex.europa.eu/trends-and-routes/eastern-mediterranean-route/>

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)  
[http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-\(clc\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-(clc).aspx)

Member States, IGOs and NGOs  
<http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>

Spanish government cleared of blame for Prestige oil tanker disaster  
<https://www.theguardian.com/world/2013/nov/13/spanish-prestige-oil-tanker-disaster>

UN Environment  
<http://www.unep.org/>

United Nations Convention on the Law of the Sea  
[http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

United States Environmental Protection Agency: Ocean Dumping Management  
<https://www.epa.gov/ocean-dumping>

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

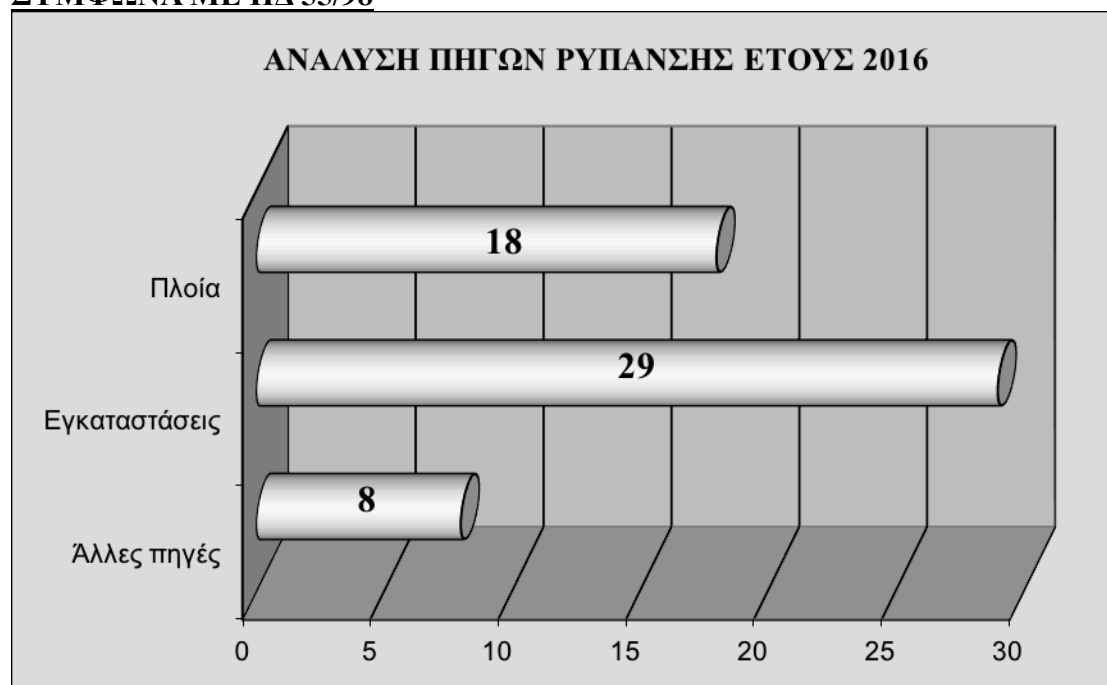
Πηγή: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ  
ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΤΜΗΜΑ 1

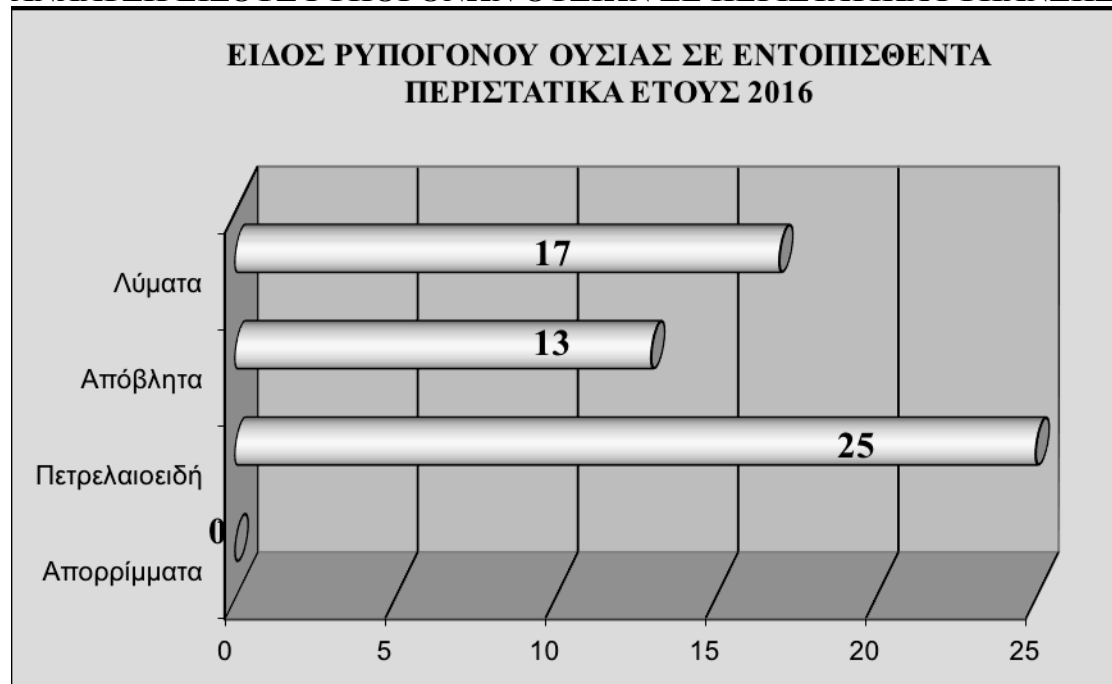
ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ Π.Θ.Π.  
ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2016

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2017

### ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΗΓΩΝ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΕΠΙΒΛΗΘΗΚΑΝ ΠΡΟΣΤΙΜΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΔ 55/98



## ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΙΔΟΥΣ ΡΥΠΟΓΟΝΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

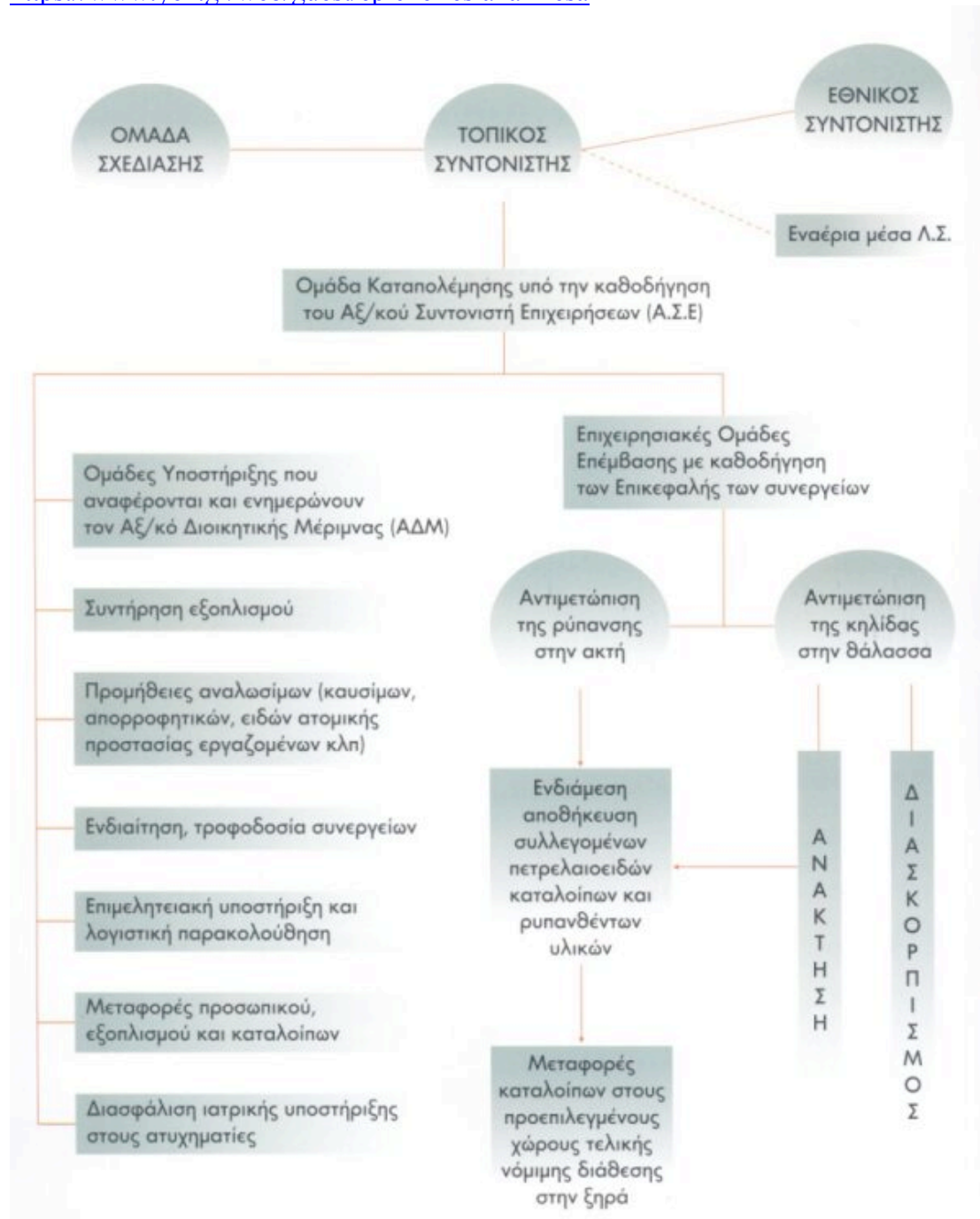


**ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΕΠΙΒΛΗΘΕΝΤΩΝ  
ΠΡΟΣΤΙΜΩΝ – ΚΑΤΑΛΟΓΙΣΜΩΝ  
ΣΕ ΠΛΟΙΑ – ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ**



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

«Σχεδιάγραμμα Ενεργοποίησης Επιχειρησιακών Μέσων μετά τον εντοπισμό ρύπανσης με πετρέλαιο στις Ελληνικές Θάλασσες και ακτές», Πηγή: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ  
<https://www.yen.gr/web/guest/epicheiresiaka-mesa>



## ΕΙΚΟΝΕΣ:

### ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ:



Πηγή: [www.theseanation.gr](http://www.theseanation.gr)

### ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ:



Πηγή: <http://www.unis.unvienna.org/>



## ΜΕΤΡΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΛΙΔΑΣ:



Πηγή: Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

## ΒΥΘΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ: PRESTIGE



Πηγή: Des Dim, Νοέμβρης 14, 2013. <httpswww.vesselfinder.comnews1620-Prestige-crew-not-guilty-of-causing-2002-oil-disaster-in-Spain>



## ΒΥΘΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ: ERIKA



Πηγή: Naufrage du pétrolier Erika, en décembre <httpswww.meretmarine.comfrcontentnaufrage-de-lerika-total-ira-en-cassation> 1999 © © MARINE NATIONALE STEPHANE MARC