

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΤΟ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΩΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ
ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Επιβλέπων Καθηγητής: Επίκουρος Καθηγητής Μιχαήλ Παζαρζής

Μέλη: Λέκτορες Ερασμία Βαλμά, Μαρία Μηλιαράκη

Φοιτήτρια: Άννα Χέβα

4^{ος} Κύκλος

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2007

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η έννοια της αξιοπλοΐας έχει απασχολήσει εδώ και πολλά χρόνια πολλούς από αυτούς που ασχολούνται με τη Ναυτιλία και έχει μελετηθεί από πολλές και διαφορετικές σκοπιές. Η εργασία αυτή θα αναλύσει τη σημασία, το περιεχόμενο και τις μορφές, που αυτή μπορεί να έχει, ούτως ώστε να φανερωθεί το μέγεθος της σημασίας της.

Ακριβώς όμως επειδή μπορεί κανείς να προσεγγίσει την έννοια αυτή από πολλές διαφορετικές σκοπιές, η παρούσα εργασία φιλοδοξεί να μελετήσει την αξιοπλοΐα από την πλευρά του ανθρώπινου δυναμικού. Θα δοθεί σημασία στην επίδραση που έχει στην εξασφάλισή της η μη ο ανθρώπινος παράγοντας, έννοια που και αυτή με τη σειρά της χρήζει περαιτέρω ανάλυσης και μελέτης.

Σκοπός της εργασίας αυτής είναι η παρουσίαση του ανθρώπινου δυναμικού ως συντελεστή της αξιοπλοΐας του πλοίου, σε μια προσπάθεια να φανεί η βαρύτητα του, μικρή ή και μεγάλη.

Στο κύριο μέρος της εργασίας θα πραγματοποιηθεί διερεύνηση των αρμοδιοτήτων του πληρώματος (και σε αρκετές περιπτώσεις ξεχωριστά από αυτές του πλοιάρχου) και, στη συνέχεια, των ευθυνών του. Στη συνέχεια θα αναλυθεί η έννοια και οι συνθήκες ταξινόμησης του πλοίου, καθώς και ο ρόλος και η συμβολή των νηογνομώνων σε αυτήν και στην αξιοπλοΐα, με έμφαση στους Lloyd's. Με βάση αυτά, θα γίνει αναφορά στην ευθύνη που έχουν όλα τα μέλη του πληρώματος και θα δοθεί σημασία στην εκπαίδευσή τους. Μετά, θα αναλυθεί η έννοια της Ρήτρας Αναξιοπλοΐας και θα μελετηθούν και διάφορα άλλα ασφαλιστικά ζητήματα, ενώ λίγο πριν από το τέλος θα γίνει και αναφορά στις διεκδικήσεις του πλοιάρχου και του πληρώματος.

Στο τέλος, σκοπός θα είναι η διεξαγωγή συμπερασμάτων και δημιουργία προβληματισμού σε σχέση με το κατά πόσο τελικά ο ανθρώπινος παράγοντας συμβάλει στη διατήρηση της αξιοπλοΐας.

Λέξεις κλειδιά: Αξιοπλοΐα, ανθρώπινος παράγοντας, πλήρωμα, ευθύνη πληρώματος, νηογνώμονες

SUMMARY

The term *seaworthiness* has been a topic of debate for a very long time by those involved in Shipping and it has been studied and investigated from various viewpoints. This paper is going to analyse the meaning, the content and the patterns it may have, so that the greatness of its importance can be revealed.

Precisely because one can approach this term from many different viewpoints, the ambition of this paper is to study seaworthiness with regard to the human potential. Emphasis will be given on the contribution of the human factor in implementing it or not. The meaning of human factor needs to be analysed and studied further.

The purpose of this paper is to present the human factor as a coefficient of seaworthiness, in an effort to make its gravity, whether significant or not, more evident.

In the main body, the duties of the crew members (in many cases as opposed to those of the captain himself) are going to be investigated and, what's more, their responsibilities. Furthermore, the term and the conditions of ship registration will be analysed, stressing the importance of Lloyd's Register. Based on the above, an allusion of the responsibilities of the crew members is going to take place, in order to stress the significance of their education and training. In addition, the meaning and the content of the Unseaworthiness Clause will be studied, together with some more insurance matters, while right before the end, there's going to be some reference to the claims of the crew and the captain

Finally, this paper will aim at drawing conclusions and causing some engrossment in regards to how much the human factor contributes to preserving seaworthiness.

Keywords: Seaworthiness, human factor, crew, crew responsibility, ship registers

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	2
SUMMARY.....	3
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	6
1 Η έννοια του πλοίου και του πληρώματος.....	6
2 Έννοια αξιοπλοΐας και η επίδρασή της στη ναυτιλία.....	8
3 Σκοπός εργασίας.....	15
1. Ο ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ.....	17
1.1 Ανθρώπινος παράγοντας – Ανθρώπινο σφάλμα.....	17
1.2 Εξέλιξη του ανθρώπινου σφάλματος.....	17
1.3 Δυνατότητες ανθρώπινης συμπεριφοράς.....	18
1.4 Περιορισμός συνεπειών ανθρώπινου παράγοντα.....	21
Σχήμα 1.1 : Πορεία προς ατύχημα.....	21
1.5 Ο ανθρώπινος παράγοντας και οι θαλάσσιες μεταφορές.....	23
1.5.1 Όραμα.....	23
1.5.2 Αρχές.....	23
1.5.3 Στόχοι.....	24
2. Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ.....	26
2.1 Οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του πλοιάρχου.....	26
2.2 Οι εξουσίες του πλοιάρχου.....	30
2.2.1 Αρμοδιότητες εκπροσώπησης.....	30
2.2.2 Ειδικές υποχρεώσεις του πλοιάρχου τεχνικής και οικονομικής φύσης.....	33
2.3 Οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του πληρώματος.....	35
2.3.1 Κύριες και παρεπόμενες υποχρεώσεις του πληρώματος.....	35
2.3.2 Παρεπόμενες υποχρεώσεις του πληρώματος.....	36
3. Ταξινόμηση του πλοίου/Νηογνώμονες	43
3.1 Το Πρωτόκολλο Σύμβασης του Παρισιού (Paris MOU), η ταξινόμηση του πλοίου και οι νηογνώμονες.....	43

3.2 Lloyd's of London.....	51
3.3 Διαμόρφωση αξιοπλοΐας από πλευράς νηογνομόνων και πιστοποιητικά που εκδίδονται.....	58
3.3.1 Η επιλογή των σκαφών που θα επιθεωρηθούν.....	58
3.3.2 Οι βαθμολογίες.....	59
3.3.3 Οι διαδικασίες της επιθεώρησης.....	60
4. Η ευθύνη του πλοιάρχου & η εκπαίδευση του πλοιάρχου και του πληρώματος.....	64
4.1 Η ευθύνη του πλοιάρχου.....	64
4.2 Η εκπαίδευση του πλοιάρχου και του πληρώματος	66
5. Διεκδικήσεις του πλοιάρχου και του πληρώματος.....	69
5.1 Οι διεκδικήσεις για μισθό.....	69
5.2 Το δικαίωμα για πρόσθετες παροχές και αποζημίωση για απώλεια προσωπικών αντικειμένων.....	75
5.3 Το δικαίωμα για νοσηλεία.....	78
5.4 Διαδικασίες για αντιμετώπιση των διεκδικήσεων.....	81
6. Η Ρήτρα Αναξιοπλοΐας.....	82
ΕΠΙΛΟΓΟΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	83
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	85
1 Ελληνική Βιβλιογραφία.....	85
2 Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία.....	85
3. Ομιλίες - Διαλέξεις.....	86
4 Πηγές από το ίντερνετ.....	86

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1 Η έννοια του πλοίου και του πληρώματος

Σύμφωνα με τον Κανόνα 15 των Rules for Construction of Policy¹, ο όρος «πλοίο» περιλαμβάνει τη γάστρα του σκάφους, τα υλικά και τον εξοπλισμό, αποθέματα και προμήθειες για τους αξιωματικούς και το πλήρωμα και, στην περίπτωση των σκαφών που απασχολούνται για ειδικές εμπορικές συναλλαγές, τα συνήθη απαιτούμενα εξαρτήματα για τις εμπορικές συναλλαγές και, επίσης, στην περίπτωση του ατμόπλοιου, ο μηχανικός εξοπλισμός, οι ατμολέβητες και κάρβουνα και μηχανικά αποθέματα, αν ανήκουν στους ασφαλισμένους².

Δηλαδή, το πλοίο δεν είναι απλά η γάστρα. Έτσι, εάν ένας πλοιοκτήτης δεν επιθυμεί να ασφαλίσει τις προμήθειες και τα αποθέματα του πλοιάρχου και του πληρώματος, θα έπρεπε να το διασαφηνίσει. Το ίδιο δεν ισχύει στην περίπτωση των επιβατών.

Πλήρωμα είναι το σύνολο των προσώπων που συντρέχει το θαλάσσιο επιχειρηματία στην άσκηση της ναυτιλιακής επιχείρησης, εφόσον είναι ναυτολογημένα στο πλοίο.

Σύμφωνα με τον ορισμό αυτό, προσδιοριστικό στοιχείο για την έννοια του μέλους του πληρώματος είναι η ναυτολόγηση στο πλοίο όπου ένα πρόσωπο πρόκειται να προσφέρει τις υπηρεσίες του. Δεν έχει σημασία το είδος της υπηρεσίας που θα προσφέρει. Έτσι, στο πλήρωμα ανήκουν όχι μόνο όσοι προσφέρουν καθαρώς ναυτιλιακές υπηρεσίες απλώς χρήσιμες για την «πλωτή πόλη» που είναι το πλοίο. Αρκεί όλοι αυτοί είναι ναυτολογημένοι στο πλοίο όπου εργάζονται. Με την προϋπόθεση αυτή, λοιπόν, μπορούν να ανήκουν στο πλήρωμα: γιατροί, νοσοκόμοι, μάγειροι, κομμωτές, μουσικοί, εργαζόμενοι στο μπαρ του πλοίου, τυπογράφοι, ηλεκτρολόγοι.

Αντίθετα, δεν ανήκουν στο πλήρωμα πρόσωπα που προσφέρουν υπηρεσίες στο πλοίο, ακόμα και ναυτιλιακές, αν δεν είναι ναυτολογημένα σ' αυτό. Αυτό συμβαίνει με

¹ Αποτελούν μέρος του Marine Insurance Act του 1906.

² Hodges Susan, *Law of marine insurance*, Cavendish Publishing Limited, Cardiff 2004 (σελ. 23)

τον πλοηγό, τους στοιβαστές του φορτίου, τους τεχνικούς που εποπτεύουν τη λειτουργία των μηχανών και άλλους.

Το πλήρωμα διακρίνεται σε κατηγορίες ανάλογα με τις υπηρεσίες που προσφέρει πάνω στο πλοίο.

Στο πλήρωμα με τη στενή έννοια του όρου ανήκουν: α) το προσωπικό του καταστρώματος, δηλαδή τα πρόσωπα που βοηθούν τον πλοίαρχο στην οδήγηση του πλοίου (κυβερνήτες, ναύκληροι, λοστρόμοι, ναύτες), β) το προσωπικό των μηχανών (μηχανικοί, ατμομηχανικοί, μηχανοδηγοί, θερμαστές, λιπαντές, χειριστές κ.ά.) και γ) το προσωπικό των γενικών υπηρεσιών (ραδιοτηλεγραφετές, οικονομικοί υπάλληλοι, θαλαμηπόλοι, φροντιστές, μάγειροι, κουρείς, γιατροί, μουσικοί κ.ά.).

Στα μέλη του πληρώματος ανήκει και ο πλοίαρχος, που είναι επικεφαλής του, όταν και αυτός ναυτολογείται σε ορισμένο πλοίο (άρθρο 37 ΚΙΝΔ). Αμφισβητείται όμως αν ο πλοίαρχος είναι πραγματικά μέλος του πληρώματος. Και αυτό γιατί η νομοθεσία μας διαστέλλει συχνά ανάμεσα στον πλοίαρχο και το (άλλο) πλήρωμα (άρθρο 87 ΚΙΝΔ) λαό τον υποβάλλει σε ιδιαίτερη νομοθετική μεταχείριση³, η οποία απλώς συμπληρώνεται με την κατ'αναλογία εφαρμογή των διατάξεων που αφορούν το πλήρωμα (άρθρο 52 ΚΙΝΔ). Έτσι, παλιότερα, ενόψει και της εξέχουσας θέσης που έχει ο πλοίαρχος και της εξουσίας του να αντιπροσωπεύει τον πλοιοκτήτη (ή τον εφοπλιστή), υποστηρίχθηκε ότι ο πλοίαρχος δεν είναι μέλος του πληρώματος. Η άποψη αυτή όμως δεν επικράτησε τελικά. Οι περισσότεροι δέχονται σήμερα ότι ο πλοίαρχος δεν είναι μέλος του πληρώματος. Μόνο που μερικοί διευκρινίζουν ότι αυτός ανήκει στο πλήρωμα με την ευρεία έννοια.

Επικεφαλής του πληρώματος, λοιπόν, βρίσκεται ο πλοίαρχος, που αποτελεί και το συνδετικό κρίκο ανάμεσα στο θαλάσσιο επιχειρηματία και το πλήρωμα με στενή έννοια.

Ο πλοίαρχος, όπως ορίζεται στο άρθρο 104 ΚΔΝΔ, έχει τη διοίκηση του πλοίου. Έχει όμως και πολλές άλλες αρμοδιότητες, ιδιωτικού και δημοσίου δικαίου. Με τις αρμοδιότητες αυτές εφοδιασμένος, ο πλοίαρχος είναι σαφώς το σημαντικότερο πρόσωπο στο πλοίο. Διατηρεί μέχρι σήμερα μια ιδιαίτερη θέση απέναντι στα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος. Έχει αυξημένες αρμοδιότητες⁴.

³ Στον ΚΙΝΔ υπάρχουν δύο ομάδες διατάξεων: Τα άρθρα 37-52 αφορούν τον πλοίαρχο, ενώ τα άρθρα 53-83 αφορούν το πλήρωμα.

⁴ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 2*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 61)

2 Έννοια αξιοπλοΐας και η επίδρασή της στη ναυτιλία

Όταν συνάπτεται συμφωνία μεταξύ ναυλωτή και πλοιοκτήτη για τη μεταφορά εμπορευμάτων με πλοίο μεταξύ λιμανιών, ο τελευταίος έχει καθήκον να φροντίσει για την καταλληλότητα του πλοίου προς εκπλήρωση της μεταφοράς. Οι Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ προβλέπουν ότι όταν συνάπτεται συμφωνία μεταξύ ενός ναυλωτή και ενός εκναυλωτή (συνήθως πλοιοκτήτη) για τη μεταφορά εμπορευμάτων με πλοίο από λιμάνι σε λιμάνι, βασική υποχρέωση του τελευταίου είναι να διαθέσει για τη μεταφορά πλοίο κατάλληλο για αυτή. Αυτό διατυπώνεται ως υποχρέωση του μεταφορέα να επιδείξει την προσήκουσα επιμέλεια διαθέτοντας για τη μεταφορά πλοίο κατάλληλο προς θαλασσοπλοΐα (αξιοπλοο).

Ένα σκάφος θεωρείται αξιοπλοο αν η γάστρα και ο μηχανικός εξοπλισμός του είναι ισχυρός και σε ικανή κατάσταση για να λειτουργήσουν, τα καύσιμα και οι προμήθειες είναι αρκετά για το προγραμματισμένο ταξίδι, το πλήρωμά του είναι εξειδικευμένο για το ταξίδι και το πλοίο είναι σχεδιασμένο για θαλάσσιες επιχειρήσεις για το χρόνο που έχει προγραμματιστεί το ταξίδι⁵.

Συνήθως, τα χορονοναυλοσύμφωνα περιλαμβάνουν τον εξής όρο: «The owners let and the charterers hire the vessel. The vessel shall be in every way fitted for ordinary cargo service»⁶. Σύμφωνα με τον όρο αυτό, ο πλοιοκτήτης πρέπει να παραδώσει στο ναυλωτή πλοίο αξιοπλοο και πλήρως εξοπλισμένο για τη μεταφορά του φορτίου. Ωστόσο, στη χρονοναύλωση η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να παραδώσει πλοίο αξιοπλοο δεν είναι απόλυτη. Αρκεί να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια (reasonable diligence) προκειμένου να παραδώσει το πλοίο αξιοπλοο, εκτός αν συμφωνείται κάτι διαφορετικό στο ναυλοσύμφωνο. Το ίδιο συμβαίνει και στην περίπτωση ναύλωσης πλοίου γυμνού⁷.

Η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να διαθέσει αξιοπλοο πλοίο περιλαμβάνει υποχρεώσεις ως προς κάθε τμήματος σκάφους και της μηχανής, των εφοδίων και

⁵ Rodda William H, *Marine insurance: Ocean and inland*, Prentice Hall Inc, New Jersey, 1970 (σελ. 18)

⁶ Baltimore 1939, edition 2001, clause 1

⁷ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. Ι., Πλωμαρίτου Ε. Η., *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα 2002 (σελ. 534), Hodges Susan, *Law of marine insurance*, Cavendish Publishing Limited, Cardiff 2004 (σελ. 125-127)

συσκευών, ακόμα και του πληρώματος. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να διαθέσει ένα πλοίο κατασκευασμένο, εξοπλισμένο, εφοδιασμένο και επανδρωμένο κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μεταφέρει με ασφάλεια το φορτίο στον προορισμό του και να ανταπεξέλθει στους κινδύνους εκείνους (*ordinary perils*), που πρόκειται ή προβλέπεται να συναντήσει κατά τη διάρκεια του προγραμματισμένου ταξιδιού⁸. Αυτό σημαίνει ότι ένα πλοίο που θεωρείται αξιόπλοο για ένα καλοκαιρινό ταξίδι, ενδέχεται να μπορεί να κριθεί εντελώς αναξιόπλοο για ένα ταξίδι το χειμώνα στον Ατλαντικό, για παράδειγμα.

Επιπλέον, ο εκναυλωτής υποχρεούται να διαθέσει πλοίο και νομικά κατάλληλο για τη συγκεκριμένη μεταφορά. Υποχρεούται, δηλαδή, να χρησιμοποιήσει πλοίο, το οποίο να μην έχει νομικά ελαττώματα ικανά να παρεμποδίσουν τη μεταφορά. Η υποχρέωση αυτή δεν προβλέπεται ρητά στον ΚΙΝΔ, αλλά είναι αυτονόητη. Συνεπάγεται κατά καλή πίστη από την ίδια τη σύμβαση της ναύλωσης, έμμεσα όμως και από το άρθρο 144 ΚΙΝΔ, ιδίως από την παρ. ε του άρθρου αυτού. Θα μπορούσε ακόμα να στηριχτεί σε αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του Αστικού Κώδικα για τη μίσθωση πράγματος, συγκεκριμένα στα άρθρα 583, 584⁹.

Κατά το αγγλικό εθιμικό δίκαιο (*Common Law*), η υποχρέωση του εκναυλωτή αυτή αποτελεί τυπικό “*implied innominate term*”, είναι απόλυτη (πραγματική αξιοπλοΐα). Οι κανόνες Χάγης – Βίσμπυ υποχρεώνουν τον εκναυλωτή να δείξει πριν και κατά την έναρξη του ταξιδιού την κατάλληλη φροντίδα και επιμέλεια (*due diligence*), ώστε να παρέχει πλοίο αξιόπλοο, να μεταφέρει με ασφάλεια το φορτίο στον προορισμό του και να ανταπεξέλθει στις συνθήκες κινδύνου που αναμένεται να συναντήσει κατά το προγραμματισμένο ταξίδι¹⁰.

Καθώς ένα μεγάλο ποσοστό απωλειών στη ναυτιλία προκύπτουν λόγω αναξιοπλοΐας, το *Carriage of Goods by Sea Act* ορίζει επιμελώς ότι ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο είναι υπόλογοι για απώλεια ή ζημιά ως αποτέλεσμα αναξιοπλοΐας εκτός και αν προκύπτουν από έλλειψη προσήκουσας επιμέλειας (*due diligence*) εκ μέρους του

⁸ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. Ι., Πλωμαρίτου Ε. Η., *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα 2002 (σελ. 466)

⁹ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 2*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 61)

¹⁰ Γεωργακόπουλος Ι., *Το ναυλοσύμφωνο και οι όροι του*, Εκδόσεις Σταυριδάκη, Αθήνα 1990 (σελ. 23). Το αγγλικό εθιμικό δίκαιο δεν υποχρεώνει τον πλοιοκτήτη να διατηρεί το πλοίο ασφαλές. Ένα αναξιόπλοο πλοίο είναι ένα ανασφαλές πλοίο, αλλά ένα ανασφαλές πλοίο δεν είναι απαραίτητα αναξιόπλοο. Η ασφάλεια είναι μια ευρύτερη έννοια από αυτή της αξιοπλοΐας (Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. Ι., Πλωμαρίτου Ε. Η., *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα 2002 (σελ. 467)).

μεταφορέα, εξαιτίας του οποίου το πλοίο ήταν αναξιόπλοο¹¹. Ο σκοπός του CGSA είναι να υπογραμμίσει τη νομική σχέση μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή. Λαμβάνει υπόψη τις ευθύνες των δύο, αλλά και τρίτων παραγόντων (καιρός κτλ).

Η υποχρέωση αυτή του εκναυλωτή δεν εξαντλείται με την έναρξη του πλου, αλλά διαρκεί μέχρι το πέρας της μεταφοράς ή της εκφόρτωσης. Στο άρθρο 111 ΚΙΝΔ αναφέρεται ότι ο εκναυλωτής υποχρεούται να έχει το πλοίο κατάλληλο προς θαλασσοπλοΐα και να διατηρεί τους χώρους του πλοίου σε κατάλληλη κατάσταση για τη διατήρηση του φορτίου. Αν όμως η μία ή η άλλη ακαταλληλότητα δημιουργηθεί μετά την έναρξη του πλου, η ευθύνη του διαμορφώνεται διαφορετικά¹².

Η υποχρέωση του εκναυλωτή να παρέχει πλοίο αξιόπλοο είναι (κατά το Γεωργακόπουλο) δυαδικής μορφής: Το πλοίο θα πρέπει να είναι κατάλληλο για το συγκεκριμένο φορτίο κατά την ώρα της φόρτωσης και κατά την ώρα του απόπλου. Σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο, η απόλυτη υποχρέωση του πλοιοκτήτη να διαθέσει πλοίο κατάλληλο για ναυσιπλοΐα αναφέρεται στη χρονική στιγμή του απόπλου από το λιμάνι φόρτωσης. Δεν υπάρχει εκ μέρους του πλοιοκτήτη σιωπηλώς εννοούμενη εγγύηση (implied warranty) ότι θα παραμείνει το πλοίο αξιόπλοο καθ'όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, παρά μόνο κατά την έναρξη του ταξιδιού ή κατά την έναρξη κάθε σταδίου αυτού (εάν το ταξίδι έχει διαιρεθεί σε στάδια – seaworthiness by stages). Μετά την περάτωση της φόρτωσης το πλοίο πρέπει να έχει τέτοιο βαθμό αξιοπλοΐας ώστε να ανταπεξέλθει στους προβλεπόμενους κινδύνους του ταξιδιού¹³. Η έννοια της αξιοπλοΐας (σύμφωνα με τους Γκιζιάκη κ.ά.), επίσης, περιλαμβάνει και το εξής στοιχείο: την αξιοπλοΐα σε σχέση με τα ταξίδια που πρόκειται να εκτελεστούν (seaworthiness for the intended voyages)¹⁴. Ένα από τα πιο ευδιάκριτα στάδια του ταξιδιού είναι και ο ανεφοδιασμός με καύσιμα. Η εφαρμογή και η ερμηνεία της έννοιας της αξιοπλοΐας χρειάζεται να βασιστεί σε δικαστικές αποφάσεις¹⁵ σε αυτήν ή παρόμοιες περιπτώσεις. Το

¹¹ Rodda William H, *Marine insurance: Ocean and inland*, Prentice Hall Inc, New Jersey, 1970 (σελ. 18)

¹² Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 2*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 61-62)

¹³ Υποθέσεις *The Maori King vs Hughes, Queensland National Bank Ltd vs Peninsular & Oriental Steam, Stanton vs Richardson* (Γεωργακόπουλος Ι., *Το ναυλοσύμφωνο και οι όροι του*, Εκδόσεις Σταυριδάκη, Αθήνα 1990 (σελ. 24))

¹⁴ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. Ι., Πλωμαρίτου Ε. Η., *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα 2002 (σελ. 534)

¹⁵ πχ *Thin vs Richards & co, The Vortigern και Northumbrian Shipping & co vs Timm Son Ltd.*

αγγλικό δίκαιο όμως δείχνει διστακτικότητα στο να επεκτείνει τα όρια του όρου της αξιοπλοΐας κατά στάδια. Όποτε έχει γίνει κάτι τέτοιο συνήθως αποσκοπεί στο να εξυπηρετήσει εμπορικούς και πρακτικούς λόγους.

Ο υπονοούμενος όρος της αξιοπλοΐας εφαρμόζεται όταν το πλοίο αναχωρεί από ένα μέρος. Δεν εφαρμόζεται όταν βρίσκεται στο λιμάνι.

Στην περίπτωση που το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει τον όρο “the ship is to be tight, staunch and strong in every way fitted for the voyage”, ο πλοιοκτήτης εγγυάται την αξιοπλοΐα του πλοίου του όχι μόνο κατά τη στιγμή της έναρξης του ταξιδιού, αλλά και κατά την έναρξη του «προκαταρκτικού ταξιδιού» (preliminary voyage) προς το λιμάνι φόρτωσης. Ο γραπτός αυτός όρος δεν υποσκελίζει το εθιμικό δίκαιο. Με άλλα λόγια, η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να παρέχει αξιόπλοο πλοίο είναι υπονοούμενος όρος (implied term), που δεν είναι απαραίτητο να αναφερθεί ρητά στο ναυλοσύμφωνο, η υποχρέωση του πλοιοκτήτη περιορίζεται στο συμφωνημένο ταξίδι (carrying voyage)¹⁶.

Ειδικότερα, το πλοίο πρέπει να είναι κατάλληλο τόσο για να φέρει σε αίσιο πέρας το συγκεκριμένο ταξίδι (κατάλληλο προς πλουν, *seaworthy*) όσο και για να μεταφέρει το συγκεκριμένο φορτίο σε καλή κατάσταση (καταλληλότητα προς διατήρησιν του φορτίου, *cargoworthy*). Η καταλληλότητα προς πλεύση και για παραλαβή και μεταφορά φορτίου (όροι συγγενείς) αποτελούν την υλική καταλληλότητα του πλοίου, που προβλέπεται στο άρθρο 111 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ)¹⁷. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, «Ο εκναυλωτής υποχρεούται να έχει το πλοίον κατάλληλον προς θαλασσοπλοΐαν και εν γένει προς την αντίστοιχον προς τον σκοπόν της ναυλώσεως κατάστασιν, εξοπλισμόν, εφοδιασμόν και επάνδρωσιν»¹⁸. Δηλαδή, πρωταρχική υποχρέωση (και θεμελιώδης προϋπόθεση) του εκναυλωτή είναι να παρέχει πλοίο κατάλληλο για να αντιμετωπίσει επιτυχώς τις συνθήκες θαλάσσιου ταξιδιού, όπως προδιαγράφονται από τους φυσικούς νόμους. Έτσι, ο απαιτούμενος βαθμός αξιοπλοΐας¹⁹ συναρτάται με τις υπάρχουσες πληροφορίες και γνώσεις κατά την έναρξη του ταξιδιού,

¹⁶ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. Ι., Πλωμαρίτου Ε. Η., *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα 2002 (σελ. 469)

¹⁷ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 2*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 61)

¹⁸ όπ. π. (σελ. 62)

¹⁹ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. Ι., Πλωμαρίτου Ε. Η., *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα 2002 (σελ. 466-467)

τον τύπο του πλοίου, τη φύση του φορτίου, καθώς και τις ιδιαιτερότητες του συμφωνημένου ταξιδιού και των λιμανιών προσέγγισης.

Καλό είναι σε αυτό το σημείο να εξεταστούν ξεχωριστά η καταλληλότητα προς πλου (ναυτική καταλληλότητα) και η καταλληλότητα για διατήρηση του φορτίου (μεταφορική καταλληλότητα) ξεκινώντας με την πρώτη:

Η καταλληλότητα προς θαλασσοπλοΐα που απαιτείται είναι σχετική και έχει χαρακτηριστεί ακόμα και ευέλικτη²⁰. Επίσης, συναρτάται και από το είδος του ταξιδιού, στο οποίο αναφερόμαστε. Συνεπώς, ένα πλοίο μπορεί να είναι αξιόπλοο για ένα ταξίδι και όχι για κάποιο άλλο. Στο ίδιο άρθρο του ΚΙΝΔ αναφέρεται ότι ο εκναυλωτής υποχρεούται να έχει το πλοίο κατάλληλο από κάθε άποψη αντίστοιχη προς το σκοπό της ναύλωσης. Η καταλληλότητα για θαλασσοπλοΐα, δηλαδή, κρίνεται ειδικά σε σχέση με τη φύση και τους κινδύνους που πρόκειται να αντιμετωπίσει το πλοίο και το φορτίο κατά τη διάρκεια του πλου. Ειδικότερα, αναλύεται σε:

- α) Καταλληλότητα του σκάφους από άποψη σχεδιασμού, κατασκευής, αντοχής και ευστάθειας. Η τελευταία, πάντως, είναι συνάρτηση και της καλής φόρτωσης και στοιβασίας.
- β) Καταλληλότητα εξοπλισμού του πλοίου, από άποψη τεχνικής πληρότητας, δηλαδή από άποψη κινητήριων μηχανών, οργάνων πλεύσης, μέσων τηλεπικοινωνιών και χαρτών.
- δ) Καταλληλότητα από άποψη εφοδιασμού του πλοίου με τα απαραίτητα αναλώσιμα που απαιτούνται για τη λειτουργία του πλοίου (καύσιμα, νερό) όσο και για τη διαβίωση όσων επιβαίνουν σε αυτό (πλήρωμα και επιβάτες). Εάν το ναυλοσύμφωνο επιτρέπει την προσέγγιση σε ένα ενδιάμεσο λιμάνι προμήθευσης καυσίμων, τότε το πλοίο δεν απαιτείται να είναι εφοδιασμένο με τα επαρκή καύσιμα για την ολοκλήρωση όλου του συμφωνημένου ταξιδιού από το λιμένα φόρτωσης έως το λιμένα προορισμού. Ωστόσο, πρέπει να είναι εφοδιασμένο με επαρκή καύσιμα έως την προσέγγισή του σε λιμάνι πετρέλευσης, διατηρώντας μια λογική επιπρόσθετη ποσότητα καυσίμων για κάθε ενδεχόμενο. Τα λιμάνια αυτά πρέπει να προκαθοριστούν.

²⁰ Συγκεκριμένα, χρησιμοποιείται ο όρος *flexible* (Hodges Susan, *Law of marine insurance*, Cavendish Publishing Limited, Cardiff 2004 (σελ. 127))

δ) Καταλληλότητα επάνδρωσης του πλοίου από άποψη νόμιμης, αριθμητικά και ποιοτικά, συγκρότησης του πληρώματος²¹. Ανικανότητα του καπετάνιου ή του πληρώματος που οφείλεται σε έλλειψη γνώσεων ή δεξιοτεχνίας, ακόμα και σε πρόθεση κάποιου μέλους του πληρώματος να μη χρησιμοποιήσει τη γνώση και την εμπειρία του καθιστά το πλοίο αναξιόπλοο²².

Στο ίδιο άρθρο (111 ΚΙΝΔ), αλλά στην παράγραφο 2 προβλέπει την υποχρέωση του εκναυλωτή να διαθέτει πλοίο κατάλληλο για τη διατήρηση του φορτίου (μεταφορική καταλληλότητα). Συγκεκριμένα, ορίζεται ότι ο εκναυλωτής «υποχρεούται να διατηρή τους προς απόθεσιν του φορτίου χώρους, περιλαμβανομένων και των ψυγείων, εις την κατάστασιν ήτις απαιτείται δια την κατάλληλον τοποθέτησιν και προσήκουσαν διατήρησιν των πραγμάτων»²³. Συνεπώς, οφείλει να διαθέσει για τη μεταφορά πλοίο κατάλληλα εξοπλισμένο και διαρρυθμισμένο, για να δεχτεί το συγκεκριμένο φορτίο, αλλά και για να μπορέσει αυτό να ταξιδέψει αναλλοίωτο και να μην εκτεθεί σε άλλους κινδύνους, εκτός από θαλάσσιους. Έτσι, πρέπει να χρησιμοποιήσει πλοίο που να διεθέτει:

- καταψύκτες ή ψυγεία, αντίστοιχα, αν πρόκειται να μεταφερθούν κατεψυγμένα είδη ή ευπαθή εμπορεύματα,
- δεξαμενές αν πρόκειται να μεταφερθούν καύσιμα ή άλλα υγρά φορτία,
- κατάλληλη διαρρύθμιση, χωρισμό, καθαριότητα και εξαερισμό των χώρων του, αν πρόκειται να μεταφερθούν συνηθισμένα φορτία, τα οποία δεν απαιτούν ιδιαίτερες συνθήκες μεταφοράς²⁴.

Ο πλοιοκτήτης θα κληθεί να αποζημιώσει το ναυλωτή για οποιαδήποτε ζημιά ή απώλεια οφειλόμενη σε:

- Αναξιοπλοΐα κατά την έναρξη του ταξιδιού, εκτός εάν υπάρχουν απαλλακτικές ρήτρες από το ναυλοσύμφωνο.
- Αναξιοπλοΐα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, όταν το ναυλοσύμφωνο δεν περιλαμβάνει απαλλακτικές ρήτρες.

²¹ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 2*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 62-63)

²² Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 2*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 62-63), Hodges Susan, *Law of marine insurance*, Cavendish Publishing Limited, Cardiff 2004 (σελ. 127)

²³ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 2*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 63)

²⁴ όπ. π. (σελ. 62-64)

- Αναξιοπλοΐα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και αμέλεια αποκατάστασης της ζημιάς από τον πλοιοκτήτη σε εύλογο χρονικό διάστημα, μολονότι το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει απαλλακτικές ρήτρες.

Κατά το αγγλικό εθιμικό δίκαιο, η ευθύνη απόδειξης της αναξιοπλοΐας βαρύνει αυτόν που ισχυρίζεται κάτι τέτοιο. Αμέσως μετά, το βάρος της απόδειξης μεταβιβάζεται στον πλοιοκτήτη, ο οποίος μπορεί να εξαιρεθεί της ευθύνης του εφόσον υπάρχουν απαλλακτικοί όροι στο ναυλοσύμφωνο εφόσον αποδείξει με σαφή και ευκρινή γλώσσα ότι η ζημιά που προκλήθηκε δεν οφειλόταν σε αναξιοπλοΐα του πλοίου²⁵. Γενικότερα, ένα πλοίο χαρακτηρίζεται ως αναξιόπλοο όταν κάποιο χαρακτηριστικό του έχει ως αποτέλεσμα να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου ή να καθίσταται πρακτικά ή νομικά αδύνατη η πλεύση, η φόρτωση ή η εκφόρτωση²⁶.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο πλοιοκτήτης δεν έχει την υποχρέωση του ελέγχου της αξιοπλοΐας του πλοίου σε περιόδους που βρίσκεται στη διάθεση του ναυλωτή, αλλά οφείλει απλά να επιδιορθώνει τις ζημιές που πέφτουν στην αντίληψή του²⁷.

Τέλος, όσον αφορά τις επιπτώσεις της αναξιοπλοΐας στα ναυλοσύμφωνα, ισχύουν τα εξής: Όταν υπάρξει παραβίαση του εθιμικού δικαίου όσον αφορά την αξιοπλοΐα στο λιμάνι φόρτωσης, ο ναυλωτής δικαιούται να αρνηθεί να φορτώσει το πλοίο. Δε σημαίνει το ίδιο με το γραπτό όρο, εκτός εάν η παραβίαση οδηγεί σε ματαίωση του αντικειμένου

²⁵ Υποθέσεις *The Europa, Nelson Line vs James Nelson & Sons Ltd* (Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. Ι., Πλωμαρίτου Ε. Η., *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα 2002 (σελ. 469-470) και Γεωργακόπουλος Ι., *Το ναυλοσύμφωνο και οι όροι του*, Εκδόσεις Σταυριδάκη, Αθήνα 1990 (σελ. 32))

Μεταξύ ποικίλων εκδικασθεισών υποθέσεων του αγγλικού δικαίου, αναφέρεται ότι ένα πλοίο δεν είναι αξιόπλοο, εάν κατά τη στιγμή παράδοσής του:

- Η επάνδρωση του πλοίου είναι ελλιπής ή ακατάλληλη (*Hong Kong Fir Shipping Co Ltd Vs Kawasaki Kisen Kaisha Ltd*)
- Το πιστοποιητικό διαθέτει πιστοποιητικό μουκοτονίας από τι ζυγειονομικές αρχές του λιμανιού (*The Madeleine*).
- Το πλοίο δε διαθέτει τα απαιτούμενα πιστοποιητικά, όπως “certificate of class”, “certificate of approval”, “certificate of competency”, “certificate of clearance”, “certificate of disinfection”.
- Τα αμπάρια του πλοίου δεν είναι καθαρά και έτοιμα για να δεχτούν το φορτίο και να το μεταφέρουν με ασφάλεια.
- Προκύπτουν βλάβες στο πλοίο, οι οποίες δεν επιδιορθώνονται σε εύλογο χρονικό διάστημα. (Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. Ι., Πλωμαρίτου Ε. Η., *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα 2002 (σελ. 535))

²⁶ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. Ι., Πλωμαρίτου Ε. Η., *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα 2002 (σελ. 535)

²⁷ Γεωργακόπουλος Ι., *Το ναυλοσύμφωνο και οι όροι του*, Εκδόσεις Σταυριδάκη, Αθήνα 1990 (σελ. 55-56)

του ναυλοσυμφώνου. Επίσης, ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να οδηγηθεί σε ακύρωση του συμβολαίου στην περίπτωση που ανακαλύψει ότι το πλοίο είναι αναξιόπλοο πριν ξεκινήσει το ταξίδι και το πρόβλημα δε γίνεται να διορθωθεί σε εύλογο χρονικό διάστημα. Εφόσον ξεκινήσει το ναυλωμένο ταξίδι, ο ναυλωτής δεν είναι σε θέση να ακυρώσει το συμβόλαιο, αλλά μπορεί να αξιώσει αποζημιώσεις για ζημιές που προκλήθηκαν λόγω της αναξιοπλοΐας. Όταν το πλοίο είναι αξιόπλοο κατά τον απόπλου, αλλά γίνεται αναξιόπλοο εν πλω, το μέγεθος της ευθύνης θα υπολογιστεί με αναφορά στα αίτια της ζημιάς. Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις, σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, ο ναυλωτής φέρει το βάρος της απόδειξης ότι το πλοίο είναι αναξιόπλοο²⁸.

3 Σκοπός εργασίας

Σε αυτήν την εργασία θα μελετηθούν αρχικά οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντα τόσο του πλοιάρχου όσο και του πληρώματος εισαγωγικά. Τι ρόλο καλούνται να παίξουν και ποιες ευθύνες αναλαμβάνουν; Και σε αυτό το σημείο είναι που θα πρέπει να αναφερθεί και να αναλυθεί ο *ανθρώπινος παράγοντας* και το *ανθρώπινο σφάλμα*, ώστε να γίνουν οι όροι αυτοί πιο κατανοητοί και να ληφθούν υπόψη κατά την αξιολόγηση του ρόλου των μελών του πληρώματος.

Στη συνέχεια θα αναλυθεί η έννοια και οι συνθήκες ταξινόμησης του πλοίου, καθώς και ο ρόλος και η συμβολή των νηογνομώνων σε αυτήν και στην αξιοπλοΐα, με έμφαση στους Lloyd's, καθώς παίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο σε αυτές τις διαδικασίες.

Με βάση αυτά, θα γίνει αναφορά στην ευθύνη που έχουν όλα τα μέλη του πληρώματος και θα δοθεί σημασία στην εκπαίδευσή τους. Ποιο είναι το επίπεδο μόρφωσης και εκπαίδευσης; Είναι αυτό επαρκές ή όχι;

Σε επόμενο κεφάλαιο, θα αναλυθεί η έννοια της Ρήτρας Αναξιοπλοΐας και θα μελετηθούν και διάφορα άλλα ασφαλιστικά ζητήματα, ενώ λίγο πριν από το τέλος θα γίνει και αναφορά στις διεκδικήσεις του πλοιάρχου και του πληρώματος.

Η εργασία αυτή έχει ως σκοπό τη δημιουργία προβληματισμού για την περαιτέρω βελτίωση της αξιοπλοΐας του πλοίου από πλευράς ανθρώπινου δυναμικού. Θα φανεί αν ο ρόλος του ανθρώπινου δυναμικού είναι σημαντικός ή όχι και γιατί. Αν είναι σημαντικός,

²⁸ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. Ι., Πλωμαρίτου Ε. Η., *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα 2002 (σελ. 470)

τι αλλαγές χρειάζεται να γίνουν για να μεγιστοποιηθεί η συμβολή του; Αν δεν είναι σημαντικός, χρειάζεται να ενισχυθεί ο ρόλος του; Αυτά και παρόμοια ερωτήματα θα επιχειρηθούν να απαντηθούν παρακάτω ή τουλάχιστον θα επιχειρηθεί να δημιουργηθεί τροφή για σκέψη και παραπέρα προβληματισμό.

Σε αυτήν τη διερεύνηση και δεδομένης της φύσης του θέματος, θα γίνει χρήση Βιβλιογραφίας και θεωρητική μελέτη των ζητημάτων που προκύπτουν. Ως εκ τούτου, τα συμπεράσματα θα βγουν μετά από ανασκόπηση στη σχετική βιβλιογραφία.

1. Ο ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ

1.1 Ανθρώπινος παράγοντας – Ανθρώπινο σφάλμα

Υπάρχει η τάση να γίνεται ένας διαχωρισμός μεταξύ του όρου **ανθρώπινος παράγοντας** (human factor) και **ανθρώπινο σφάλμα** (human error). Μάλιστα, έχουν επικρατήσει δύο διαφορετικοί ορισμοί για τους δύο αυτούς όρους. Έτσι ο ορισμός για τον ανθρώπινο παράγοντα είναι ο ακόλουθος: (Health and Safety Executive (HSE), 1999) : *Ο όρος ανθρώπινος παράγοντας καλύπτει ένα μεγάλο εύρος από θέματα: περιβαλλοντικούς, οργανωτικούς και εργασιακούς παράγοντες, τον σχεδιασμό του συστήματος, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του έργου και του ανθρώπου που επιδρούν στη συμπεριφορά και επηρεάζουν υγεία και ασφάλεια*²⁹.

Ο ορισμός του ανθρώπινου σφάλματος, είτε αυτό είναι εκούσιο είτε ακούσιο, καθορίζεται ως εξής: *Ως ανθρώπινο σφάλμα θεωρείται κάθε ανθρώπινη ενέργεια ή απουσία της, που ξεπερνά ή αποτυγχάνει να φθάσει ένα επίπεδο αποδοχής, όπου τα όρια της ανθρώπινης συμπεριφοράς είναι καθορισμένα από το σύστημα*³⁰.

Το συμπέρασμα που μπορεί να εξαχθεί από τη σύγκριση των δύο ορισμών είναι ότι ο όρος ανθρώπινος παράγοντας είναι πιο γενικός από τον όρο ανθρώπινο σφάλμα και περιλαμβάνει όλες τις τυχούσες παραλείψεις στο σχεδιασμό και την οργάνωση μιας επιχείρησης ή ενός έργου. Όμως τα όρια ανάμεσά τους δεν είναι πλήρως καθορισμένα και πολλές φορές ο διαχωρισμός τους είναι πολύ δύσκολος

1.2 Εξέλιξη του ανθρώπινου σφάλματος

Το ανθρώπινο σφάλμα ήταν ο παράγοντας πρόκλησης των περισσότερων ευρέως γνωστών δυσάρεστων περιστατικών στη σύγχρονη ιστορία και όχι μόνο, συμπεριλαμβανομένης της έκρηξης στο εργοστάσιο φυτοφαρμάκων στο Bhopal, την πολύνεκρη τραγωδία στο ποδοσφαιρικό γήπεδο του Hillsborough, τα σιδηροδρομικά

²⁹ Health and Safety Executive, The Event Safety Guide, HSE, London, 1999

³⁰ Lorenzo D.K., A guide to reducing human errors, improving human performance in the chemical industry, The Chemical Manufacturers' Association, Inc., Washington DC, 1990

ατυχήματα του Paddington και Southall, το ναυάγιο του Herald of Free Enterprise, οι πυρηνικές καταστροφές στο Chernobyl και στο Three-Mile Island, το δυστύχημα του Challenger Shuttle, αλλά όσον αφορά και τα της Ελλάδας, στη ναυτική τραγωδία του Express Samina. Εκτός από αυτές τις μεγάλες καταστροφές, κάθε εργασιακός χώρος είναι εκτεθειμένος καθημερινά και συχνά πλήττεται από τον ανθρώπινο παράγοντα. Το κόστος αφορά κατά βάση στην ανθρώπινη ζωή, αλλά φυσικά δεν παύει να προσμετράται και σε χρηματικές μονάδες. Έτσι, δίνοντας έμφαση στον περιορισμό του ανθρώπινου σφάλματος, έχουμε όφελος και στους δύο τομείς παράλληλα

1.3 Δυνατότητες ανθρώπινης συμπεριφοράς

Προτού γίνει λόγος για τον ανθρώπινο παράγοντα και το ρόλο του στην ασφάλεια στον εργασιακό χώρο, θα ήταν σκόπιμο σε αυτή τη φάση να αναλυθούν και, κυρίως, να διασαφηνιστούν τα ανθρώπινα όρια και οι ανθρώπινες δυνατότητες.

Το σύγχρονο εργασιακό περιβάλλον είναι πολύ διαφορετικό από τις συνθήκες που ένας ανθρώπινος οργανισμός έχει συνηθίσει να αντιμετωπίζει. Το παρόν κομμάτι έχει ως σκοπό του να εξετάσει τα ανθρώπινα χαρακτηριστικά, που σε συνάρτηση πάντα με το εργασιακό περιβάλλον, μπορούν να οδηγήσουν σε δυσκολίες, συνεπώς και σε λάθη. Τα κύρια αυτά χαρακτηριστικά είναι :

A) Προσοχή

Ο σύγχρονος χώρος εργασίας μπορεί να «υπερφορτώσει» την ανθρώπινη προσοχή με τεράστιο αριθμό πληροφοριών, πολύ περισσότερες από αυτές που ένας άνθρωπος καλείται να αντιμετωπίσει στο φυσικό περιβάλλον που ζει. Ο τρόπος με τον οποίο καθένας αφομοιώνει πληροφορίες μπορεί να βοηθήσει στη μείωση της απαιτούμενης προσοχής. Μπορεί όμως μερικές φορές να δημιουργήσει περαιτέρω προβλήματα. Ο άνθρωπος μπορεί να έχει επισταμένη την προσοχή του πάνω σε ένα θέμα μόνο για ένα αρκετά σύντομο χρονικό διάστημα, το οποίο, φυσικά, εξαρτάται από τις προδιαγραφές και τις ιδιαιτερότητες αυτού του θέματος. Ο χρόνος αυτός υπολογίζεται γύρω στα 20 λεπτά. Μετά το πέρας των οποίων εμφανίζεται η κούραση και η πιθανότητα για λάθος είναι πιο αυξημένη.

Ωστόσο, η ανθρώπινη προσοχή και συγκέντρωση είναι υπεύθυνη για τυχόν λάθη και για άλλους λόγους, όπως :

- Information bottleneck: ένας άνθρωπος είναι εφικτό να έχει στραμμένη την προσοχή του μόνο σε ένα μικρό αριθμό θεμάτων. Αν προσπαθήσει να παρακολουθήσει περισσότερες ενέργειες ταυτόχρονα, η πιθανότητα λάθους αυξάνεται, καθώς η προσοχή του αποσπάται.

- Habit forming: αν μια ενέργεια επαναλαμβάνεται πολύ συχνά, προκαλείται στον άνθρωπο που την εκτελεί η αίσθηση ότι μπορεί να την φέρει εις πέρας χωρίς να έχει όλη του την προσοχή στραμμένη εκεί αλλά εκτελώντας τη, όπως συνηθίζεται να αποκαλείται, «μηχανικά». Αυτή, ακριβώς, η αυτοματοποίηση των πράξεων σε μία, κατά τα άλλα, συνηθισμένη και επαναλαμβανόμενη ενέργεια, μπορεί να οδηγήσει σε λάθος.

B) Αντίληψη

Για να ζει κανείς αρμονικά και να αλληλεπιδρά σωστά με το περιβάλλον γύρω του πρέπει να το αντιλαμβάνεται σωστά και να αναγνωρίζει τους κινδύνους του. Το εργασιακό περιβάλλον συχνά δοκιμάζει την ανθρώπινη αντίληψη και οι πληροφορίες που αυτό παρέχει μπορεί συχνά να εκληφθούν με λάθος τρόπο. Οι τομείς που πρέπει να προσεχθούν ιδιαίτερα είναι :

- Ερμηνεία των ερεθισμάτων: ένα από τα μεγαλύτερα εμπόδια που καλείται να αντιμετωπίσει ο άνθρωπος στην αντίληψη του περιβάλλοντος είναι ότι είναι αναγκασμένος να ερμηνεύσει τις πληροφορίες που του παρέχει, και όχι να έχει απλά μία άμεση πρόσβαση σε αυτές. Όσο πιο απτές είναι οι πληροφορίες που προσφέρονται στον άνθρωπο, τόσο μειώνεται η πιθανότητα για ένα ενδεχόμενο λάθος από αυτόν. Με βάση αυτό, τα συστήματα που παρέχουν πληθώρα άμεσα αντιληπτών πληροφοριών κατά το σχεδιασμό τους, συνήθως βοηθούν στη μείωση των ατυχημάτων.

- Ανίχνευση σήματος: όσο πιο έντονο είναι το ερέθισμα (όπως ένα φως ή ένας ήχος), τόσο πιο δραστική είναι η ανταπόκριση που προκαλείται (όπως η εγκεφαλική ενεργοποίηση ή μία ενστικτώδης κίνηση του σώματος). Αυτό έχει άμεση συνέπεια στον τρόπο με τον οποίο γίνονται αντιληπτά τα σήματα κινδύνου στο χώρο εργασίας.

Γ) Μνήμη

Η ικανότητά μας να θυμόμαστε πράγματα και οι μέθοδοι που επιβάλλουμε στον εαυτό μας για να έχουμε πρόσβαση σε κάθε λογής πληροφορία, συχνά μας επιφέρει υπερβολική πίεση. Ο εμπλουτισμός των γνώσεων πάνω σε ένα θέμα ή μια διαδικασία

επιτρέπει στον άνθρωπο να διατηρεί περισσότερες πληροφορίες σχετικά με αυτό.

Χαρακτηριστικά στοιχεία της μνήμης είναι :

- Χωρητικότητα: η βραχυπρόθεσμη μνήμη έχει εξαιρετικά περιορισμένη χωρητικότητα. Γενικά, ένας άνθρωπος δεν μπορεί να ανακαλέσει από τη μνήμη του παραπάνω από εφτά ξεχωριστά αντικείμενα κάθε φορά. Αυτό το στοιχείο είναι σημαντικό σε περιπτώσεις νέων εργαζομένων που πρέπει από μνήμης να ακολουθήσουν ένα σύνολο από οδηγίες ή εισαγωγής στην εργασία μιας καινούριας μεθόδου που θα πρέπει οι εργαζόμενοι να θυμούνται τη σωστή σειρά διεργασιών της. Επίσης, παρατηρείται ότι οι εμπειρότεροι και καλύτερα εκπαιδευμένοι είναι σε θέση να ανακάλεσουν από τη μνήμη τους μεγαλύτερο αριθμό πληροφοριών.
- Προσπελασιμότητα: ακόμα και στην περίπτωση που κάποιες πληροφορίες είναι «αποθηκευμένες» στη μνήμη μας, είναι, μερικές φορές, δύσκολο να έχουμε πρόσβαση σε αυτές. Αποτελούν σημαντικό στοιχείο έρευνας οι τρόποι με τους οποίους μπορεί να βελτιωθεί η ανάκληση πληροφοριών από τη μνήμη μας. Για παράδειγμα, έρευνες έδειξαν ότι είναι πιο πιθανό να φέρουμε στο μυαλό μας πληροφορίες όταν βρισκόμαστε σε παρόμοιες συνθήκες και, γενικότερα, παρόμοιο περιβάλλον με αυτό στο οποίο δεχτήκαμε αυτές τις πληροφορίες. Αυτό έχει άμεσες επιπτώσεις σε εκπαιδευτικά προγράμματα που όταν λαμβάνουν χώρα σε χώρο και συνθήκες εργασίας έχουν πάντα καλύτερα αποτελέσματα.
- Επίπεδα επεξεργασίας: ένας άλλος τρόπος με τον οποίο οι πληροφορίες μπορούν να ανακληθούν με μεγαλύτερη αξιοπιστία είναι να εμβαθύνουμε περισσότερο σε αυτές κατά την εκμάθησή τους. Η «επιφανειακή» γνώση αυξάνει την πιθανότητα αυτές οι πληροφορίες να χαθούν από τη μνήμη μας.

Δ) Αναλυτική σκέψη

Τα λάθη στον συλλογισμό και στη λήψη αποφάσεων μπορεί να έχουν σοβαρές επιπτώσεις σε πολύπλοκα συστήματα και ειδικά σε περιπτώσεις συντήρησης και σχεδιασμού. Παρ'όλο που δεν αποτελεί δυνατό στοιχείο για τον άνθρωπο, η αναλυτική σκέψη είναι συχνά απαραίτητη σε τεχνολογικές διαδικασίες (για παράδειγμα στον

εντοπισμό της βλάβης σε ένα πολύπλοκο σύστημα που έχει βγει εκτός λειτουργίας). Τα λάθη σε τέτοιες περιπτώσεις αποτελούν συχνή πηγή ζημιών στον εργασιακό χώρο³¹.

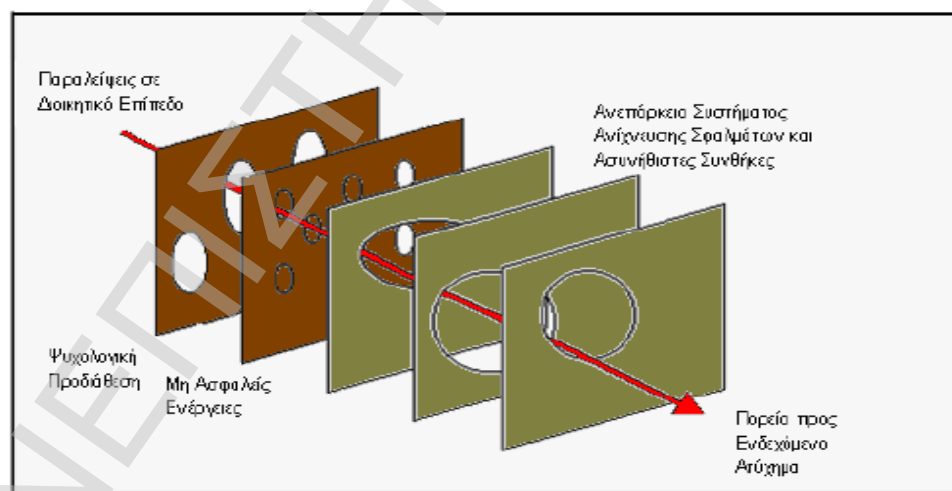
1.4 Περιορισμός συνεπειών ανθρώπινου παράγοντα

Τα προβλήματα που προκαλούνται από αυτόν τον παράγοντα είναι συχνά αναπόφευκτα. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι άνθρωποι θα κάνουν πάντα λάθος και υπάρχει ένα όριο στο τι μπορούμε να κάνουμε για να αλλάξουμε τη δεδομένη αυτή κατάσταση. Ωστόσο, υπάρχουν άλλες μέθοδοι για να αντιμετωπιστεί η συμπεριφορά αυτή και αυτές ακριβώς θα αναλυθούν σε αυτό το κομμάτι.

Από τη στιγμή που είναι αναπόφευκτο το γεγονός ότι θα υπάρξουν λάθη, η προσοχή μας εστιάζεται στη μείωση της πιθανότητας εμφάνισης αυτών των λαθών και στην ελαχιστοποίηση των συνεπειών που μπορούν να προκαλέσουν. Σε εκτεταμένες καταστροφές, η αναφερόμενη αιτία ως “ανθρώπινο σφάλμα” ταυτίζεται συνήθως με λάθος ενέργεια του εκάστοτε εμπλεκόμενου εργαζόμενου, όμως ένα μερίδιο ευθύνης συχνά επιβαρύνει τους σχεδιαστές – κατασκευαστές του συστήματος.

Σχήμα 1.1 : Πορεία προς ατύχημα

Το μοντέλο «Ελβετικού τυριού» για την πρόκληση ατυχημάτων



Πηγή: Γέμελος Ιωάννης Χ, *Ο ανθρώπινος παράγοντας και η συμμετοχή του στην πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων για επιβατηγά πλοία στον ελλαδικό θαλάσσιο χώρο – Στατιστικά μοντέλα και προσέγγιση της πιθανότητας ανθρώπινου σφάλματος*, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Νοέμβριος 2006

³¹ Ψαραύτης Χ Ν, Παναγάκος Γ, Δεσύπρης Ν, Βεντίκος Ν, *Παράγοντες που επηρεάζουν την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών*, 1^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Ιούνιος 1998, πρόσβαση 11 Ιουνίου 2007 (www.martrans.org/documents/2000/safeco/levell.doc)

Το σχήμα δείχνει την πορεία ενός λάθους ή μιας αβλεψίας που θα μπορούσε να οδηγήσει σε ένα ατύχημα και τη διεξόδυσή του διαμέσου ενός αριθμού «αμυντικών συστημάτων». Η πιθανότητα ύπαρξης ενός ατυχήματος είναι πολύ μικρή, καθώς απαιτείται παράταξη σε σειρά όλων των κενών των «αμυντικών συστημάτων». Μερικά λάθη είναι προφανή, όπως είναι ένα άμεσο ανθρώπινο λάθος ή μια μηχανική δυσλειτουργία, και άλλα υποβόσκουν μέσα στο επίπεδο διοίκησης ή στο λανθασμένο σχεδιασμό του συστήματος. Ωστόσο, είναι ξεκάθαρο πως οσταδιακός περιορισμός των κενών θα οδηγήσει στη δραματική μείωση της ολικής πιθανότητας για ατύχημα. Ο μελετημένος προγραμματισμός μπορεί να μειώσει τις παραλείψεις που κρύβονται στο διοικητικό επίπεδο, η προσοχή στις ανάγκες των εργαζομένων μπορεί να περιορίσει τα λάθη που έχουν ως αιτία τον ψυχολογικό τομέα και η καλύτερη συνεργασία σχεδιασμού – ασφάλειας μπορεί να απομακρύνει σε μεγάλο βαθμό τις μη ασφαλείς ενέργειες που είναι δυνατό να οδηγήσουν σε ατύχημα.

Πρόσφατες μελέτες ασχολήθηκαν με το πρόβλημα σχεδίασης συστημάτων για βελτιωμένη ασφάλεια. Στους εργασιακούς χώρους με αυστηρά κριτήρια ασφάλειας γίνεται ένας μεγάλος αριθμός ελέγχων και επιθεωρήσεων. Για να συμβεί ένα ατύχημα, θα πρέπει να υπάρξει ένας συνδυασμός από αβλεψίες και λάθη διαμέσου όλων των διαφορετικών επιπέδων ασφάλειας και οργάνωσης. Αυτό φαίνεται χαρακτηριστικά στο **Σχήμα 1.1**, όπου είναι ξεκάθαρο ότι οι πιθανότητες να συμβεί ένα ατύχημα μπορούν να ελαττωθούν αν ακριβώς περιοριστούν τα κενά που υπάρχουν σε κάθε στάδιο μιας διαδικασίας. Η συνεχής εκπαίδευση, η σωστή κατάρτιση, η άρτια διαχείριση των ωρών και του όγκου της εργασίας είναι κάποιοι από τους παράγοντες που μπορούν να οδηγήσουν στην εξάλειψη μερικών λαθών. Όμως, τα λάθη που έχουν ως πηγή τους τα όρια των ανθρώπινων δυνατοτήτων και/ή το απροσδόκητο του περιβάλλοντος μειώνονται καλύτερα βελτιώνοντας την αλληλεπίδραση του *σχεδιασμού του συστήματος (system design) με την αγωγή ασφάλειας (safety culture)*³². Από εκεί και πέρα, υπάρχουν διάφορα πράγματα που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά το σχεδιασμό ενός συστήματος,

³² Γέμελος Ιωάννης Χ, *Ο ανθρώπινος παράγοντας και η συμμετοχή του στην πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων για επιβατηγά πλοία στον ελλαδικό θαλάσσιο χώρο – Στατιστικά μοντέλα και προσέγγιση της πιθανότητας ανθρώπινου σφάλματος*, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Νοέμβριος 2006

αλλά μια τέτοια ανάλυση ξεφεύγει από το σκοπό αυτής της εργασίας. Το ίδιο ισχύει και για την ανάλυση του όρου Αγωγή Ασφάλειας.

1.5 Ο ανθρώπινος παράγοντας και οι θαλάσσιες μεταφορές

Σύμφωνα με τον IMO (International Maritime Organization), η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, το θαλάσσιο περιβάλλον και πάνω από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου βασίζονται στον επαγγελματισμό και την ικανότητα των ναυτικών. Η φράση αυτή από μόνη της συνοψίζει τον θεμελιώδη ρόλο του ανθρωπίνου παράγοντα στις θαλάσσιες μεταφορές. Η σημασία που έδειξε ο IMO στον ανθρώπινο παράγοντα φανερώθηκε έμπρακτα από το 1978 με την θέσπιση του STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) που αποτέλεσε την πρώτη διεθνή σύμβαση για τον καθορισμό κριτηρίων για την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και τον έλεγχο όλων όσων επάνδρωναν τα πλοία. Το 1997, ο IMO εξέθεσε το όραμα, τις αρχές και τους στόχους του, πάνω στα οποία αξιόλογησε ότι πρέπει να κινηθούν οι θαλάσσιες μεταφορές όσον αφορά το θέμα του ανθρωπίνου παράγοντα.

1.5.1 Όραμα

Η σημαντική βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας και της ποιότητας του θαλασσίου περιβάλλοντος στηριζόμενη στην πρόοδο της συμπεριφοράς του ανθρωπίνου παράγοντα.

1.5.2 Αρχές

- Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι ένα περίπλοκο και πολυδιάστατο θέμα, που επηρεάζει την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Περικλείει όλο το φάσμα των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων : των πληρωμάτων πάνω στα πλοία, της διαχείρισης και διοίκησης από τη στεριά, των αναγνωρισμένων οργανισμών, των ναυπηγείων. Γενικά, δηλαδή, όλων όσων συμβάλλουν στη διεύθυνση των θεμάτων που έχουν να κάνουν με το ανθρώπινο στοιχείο.
- Οι ρυθμίσεις που καθορίζει ο IMO πρέπει να να σέβονται τις απόψεις των άμεσα ενδιαφερόμενων, δηλαδή των ανθρώπων των πληρωμάτων των πλοίων.

- Οι αποτελεσματικές διορθωτικές κινήσεις μετά από ναυτικά ατυχήματα απαιτούν την σωστή αντίληψη της εμπλοκής του ανθρώπινου παράγοντα. Αυτό πραγματοποιείται μόνο με διεξοδική έρευνα και συστηματική ανάλυση των ατυχημάτων για να αναγνωριστούν οι συντελεστές και η αλυσίδα των γεγονότων που οδήγησαν σε αυτά.
- Κατά τη διαδικασία ανάπτυξης των κανονισμών, πρέπει να τοποθετούνται δικλείδες ασφαλείας που θα εμποδίσουν την δημιουργία ενός ατυχήματος από “ένα απλό προσωπικό λάθος”.
- Οι κανονισμοί και οι οδηγίες που απευθύνονται στους ναυτικούς πρέπει να είναι απλοί, ξεκάθαροι και πλήρως κατατοπιστικοί.
- Η άρτια λειτουργία του πληρώματος έγκειται στις ατομικές ικανότητες, στη σωστή διεύθυνση, στην εμπειρία, στην εκπαίδευση, στο εργασιακό περιβάλλον και σε πολλούς άλλους παράγοντες.
- Η διάδοση πληροφοριών μέσω της ουσιαστικής επικοινωνίας είναι απαραίτητο στοιχείο μιας ορθής διαχείρισης και λειτουργικών αποφάσεων.
- Η μελέτη του ανθρώπινου παράγοντα πρέπει να έχει ως επιδίωξη την μείωση της πιθανότητας του ανθρώπινου λάθους όσο το δυνατόν περισσότερο.

1.5.3 Στόχοι

- Η θέσπιση κανονισμών και οδηγιών από όλες τις επιτροπές να γίνεται με γνώμονα μια συγκροτημένη προσέγγιση που θα πηγάζει από τη σωστή μελέτη των θεμάτων που άπτονται του ανθρώπινου παράγοντα.
- Η πλήρης επανεξέταση μερικών εκ των ήδη επιλεγμένων κανονισμών από τα ήδη υπάρχοντα όργανα του IMO κάτω από τη σκοπιά του ανθρώπινου παράγοντα.
- Η προώθηση και πληροφόρηση, διαμέσου ανθρωπιστικών αρχών, της ναυτικής αγωγής ασφάλειας και της περιβαλλοντικής συνείδησης για το θαλάσσιο περιβάλλον.
- Η παροχή πλαισίου για παρότρυνση της εφαρμογής μη-ρυθμιστικών μεθόδων που απαιτούν αναλυτική σκέψη και η αποτίμηση των ενεργειών αυτών με βάση τις αρχές του ανθρώπινου παράγοντα.
- Η διενέργεια μελετών και η διάδοση πληροφοριών πάνω στον ανθρώπινο παράγοντα, συμπεριλαμβανομένων και πορισμάτων από ναυτικά και μη ατυχήματα.

- Η παροχή υλικού για την εκπαίδευση των ναυτικών έτσι ώστε να εμπλουτιστεί η γνώση και ενημέρωσή τους πάνω στην επίδραση του ανθρωπίνου παράγοντα στην ασφάλεια του πλοίου, έτσι ώστε να λειτουργούν με το σωστό τρόπο³³.

³³ Γέμελος Ιωάννης Χ, *Ο ανθρωπίνος παράγοντας και η συμμετοχή του στην πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων για επιβατηγά πλοία στον ελλαδικό θαλάσσιο χώρο – Στατιστικά μοντέλα και προσέγγιση της πιθανότητας ανθρωπίνου σφάλματος*, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Νοέμβριος 2006

2. Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ

2.1 Οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του πλοιάρχου

Με μια μικρή περίληψη των παραπάνω, πλήρωμα είναι το σύνολο των προσώπων που συντρέχει το θαλάσσιο επιχειρηματία στην άσκηση της ναυτιλιακής επιχείρησης, εφόσον είναι ναυτολογημένα στο πλοίο³⁴. Πλοιοκτήτης είναι ο κύριος του πλοίου, που το εκμεταλλεύεται προσωπικά³⁵. Κάποιες φορές πλοιοκτήτης μπορεί να νοείται και ο εφοπλιστής. Και οι δύο έννοιες μπορεί να υπάρξουν μόνο στα πλοία κατά την §1 του άρθρου 1 ΚΙΝΔ και όχι στα πλωτά ναυπηγήματα. Υπάρχουν όμως και εξαιρέσεις³⁶.

Ο πλοίαρχος, όπως ορίζεται στι άρθρο 104 ΚΑΝΔ, έχει τη διοίκηση του πλοίου. Έχει όμως και άλλες αρμοδιότητες, ιδιωτικού και δημοσίου δικαίου. Με τις αρμοδιότητες δε αυτές εφοδιασμένος, ο πλοίαρχος είναι σαφώς το σημαντικότερο πρόσωπο στο πλοίο³⁷. Παλιότερα, όταν οι κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας ήταν πολύ μεγάλοι εξαιτίας της χαμηλής στάθμης της τεχνικής και των μέσων τηλεπικοινωνίας, η τύχη του πλοίου βρισκόταν στα χέρια του πλοιάρχου. Εξαιτίας αυτών των συνθηκών, ο πλοίαρχος είχε υπερβολικές εξουσίες. Συνήθως, μάλιστα, ήταν ο ίδιος και εφοπλιστής ή και κύριος του πλοίου ή συνέταιρος στη ναυτιλιακή επιχείρηση³⁸.

Στις μέρες μας όμως τα πράγματα είναι διαφορετικά στον τρόπο διεξαγωγής της ναυσιπλοΐας, βελτιώθηκαν οι τεχνικές συνθήκες που αφορούν την κατασκευή και λειτουργία των πλοίων, εξελίχθηκαν τα μέσα τηλεπικοινωνίας και διέκοψαν την απομόνωση του πλοίου από την ξηρά και την εφοπλιστική επιχείρηση. Όλα αυτά οδήγησαν με τον καιρό σε μείωση των θαλάσσιων κινδύνων και, αντίστοιχα, σε μείωση των εξουσιών του πλοιάρχου. Έτσι, σήμερα, ο πλοίαρχος θεωρείται απλά ένας υπάλληλος του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, που ανήκει στο πλήρωμα με την ευρεία έννοια του όρου. Για αυτό, ναυτολογείται και, σε μεγάλο βαθμό, υποβάλλεται στο δίκαιο που διέπει το λοιπό πλήρωμα (άρθρα 37 και 52 ΚΙΝΔ αντίστοιχα). Οπωσδήποτε όμως ο πλοίαρχος διατηρεί και σήμερα μια ιδιαίτερη θέση απέναντι στα υπόλοιπα μέλη του

³⁴ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 1*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 184).

³⁵ όπ. π. (σελ. 131)

³⁶ ΚΙΝΔ (Άρθρο 1, § 10 Π)

³⁷ Όπως λεγόταν και παλιότερα χαρακτηριστικά, ο πλοίαρχος είναι ο κύριος του πλοίου μετά το Θεό.

³⁸ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 1*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 194-195)

πληρώματος. Έχει αυξημένες αρμοδιότητες –πολλές απο αυτές, μάλιστα, είναι δημοσίου δικαίου. Και, φυσικά, είναι ο πρώτος στην ιεραρχία του πληρώματος. Για αυτό, ο νόμος απαιτεί για τον πλοίαρχο ιδιαίτερη μόρφωση και αυξημένα προσόντα³⁹.

Η ξεχωριστή αυτή θέση του πλοιάρχου επιβάλλει να εξεταστεί η σύμβαση ναυτολόγησης του πλοιάρχου χωριστά από τη σύμβαση ναυτολόγησης των άλλων μελών του πληρώματος. Αυτό όμως το επιβάλλει κυρίως ένας άλλος λόγος: Το γεγονός ότι ο πλοίαρχος εφοδιάζεται από το νόμο με ευρείες αρμοδιότητες δημοσίου δικαίου και, συνεπώς, εμφανίζεται ως δημόσιος λειτουργός, ως φορέας εξουσίας. Από την άποψη αυτή, η θέση του πλοιάρχου είναι τόσο ενισχυμένη, ώστε κατ'ανάγκη επηρεάζει και τη σύμβαση εργασίας που τον συνδέει με τον εργοδότη του –πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή-και την διαφοροποιεί από τη σύμβαση εργασίας των άλλων μελών του πληρώματος⁴⁰.

Με βάση τη σύμβαση ναυτολόγησής του, ο πλοίαρχος έχει ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις. Πολλά από αυτά προσήκουν στον πλοίαρχο ως ναυτικό, τα οποία θα αναφερθούν ξεχωριστά. Επιπλέον, ο πλοίαρχος έχει και ορισμένες αρμοδιότητες, από τις οποίες απορρέουν εξουσίες και καθήκοντα σχετικά με το πλοίο και τα πρόσωπα που επιβαίνουν σ'αυτό. Οι αρμοδιότητες αυτές του πλοιάρχου προσδιορίζονται, γενικά στο άρθρο 104 ΚΔΝΔ, που ορίζει ότι «Ο πλοίαρχος έχει την εν γένει διοίκησιν εν τω πλοίω και ασκεί εξουσίαν επί των επιβαινόντων, λαμβάνων παν αναγκαίον μέτρον, εντός των υφισταμένων κανονισμών, προς τον σκοπόν τηρήσεως της τάξεως της πειθαρχίας και της υγιεινής και δια την ασφάλειαν του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου». Εκτός από τη διάταξη αυτή, οι αρμοδιότητες του πλοιάρχου, συνεπώς και οι εξουσίες και οι υποχρεώσεις του, καθορίζονται ειδικότερα και σε άλλες διατάξεις του ΚΔΝΔ και του ΚΙΝΔ, όπως και σε άλλα νομοθετήματα ιδιωτικού και δημοσίου ναυτικού δικαίου⁴¹.

Οι εξουσίες και τα καθήκοντα του πλοιάρχου πρέπει να διαχωριστούν σε εξουσίες και καθήκοντα δημοσίου δικαίου, σε εξουσίες εκπροσώπησης και σε ειδικές εξουσίες και καθήκοντα τεχνικής και οικονομικής φύσεως.

³⁹ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 1*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 184) και Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979 (σελ. 109, 176-177)

⁴⁰ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 1*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 195-196)

⁴¹ όπ. π. (σελ. 199-200)

Κατ'αρχήν, ο πλοίαρχος έχει ορισμένα καθήκοντα που αποβλέπουν στην προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Ειδικότερα, έχει τα ακόλουθα καθήκοντα:

α) Να παρέχει κάθε δυνατή βοήθεια σε πλοία, αεροσκάφη ή πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα, εφόσον δε δημιουργείται σοβαρός κίνδυνος για το πλοίο και τους επιβαίνοντες (άρθρο 120 ΚΔΝΔ),

β) Να αναφέρει «αμελλητί» στις λιμενικές αρχές κάθε έγκλημα που αντιλαμβάνεται ότι τελείται ή τελέστηκε στη θάλασσα (πειρατεία, λαθρεμπόριο, εμπόριο ναρκωτικών κλπ.), καθώς και κάθε γεγονός που μπορεί να προκαλέσει κινδύνους στη ναυσιπλοΐα (άρθρο 122 ΚΔΝΔ),

γ) Σε περίπτωση πολέμου ή έντασης στις διεθνείς εμπορικές σχέσεις, να συμμορφώνεται με τις διαταγές του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, που παρέχονται σ'αυτόν για την προστασία των εθνικών συμφερόντων ή για την ασφάλεια του πλου (άρθρο 128 ΚΔΝΔ),

δ) Να παραλαμβάνει για παλιννόστηση έλληνες ναυτικούς, που βρίσκονται εγκαταλειμμένοι σε ξένα μέρη, με τους όρους που καθορίζονται στο άρθρο 112 ΚΔΝΔ (και επόμ. §59 σημ. 1)⁴².

Επειδή το πλοίο είναι μια ολόκληρη «πλωτή πόλη», που τον περισσότερο καιρό βρίσκεται μακριά από την ξηρά (συντά και έξω από τα σύνορα της Ελλάδας), συνεπώς μακριά και από την άμεση δικαιοδοσία των ελληνικών αρχών, ο νόμος αναθέτει στον πλοίαρχο μια σειρά από εξουσίες και καθήκοντα, που περιέχουν και άσκηση κρατικής εξουσίας. Όλες αυτές οι εξουσίες και τα καθήκοντα αποτελούν τη λεγόμενη «εξουσία του πλοίαρχου πάνω στο πλοίο». Πρόκειται για μια έννοια σύνθετη και ασαφή, που κατά κύριο λόγο έχει δημόσιο χαρακτήρα, η οποία περιλαμβάνει όμως και λειτουργίες ιδιωτικού δικαίου. Στα πλαίσια αυτής της εξουσίας, ο πλοίαρχος έχει ευρύτατα κυριαρχικά δικαιώματα. Και μάλιστα, όχι μόνο όσον αφορά το πλοίο και τα πράγματα που βρίσκονται πάνω σε αυτό, αλλά και όσον αφορά τους επιβαίνοντες. Έτσι, ενώ ο πλοίαρχος συνδέεται με το θαλάσσιο επιχειρηματία με σχέση ιδιωτικού δικαίου, ο νόμος τον οπλίζει με αυξημένες εξουσίες, τις οποίες μάλιστα ασκεί ερήμην του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή. Ειδικότερα:

1. Στην «εξουσία του πλοίαρχου πάνω στο πλοίο» περιλαμβάνονται ορισμένες ειδικές εξουσίες, πολλές από τις οποίες αποτελούν και καθήκοντα. Έτσι:

⁴² όπ. π. (σελ. 200-201)

α) Ο πλοίαρχος φροντίζει να μην εισκομίζονται στο πλοίο ναρκωτικά, οιοπνευματώδη, όπλα, εύφλεκτες ή επικίνδυνες ύλες, εκτός από τις περιπτώσεις και με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στα άρθρα 108 και 109 ΚΔΝΔ. Αν κατά παράβαση των διατάξεων αυτών έχουν εισκομισθεί στο πλοίο παρόμοια πράγματα, ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα και υποχρέωση να τα κατάσχει, να τα καταστρέψει ή να τα φυλάξει και να τα παραδώσει στη λιμενική ή προξενική αρχή.

β) Ακόμα, ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να αποθέσει στην ξηρά ή να ρίξει στη θάλασσα πράγματα που φορτώθηκαν από μέλος του πληρώματος στο πλοίο, χωρίς τη ρητή έγγραφη συνέναισή του (άρθρο 58 ΚΙΝΔ).

γ) Για να αποτρέψει κίνδυνο που απειλεί το πλοίο ή τους επιβαίνοντες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ο πλοίαρχος μπορεί: να χρησιμοποιήσει ξένα πράγματα (του πληρώματος ή των επιβατών) που βρίσκονται στο πλοίο (άρθρο 44 ΚΙΝΔ), να δανεισθεί ενεχυράζοντας το φορτίο ή να το πουλήσει για να πορισθεί χρήματα προς αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών με τις προϋποθέσεις του άρθρου 45 ΚΙΝΔ (επόμε. § 44 ΙΙΙ 1 Α Β 2 Α).

2. Ο πλοίαρχος όμως έχει εξουσία και πάνω σε άλλα πρόσωπα που επιβαίνουν στο πλοίο: στα μέλη του πληρώματος, σε άλλα πρόσωπα που εκτελούν σ' αυτό υπηρεσία (φορτοεκφορτωτές, πλοηγό κλπ) και σ' αυτά που μεταφέρονται (επιβάτες). Ειδικότερα:

α) Έχει δικαίωμα και υποχρέωση, με τη βοήθεια της λιμενικής ή της προξενικής αρχής, να εμποδίζει την επιβίβαση προσώπων που πάσχουν από λοιμώδεις νόσους, επικίνδυνων ψυχοπαθών, προσώπων που έχουν ανάγκη από βοήθεια (τυφλούς, παράλυτους, ανηλίκους) εφόσον δε συνοδεύονται (άρθρο 110 ΚΔΝΔ). Επίσης, να ζητάει από τη λιμενική ή προξενική αρχή την αποβίβαση επιβάτη που διαταράσσει σοβαρά την τάξη στο πλοίο ή που παρέχει βάσιμες ενδείξεις ότι η παραμονή του στο πλοίο μπορεί να δημιουργήσει κινδύνους για τους επιβαίνοντες, για το πλοίο ή για το φορτίο (άρθρο 111 ΚΔΝΔ).

β) Έχει ακόμα υποχρέωση να παραδίδει στη λιμενική αρχή της πρώτης προσεγγίσεως τους τυχόν λαθρεπιβάτες και στο εξωτερικό να ειδοποιεί την προξενική αρχή ότι αναβρέθηκε λαθρεπιβάτης (άρθρο 127 ΚΔΝΔ).

γ) Τέλος, σε περίπτωση θανάτου κάποιου επιβαίνοντος, έχει υποχρέωση να φροντίσει για τον νεκρό, σύμφωνα με τους ορισμούς του άρθρου 119 ΚΔΝΔ.

Η μη συμμόρφωση των μελών του πληρώματος στις νόμιμες διαταγές του πλοίαρχου για την τήρηση της τάξης, της πειθαρχίας, της υγιεινής και της ασφάλειας του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου, αποτελεί ποινικό αδίκημα και τιμωρείται με φυλάκιση (άρθρο 210 ΚΔΝΔ). Αλλά και των επιβατών η μη συμμόρφωση στις διαταγές του πλοίαρχου, που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου, αποτελεί ποινικό αδίκημα που τιμωρείται με φυλάκιση (άρθρο 236 ΚΔΝΔ).

3. Για τα μέλη του πληρώματος, ειδικώς, ο πλοίαρχος έχει πειθαρχική εξουσία (άρθρα 104, 247, 257 ΚΔΝΔ). Συγκεκριμένα, μπορεί να επιβάλει σ' αυτά τις πειθαρχικές ποινές της επίπληξης και το προστίμου (άρθρο 262 § 1 ΚΔΝΔ).

Στις περιπτώσεις που ορίζει ο νόμος, ο πλοίαρχος ασκεί και δημόσιες λειτουργίες. Ειδικότερα:

1. Εκτελεί καθήκοντα ληξιαρχου. Με την ιδιότητα αυτή, συντάσσει ληξιαρχικές πράξεις για τις γεννήσεις και τους θανάτους που συμβαίνουν στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Αντίγραφο των ληξιαρχικών αυτών πράξεων παραδίδει στη λιμενική ή την προξενική αρχή του πρώτου λιμένα προσεγγίσεως μόλις το πλοίο καταπλεύσει σ' αυτόν (άρθρα 115 και 117 ΚΔΝΔ).
2. Εκτελεί καθήκοντα συμβολαιογράφου. Με την ιδιότητα αυτή, συντάσσει: έκτακτη διαθήκη πάνω στο πλοίο (άρθρα 1749 επόμ. ΑΚ 116 ΚΔΝΔ), έκθεση απογραφής των πραγμάτων μέλους του πληρώματος που απεβίωσε, εξαφανίστηκε ή δραπέτευσε και επιβάτη που εξαφανίστηκε ή δραπέτευσε και επιβάτη που εξαφανίστηκε. Στη συνέχεια ενεργεί όσα ορίζονται στο νόμο (άρθρο 118 ΚΔΝΔ).
3. Ασκεί καθήκοντα ανακριτικού υπαλλήλου. Με την ιδιότητα αυτή, διενεργεί προανάκριση για τα εγκλήματα που τελούνται στο πλοίο (άρθρο 241 ΚΔΝΔ) και διατάσσει την προφυλάκιση του κατηγορουμένου με τις προϋποθέσεις του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας (άρθρο 242 ΚΔΝΔ).
4. Τέλος, ασκεί πειθαρχική εξουσία στα μέλη του πληρώματος⁴³.

⁴³ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 1*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 199-203)

2.2 Οι εξουσίες του πλοιάρχου.

2.2.1 Αρμοδιότητες εκπροσώπησης

Η θέση του πλοιάρχου εμφανίζεται ιδιαίτερα ενισχυμένη. Επίσης, χάρη στις αντιπροσωπευτικές εξουσίες, με τις οποίες τον εφοδιάζει ο νόμος για να ενεργεί στο πεδίο του ιδιωτικού ιδίως δικαίου. Ο πλοίαρχος έχει από το νόμο ευρείες εξουσίες εκπροσώπησης των προσώπων των οποίων τα συμφέροντα συνδέονται με τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Συγκεκριμένα, έχει εξουσία να εκπροσωπεί κατά κύριο λόγο το θαλάσσιο επιχειρηματία. Σε ορισμένες όμως περιπτώσεις και τους φορτωτές και τους παραλήπτες του φορτίου, τα μέλη του πληρώματος, ακόμα και τους επιβάτες. Η εξουσία εκπροσώπησης όλων αυτών των προσώπων είναι συνάρτηση των συνθηκών, κάτω από τις οποίες εργάζεται ο πλοίαρχος. Ακόμα όμως είναι συνυφασμένες και με την «εξουσία του πλοιάρχου πάνω στο πλοίο».

Ο πλοίαρχος είναι μισθωτός υψηλού επιπέδου και προσφέρει τις υπηρεσίες του μακριά από τον εργοδότη του, το θαλάσσιο επιχειρηματία. Είναι φυσικό να είναι εφοδιασμένος με την ανάλογη εξουσία, για να μπορεί να ενεργεί με ευχέρεια ως νόμιμος εκπρόσωπός του. Εξάλλου, το φορτίο βρίσκεται εμπιστευμένο στα χέρια του πλοιάρχου σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, με όλους τους κινδύνους και τα απρόοπτα που το συνοδεύουν. Ενώ οι δικαιούχοι του φορτίου σε όλο αυτό το διάστημα βρίσκονται σε αδυναμία να κάνουν οτιδήποτε για αυτό. Είναι ανάγκη, λοιπόν, ο πλοίαρχος να μπορεί, όταν χρειάζεται, να ενεργεί για λογαριασμό ακόμα και αυτών στους οποίους ανήκει το φορτίο. Ο πλοίαρχος έχοντας αποφασιστικές εξουσίες πάνω στο πλοίο, στο φορτίο, στους επιβαίνοντες και στα πράγματά τους, πρέπει να είναι σε θέση να τις ασκεί χωρίς κανένα εμπόδιο. Συνεπώς, χρειάζεται και από την άποψη αυτή να μπορεί να ενεργεί ως νόμιμος εκπρόσωπος των προσώπων στα οποία ανήκει το πλοίο, το φορτίο, τα πράγματα που βρίσκονται στο πλοίο.

Όπως συνάγεται από το άρθρο 84 § 1 ΚΙΝΔ, αλλά και από τα άρθρα 39,45,47 §1 και 48 ΚΙΝΔ, ο πλοίαρχος έχει γενική εξουσία να εκπροσωπεί το θαλάσσιο επιχειρηματία πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή, εξωδίκως και δικαστικώς. Ειδικότερα:

1. Η εξουσία του πλοιάρχου να εκπροσωπεί εξωδίκως, δηλαδή δικαιοπρακτικώς, τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή συνάγεται από τα άρθρα 84 § 1, 150 § 4 αλλά και 138 ΚΙΝΔ. Το πρώτο άρθρο καθιερώνει την ευθύνη του πλοιοκτήτη για τις δικαιοπραξίες που

επιχειρεί ο πλοίαρχος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του. Και το δεύτερο και τρίτο έμμεσα επαναλαμβάνουν το ίδιο αντίστοιχα για τον εφοπλιστή και τον εκναυλωτή, που είναι είτε πλοιοκτήτης είτε εφοπλιστής. Οι ρυθμίσεις αυτές, λοιπόν, δίνουν το εύρος της αντιπροσωπευτικής εξουσίας του πλοίαρχου στο δικαιοπρακτικό πεδίο.

Με βάση την ευρεία αυτή εξουσία, ο πλοίαρχος συνάπτει στο όνομα του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή: συμβάσεις που χρειάζονται για την άσκηση των καθηκόντων του, π.χ για την προμήθεια υλικών και τροφίμων, τη διενέργεια επισκευών κλπ, συμβάσεις ναύλωσης ή μεταφοράς πραγμάτων και προσώπων, εκδίδοντας τις οικείες φορτωτικές (άρθρο 168 ΚΙΝΔ) ή εισιτήρια. Ακόμα, συνάπτει δάνεια με ορισμένες προϋποθέσεις (άρθρο 45 ΚΙΝΔ) κ.ο.κ.

Ειδική ρύθμιση της εξουσίας αυτής του πλοίαρχου περιέχει το άρθρο 39 ΚΙΝΔ. Σύμφωνα με αυτό: «Ο πλοίαρχος καταρτίζει το πλήρωμα και συνομολογεί τας συμβάσεις ναυτολογήσεως, λαμβάνων υπ' όψιν τας οδηγίας του πλοιοκτήτου ή του αντιπροσώπου αυτού». Η διάταξη αυτή θεωρείται δημοσίας τάξεως. Για αυτό, γίνεται δεκτό ότι η εξουσία που παρέχει στον πλοίαρχο δεν μπορεί να αφαιρεθεί ή να περιορισθεί από το θαλάσσιο επιχειρηματία. Ο μόνος περιορισμός που επιτρέπει ο νόμος είναι ότι ο πλοίαρχος, κατά τη σύναψη των συμβάσεων ναυτολόγησης, οφείλει να παίρνει υπόψη τις οδηγίες του θαλάσσιου μεταφορέα, εφόσο, φυσικά, είναι νόμιμες. Η παραβίαση των οδηγιών αυτών όμως δεν επιδρά στο κύρος της σχετικής σύμβασης, αλλά επισύρει απλώς ευθύνη του πλοίαρχου απέναντι στον εργοδότη του. Με τη διάταξη αυτή, ο νόμος θέλησε να ενισχύσει το δικαίωμα του πλοίαρχου να εκλέγει τα μέλη του πληρώματος, για να μπορεί να συνεργάζεται με αυτά και να φέρνει σε αίσιο πέρας την αποστολή του⁴⁴. Για το λόγο αυτό, η εξουσία του πλοίαρχου επεκτείνεται και στην απόλυση των μελών του πληρώματος.⁴⁵

Η εξουσία του πλοίαρχου να εκπροσωπεί τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή δικαστικώς προβλέπεται στα άρθρα 47 § 1, 48 και 105 § 4 ΚΙΝΔ. Η εξουσία αυτή όμως είναι ειδική και παρέχεται στον πλοίαρχο με ορισμένες προϋποθέσεις. Οι προϋποθέσεις

⁴⁴ Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979 (σελ. 184)

⁴⁵ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 1*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 205-206) και Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979 (σελ. 184)

αυτές, μάλιστα, όπως και το περιεχόμενο της εξουσίας, ποικίλλουν αναλόγως με το αν πρόκειται για ενεργητική ή για παθητική δικαστική εκπροσώπηση. Συγκεκριμένα:

Κατά το άρθρο 47 § 1 ΚΙΝΔ, ο πλοίαρχος έχει εξουσία να αντιπροσωπεύει ενεργητικώς τον πλοιοκτήτη ή τον αφοπλιστή μόνο κατά τη διάρκεια του πλου και, μάλιστα, μόνο σε περίπτωση κατεπείγουσας ανάγκης. Στην εξουσία αυτή, εξάλλου, περιλαμβάνεται η κοινοποίηση εγγράφων, η λήψη συντηρητικών μέτρων και η έγερση αγωγών σε ό,τι αφορά το πλοίο ή το φορτίο.

Κατά το άρθρο 48 ΚΙΝΔ, ο πλοίαρχος έχει εξουσία για παθητική αντιπροσώπευση, με μόνη προϋπόθεση ότι το πλοίο βρίσκεται σε τόπο διαφορετικό από την κατοικία του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή (συνεπώς, όχι αναγκαστικώς σε πλουν). Εξάλλου, περιεχόμενο της εξουσίας αυτής είναι μόνο η λήψη διαδικαστικών ή εξώδικων εγγράφων που κινούνται προς τον πλοιοκτήτη. Συγκρίνοντας τα δύο σκέλη της δικαστικής αντιπροσωπευτικής εξουσίας του πλοίαρχου, παρατηρείται ότι η ενεργητική είναι στενότερη από άποψη προϋποθέσεων, αλλά ευρύτερη από άποψη περιεχομένου⁴⁶.

Ο πλοίαρχος αντιπροσωπεύει και άλλα πρόσωπα, δηλαδή τους ενδιαφερόμενους για το φορτίο, το πλήρωμα, τους επιβάτες και άλλους. Επίσης, μπορεί να διαθέτει περιουσιακά στοιχεία που ανήκουν στα πρόσωπα αυτά. Ειδικότερα:

1. Ο πλοίαρχος έχει εξουσία να αντιπροσωπεύει τους ενδιαφερομένους για το φορτίο, δηλαδή το ναυλωτή, το φορτωτή, τον παραλήπτη, καθώς και επίσης και εκείνους που χωρίς τη γνώση και τη θέληση που φόρτωσαν εμπορεύματα στο πλοίο. Επίσης, έχει εξουσία να διαθέτει αντικείμενα που ανήκουν σε όλα αυτά τα πρόσωπα. Οι εξουσίες αυτές όμως είναι ειδικές και περιορίζονται αποκλειστικά στις περιπτώσεις που προβλέπει ο νόμος. Έτσι:

α) Κατά τη διάρκεια του πλου, προκειμένου να αποτρέψει επικείμενο κίνδυνο, ο πλοίαρχος δικαιούται να χρησιμοποιήσει, με αποζημίωση, οτιδήποτε είναι αναγκαίο από τα αντικείμενα που βρίσκονται στο πλοίο (άρθρα 44 ΚΙΝΔ, 123 ΚΔΝΔ). Είναι φανερό δε ότι στα αντικείμενα αυτά μπορεί να περιλαμβάνεται και το φορτίο.

β) Κατά τη διάρκεια του πλου, αν εμφανισθούν επείγοντες λόγοι, ιδίως αν εμφανισθεί επιτακτική ανάγκη για επισκευή του πλοίου ή για προμήθεια τροφίμων ή εφοδίων, ο

⁴⁶ Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979 (σελ. 206-207)

πλοίαρχος έχει δικαίωμα να πουλήσει ή να ενεχυράσει μέρος του φορτίου, για να πορισθεί τα απαραίτητα χρήματα (άρθρο 45 ΚΙΝΔ).

γ) Κατά τη διάρκεια του πλου, και πάλι, ο πλοίαρχος έχει δικαίωμα, σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης, να παίρνει ασφαλιστικά μέτρα εν ονόματι των φορτωτών (άρθρο 47 § 2 ΚΙΝΔ). Κατά τα λοιπά, εφαρμόζονται αναλογικώς οι διατάξεις για τη διοίκηση αλλοτριών (άρθρο 47 § 3 ΚΙΝΔ)⁴⁷.

δ) Τέλος, σε περίπτωση συγκρούσεως, ο πλοίαρχος του πλοίου που συγκρούστηκε έχει δικαίωμα να ασκήσει αξιώσεις για τις ζημιές που υπέστη το φορτίο, για λογαριασμό όσων έχουν δικαίωμα σ' αυτό. Στην περίπτωση αυτή, πάντως, ο πλοίαρχος υποχρεούται να προσεπικαλέσει τα πρόσωπα αυτά στη σχετική δίκη (άρθρο 244 ΚΙΝΔ).

2. Ανάλογες, αλλά πιο περιορισμένες εξουσίες έχει ο πλοίαρχος όσον αφορά τους επιβάτες και τα άλλα πρόσωπα που επιβαίνουν στο πλοίο. Έτσι:

α) Η εξουσία, που έχει ο πλοίαρχος από το άρθρο 44 ΚΙΝΔ, εκτείνεται και στα πράγματα που ανήκουν στα μέλη του πληρώματος και στους επιβάτες.

β) Το ίδιο ισχύει και για τη διάταξη του άρθρου 244 ΚΙΝΔ. Σύμφωνα με αυτήν, ο πλοίαρχος του πλοίου που συγκρούστηκε έχει εξουσία να ενεργήσει για λογαριασμό και του πληρώματος και των άλλων προσώπων που επιβαίνουν στο πλοίο, για ζημιές που τυχόν υπέστησαν από τη σύγκρουση. Ο πλοίαρχος έχει υποχρέωση, επίσης, να προσεπικαλέσει και αυτός.

2.2.2 Ειδικές υποχρεώσεις του πλοίαρχου τεχνικής και οικονομικής φύσης.

Ο πλοίαρχος, ως εμπορικός βοηθός του θαλάσσιου επιχειρηματία, έχει ακόμα μια σειρά από υποχρεώσεις, που είναι συγχρόνως και δικαιώματά του και που έχουν φύση τόσο τεχνική και ναυτική όσο και οικονομική. Όλες αυτές οι υποχρεώσεις απορρέουν από τη σύμβαση ναυτολογήσεως. Λόγω της σπουδαιότητάς τους όμως προβλέπονται ρητώς και στο νόμο. Ειδικότερα:

⁴⁷ Ποταμιάνος Φωκίων Γ, *Στοιχεία ναυτικού δικαίου: τεύχος β' πλοιοκτησία - συμπλοιοκτησία - ειδική ναυτιλιακή εταιρεία - ευθύνη πλοιοκτησίας - εφοπλισμός - πλοίαρχος - πλήρωμα*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1966 (σελ. 123-124) και Κιάντου - Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, τόμος 1, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 208)

I. Οι υποχρεώσεις ναυτικής και τεχνικής φύσεως αφορούν τις ειδικές υπηρεσίες, που παρέχει ο πλοίαρχος με βάση τη σύμβαση ναυτολογήσεως. Οι υποχρεώσεις αυτές αποβλέπουν στην ασφαλή διεξαγωγή του πλοίου, γι' αυτό και επιβάλλονται και με διατάξεις δημοσίου δικαίου.

1. Σύμφωνα με τα άρθρα 105 επόμενα ΚΑΝΔ και 39 ΚΙΝΔ: Ο πλοίαρχος υποχρεούται να συγκροτήσει το πλήρωμα νομίμως ή να συμπληρώσει τις τυχόν ελλείψεις του. Και, πριν από τον απόπλου, να βεβαιωθεί ότι το πλοίο είναι ικανό για τον πλου που θα επιχειρήσει, ότι έχει τα απαραίτητα εφόδια (τρόφιμα, καύσιμα, νερό κλπ.), ότι το φορτίο είναι κανονικά και καλά στοιβαγμένο και, αν πρόκειται για επιβατηγό πλοίο, ότι δεν παρέλαβε επιβάτες περισσότερους από όσους επιτρέπεται.

2. Έπειτα, ο πλοίαρχος υποχρεούται να φροντίζει, ώστε να υπάρχουν στο πλοίο τα απαραίτητα ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία. Από αυτά, άλλα πρέπει να τα τηρεί και ο όδιος και άλλα πρέπει να φροντίζει να τηρούνται κανονικά (άρθρα 42 ΚΙΝΔ, 114 §1 ΚΑΝΔ). Αν κατά τη διάρκεια του πλου έλαβαν χώρα έκτακτα συμβάντα που ενδιαφέρουν το πλοίο, τους επιβαίνοντες ή το φορτίο, υποχρεούται μέσα σε 24 ώρες από τον κατάπλου, να συντάξει έκθεση στο Μονομελές Πρωτοδικείο (ή στον Ειρηνοδίκη) ή σε ελληνική προξενική αρχή (άρθρο 50 ΚΙΝΔ).

3. Ο πλοίαρχος υποχρεούται σε καλή διακυβέρνηση του πλοίου. Ιδίως, υποχρεούται να τηρεί τους κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεως πλοίων και τις διατάξεις που αναφέρονται γενικά στον κανόνα της ναυσιπλοΐας (άρθρα 113 και 219 ΚΑΝΔ). Επίσης, οφείλει να κυβερνά το πλοίο αυτοπροσώπως όταν εισπλέει, διαπλέει και εκπλέει από λιμένες. Όρμους διαύλους, ποταμούς, διώρυγες και στενά και, γενικά, σε κάθε περίπτωση που ο πλους είναι ιδιαίτερα δύσκολος (άρθρα 43 ΚΙΝΔ, 113 §2 ΚΑΝΔ).

4. Ο πλοίαρχος πρέπει να ενεργεί με σύνεση και να φέρνει σε πέρας τον πλου που ανέλαβε. Σε περίπτωση κινδύνου δεν επιτρέπεται να διατάξει την εγκατάλειψη του πλοίου, προτού εξαντλήσει όλα τα μέτρα και τα μέσα διάσωσης που υποδεικνύουν η ναυτική τέχνη και η εμπειρία. Προκειμένου να διατάξει την εγκατάλειψη του πλοίου εξάλλου, πρέπει να ζητήσει τη γνώμη των αξιωματικών ή των πιο έμπειρων από τα μέλη του πληρώματος. Ο ίδιος πρέπει να αποβιβασθεί τελευταίος. Επίσης, δεν πρέπει να απομακρυνθεί από την περιοχή του ναυαγίου, ώσπου να βεβαιωθεί ότι το πλοίο χάθηκε ή καταστράφηκε. Σε κάθε περίπτωση, τέλος, υποχρεούται να φροντίσει για τη διάσωση

των ναυτιλιακών εγγράφων, του ταχυδρομείου και των πολυτιμότερων πραγμάτων του πλοίου (άρθρο 125 ΚΙΝΔ).

II. Ο πλοίαρχος όμως είναι και εμπορικός βοηθός του θαλάσσιου επιχειρηματία. Με την ιδιότητά του αυτή, υποχρεούται να περιλαμβάνει τα εμπορεύματα και να εκδίδει τις σχετικές φορτωτικές (άρθρο 168 ΚΙΝΔ). Και επειδή ο θαλάσσιος επιχειρηματίας δε βρίσκεται στο πλοίο, ο πλοίαρχος οφείλει να εκπληρώνει για λογαριασμό εκείνου όλες τις υποχρεώσεις που επιβάλλει ο νόμος στον εκναυλωτή από την έναρξη μέχρι τη λήξη της σύμβασης ναυλώσεως ή θαλάσσιας μεταφοράς (άρθρο 111 επόμε. ΚΙΝΔ).

2.3 Οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του πληρώματος

2.3.1 Κύριες και παρεπόμενες υποχρεώσεις του πληρώματος.

Η σύμβαση ναυτολόγησης συνεπάγεται για το ναυτικό υποχρεώσεις και δικαιώματα. Οι υποχρεώσεις του ναυτικού δεν αντιστοιχούν απολύτως σε δικαιώματα του πλοιοκτήτη. Πολλές από τις υποχρεώσεις αυτές αποβλέπουν και στην προστασία γενικότερων συμφερόντων. Έτσι, υπερβαίνουν σε μεγάλο βαθμό τα όρια της σύμβασης εργασίας και εισέρχονται στο πεδίο του δημοσίου δικαίου. Ειδικότερα:

I. Η θεμελιώδης υποχρέωση που απορρέει για το ναυτικό από τη σύμβαση ναυτολόγησης είναι να εκτελεί την υπηρεσία για την οποία προσλήφθηκε (άρθρο 57 § 1 ΚΙΝΔ). Στην υποχρέωση αυτή του ναυτικού, βέβαια, αντιστοιχεί το δικαίωμα του πλοιοκτήτη (ή του εφοπλιστή) να αξιώσει την εκτέλεση της υπηρεσίας αυτής και, μάλιστα, όπως ο νόμος ορίζει.

Το ειδικότερο περιεχόμενο της υποχρέωσης αυτής και της αντίστοιχης παροχής στην οποία υποχρεούται ο ναυτικός, καθορίζεται από το νόμο, τους κανονισμούς, τη σύμβαση ναυτολόγησης, τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας, τις κρατούσες ναυτιλιακές συνθήκες (άρθρα 57 § ΚΙΝΔ, 135, 95 ΚΔΝΔ). Εξάλλου, ποικίλλει ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου και την ειδικότητα και το βαθμό του ναυτικού. Κάθε ναυτικός μπορεί κάτω από ορισμένες συνθήκες να υποχρεωθεί να προσφέρει και πρόσθετη και υπερωριακή εργασία (άρθρα 57 § 2 ΚΙΝΔ, 97 και 98 ΚΔΝΔ). Η υποχρέωση αυτή όμως είναι παρεπόμενη.

II. Πέρα από την κύρια αυτή υποχρέωση, υπάρχουν και πολλές άλλες υποχρεώσεις και κανόνες συμπεριφοράς, που απευθύνεται σε όλους τους ναυτικούς και συνοδεύονται από

κυρώσεις, τόσο αστικές όσο και πειθαρχικές και ποινικές. Όλες αυτές οι υποχρεώσεις έχουν παρεπόμενο χαρακτήρα και αποβλέπουν όχι μόνο στην εξυπηρέτηση των συμφερόντων του πλοιοκτήτη (ή του εφοπλιστή), αλλά και, κυρίως, στην προστασία γενικότερων συμφερόντων. Συγκεκριμένα, αποβλέπουν στην τήρηση της ευταξίας στο πλοίο και στην ασφάλεια του πλου, όπως και στην αξιασφάλιση της αλληλοβοήθειας που επιβάλλεται στη ναυσιπλοΐα. Και αυτό γιατί κάθε μέλος του πληρώματος από τη φύση δεν είναι μόνο υπάλληλος της ναυτιλιακής επιχειρήσεως, αλλά και ουσιώδης παράγοντας για την ασφαλή διεξαγωγή του πλου. Και ο πλους ενδιαφέρει όχι μόνο τον εργοδότη του, αλλά και όλα τα πρόσωπα που επιβαίνουν στο πλοίο καθώς και αυτά των οποίων τα πράγματα μεταφέρονται με το πλοίο. Πέρα από όλα αυτά όμως τα μέλη του πληρώματος, αν οι περιστάσεις το απαιτήσουν, καλούνται να επιτελέσουν και ευρύτερο κοινωνικό έργο. Δηλαδή, να βοηθήσουν πρόσωπα και πράγματα που κινδυνεύουν στη θάλασσα.

Σε όλες σχεδόν τις παρεπόμενες υποχρεώσεις του ναυτικού εμπλέκονται όλοι οι παραπάνω σκοποί: Δηλαδή, αφενός η θεραπεία των συμφερόντων του πλοιοκτήτη (ή του εφοπλιστή), και αφετέρου η προστασία των συμφερόντων που εκτίθενται στους κινδύνους της ναυσιπλοΐας, τόσο με το συγκεκριμένο πλοίο όσο και γενικότερα. Για αυτό, ως ένα σημείο μόνο στις υποχρεώσεις του ναυτικού αντιστοιχούν δικαιώματα του πλοιοκτήτη (ή του εφοπλιστή).

III. Η τήρηση όλων των υποχρεώσεων του ναυτικού ελέγχεται, φυσικά, από τον πλοίαρχο. Γιατί αυτός είναι όχι μόνο αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή αλλά και επικεφαλής του πληρώματος. Και με τη δεύτερη αυτή ιδιότητα, είναι εξοπλισμένος με εξουσίες, που τον καθιστούν ανεξάρτητο από τον πλοιοκτήτη (ή τον εφοπλιστή).

2.3.2 Παρεπόμενες υποχρεώσεις του πληρώματος

I. Υποχρέωση άμεσης επιβίβασης και παρουσίας στο πλοίο.

1.Ο ναυτικός έχει υποχρέωση να επιβιβαστεί στο πλοίο αμέσως, την ίδια μέρα της ναυτολόγησής του. Αυτό συνάγεται από το άρθρο 56 ΚΙΝΔ, το οποίο δίνει στο πλοίαρχο δικαίωμα να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση, αν ο ναυτικός αδικαιολογητως δεν επιβιβαστεί στο πλοίο την ημέρα της ναυτολόγησης. Άλλωστε και το άρθρο 208 ΚΔΝΔ απειλεί κατά του ναυτικού, που δεν προσέρχεται να αναλάβει υπηρεσία, ποινή φυλακίσεως μέχρι έξι μήνες.

Εξάλλου, ο ναυτικός έχει υποχρέωση να παραμένει στο πλοίο και να μην απουσιάζει αδικαιολόγητα αφού το πλοίο είναι ο φυσικός τόπος παροχής των υπηρεσιών του⁴⁸. Για αυτό, σε περίπτωση παράνομης απουσίας του, το άρθρο 69 περ. Β ΚΙΝΔ, δίνει στον πλοίαρχο δικαίωμα να υπαναχωρήσει (ορθότερα, να καταγγείλει τη σύμβαση). Από την άλλη πλευρά, και το άρθρο 132 § 1 ΚΔΝΔ απαγορεύει στον ναυτικό να εγκαταλείψει το πλοίο χωρίς νόμιμη άδεια, ενώ τα άρθρα 205, 206, 247 ΚΔΝΔ απειλούν σε βάρος του ποινικές και πειθαρχικές κυρώσεις σε ορισμένες περιπτώσεις απουσίας.

2. Οι υποχρεώσεις αυτές του ναυτικού δεν απορρέουν μόνο από τη σύμβαση ναυτολόγησης, αλλά και από το νόμο, όπως δείχνει το γεγονός ότι προβλέπονται από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Πραγματικά, κάθε ναυτικός είναι μέλος του πληρώματος. Η νόμιμη σύνθεση του πληρώματος όμως είναι στοιχείο αποφασιστικό για την πλωμότητα του πλοίου (άρθρο 11 ΚΙΝΔ) και αυτή, με τη σειρά της, είναι απαραίτητη για την ασφάλεια του πλου και τη διεξαγωγή του χωρίς εμπόδια. Φυσικό είναι, λοιπόν, ότι η νόμιμη σύνθεση του πληρώματος ενδιαφέρει όχι μόνο τη ναυτική επιχείρηση, αλλά και όλα εκείνα τα πρόσωπα που έχουν σχέση με τη ναυτική αποστολή, όπως και με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας γενικότερα. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ο νόμος καθιερώνει πειθαρχικές και ποινικές κυρώσεις όταν ο ναυτικός παραβιάζει τις εν λόγω υποχρεώσεις του.

Αυτός, επίσης, είναι ο λόγος που δικαιολογεί το δικαίωμα το οποίο δίνει ο νόμος στον πλοίαρχο να υπαναχωρεί ή να καταγγέλει τη σύμβαση ναυτολόγησεως σε διάφορες περιπτώσεις. Ο πλοίαρχος έχει όχι μόνο δικαίωμα, αλλά και υποχρέωση να υπαναχωρήσει ή να καταγγείλει τη σύμβαση στις περιπτώσεις αυτές. Γιατί, καθώς είναι τόσο εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη (ή του εφοπλιστή), όσο και υποχρεωμένος από το νόμο να συγκροτεί το πλήρωμα και να φροντίζει για τη νόμιμη σύνθεσή του (άρθρα 39 ΚΙΝΔ, 105 και 106 ΚΔΝΔ), οφείλει να προβαίνει έγκαιρα σε αναπλήρωση του ναυτικού ο οποίος δεν επιβιβάζεται στο πλοίο ή απουσιάζει από αυτό⁴⁹.

II. Γενικές παρεπόμενες υποχρεώσεις του ναυτικού κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του.

⁴⁸ Ποταμιάνος Φωκίων Γ, *Στοιχεία ναυτικού δικαίου: τεύχος β' πλοιοκτησία - συμπλοιοκτησία - ειδική ναυτιλιακή εταιρεία - ευθύνη πλοιοκτησίας - εφοπλισμός - πλοίαρχος - πλήρωμα*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1966 (σελ.131)

⁴⁹ Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979 (σελ. 205)

Δεν είναι ιδιαίτερα δυνατό να προσδιοριστεί το ειδικότερο περιεχόμενο της υπηρεσίας του ναυτικού, γιατί αυτό ποικίλλει ανάλογα με την κατηγορία, την ειδικότητα και το βαθμό του ναυτικού. Όμως, με βάση το νόμο, τους κανονισμούς και τις ναυτιλιακές συνήθειες, μπορούμε να σκαγραφήσουμε τις γενικές παρεπόμενες υποχρεώσεις του ναυτικού, σχετικά με την εκτέλεση της υπηρεσίας του.

Βασικά για το σκοπό αυτό είναι το άρθρο 57 § 1 ΚΙΝΔ, σύμφωνα με το οποίο: «Ο ναυτικός υποχρεούται να εκτελεί την υπηρεσίαν του συμφώνως προς τον νόμον, την σύμβασιν ναυτολογήσεως, τους κανονισμούς και τας κατατούσας συνηθείας, υπακούων εν παντί χρόνω εις τας διαταγάς των ιεραρχικών προϊσταμένων». Από τη διάταξη αυτή συνάγεται:

- α) η υποχρέωση του ναυτικού να εκτελεί συννόμως την υπηρεσία του και
- β) η υποχρέωση πειθαρχίας του ναυτικού.

1. Η υποχρέωση του ναυτικού να εκτελεί συννόμως την υπηρεσία του είναι αυτονόητη. Μάλιστα, επειδή ο ναυτικός είναι μισθωτός, έχει και σ' αυτόν συμπληρωματική εφαρμογή η διάταξη του άρθρου 652 ΑΚ. Με βάση τη διάταξη αυτή, λοιπόν, ο ναυτικός ευθύνεται απέναντι στον πλοιοκτήτη για δόλο και βαριά αμέλεια. Από την ίδια διάταξη εξάλλου, καθορίζεται ο βαθμός επιμέλειας, που μπορεί να αξιωθεί από αυτόν⁵⁰. Η ειδική πρόβλεψη της υποχρέωσης αυτής στο άρθρο 57 § 1 ΚΙΝΔ, προφανώς, οφείλεται στην επιθυμία του νομοθέτη να εξάρει τη σημασία της. Οφείλεται όμως και στην ανάγκη να αποσαφηνίσει ποιό κανόνες δεσμεύουν το ναυτικό και, προσέτι, να ανυψώσει τη ναυτιλιακή συνήθεια σε κανόνα δικαίου.

Η υποχρέωση αυτή, βέβαια, αφορά κατά κύριο λόγο το συμφέρον του πλοιοκτήτη (ή του εφοπλιστή). Για αυτό και η παράβασή της έχει σοβαρές αστικές συνέπειες σε βάρος του ναυτικού. Π.χ. συνεπάγεται στέρηση μισθού (άρθρο 65 ΚΙΝΔ) ή και υποχρέωση αποζημιώσεως (άρθρα 652, 914 ΑΚ) κ.ά⁵¹. Παράλληλα όμως συνάπτεται με το γεγονός της συμμετοχής του ναυτικού στην κοινωνία του πλοίου και αποβλέπει στη διατήρηση της τάξης και ασφάλειας στην κοινωνία αυτή κατά τη διάρκεια του πλου. Αυτό φαίνεται στις επιμέρους υποχρεώσεις που επιβάλλει ο νόμος στον ναυτικό ως παρεπόμενες στην υπηρεσία του. Όπως πχ στην υποχρέωσή του να είναι καθαρός κατά

⁵⁰ Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979 (σελ. 205)

⁵¹ όπ. π. (σελ. 206)

την εκτέλεση της υπηρεσίας, να είναι νηφάλιος, να φέρει την κανονισμένη στολή, να μην καπνίζει σε μέρη του πλοίου όπου απαγορεύεται το κάπνισμα κ.ά. Συνέπειά της σημασίας που έχουν οι επιμέρους αυτές υποχρεώσεις του ναυτικού, είναι ότι η παράβασή τους συνεπάγεται πειθαρχική και ποινική δίωξή του.

2. Στην ίδια διάταξη του άρθρου 57 § 1 ΚΙΝΔ καθιερώνεται και υποχρέωση πειθαρχίας του ναυτικού προς τους ιεραρχικώς προϊσταμένους του. Την ίδια υποχρέωση, πιο κατηγορηματικά μάλιστα, την καθιερώνει και το άρθρο 130 ΚΑΝΔ. Σύμφωνα με αυτό, πραγματικά, «τα μέλη του πληρώματος υπακούουν εις τον πλοίαρχον και τους ανωτέρους των και συμμορφούνται προς τας διαταγάς αυτών, τας αφορώσας εις την εκτέλεσιν της υπηρεσίας και την τήρησιν της πειθαρχίας επί του πλοίου». Σχετική, εξάλλου, είναι και η διάταξη του άρθρου 210 ΚΑΝΔ, που απαγγέλλει και ποινικές κυρώσεις για την παράβαση της υποχρέωσης πειθαρχίας.

Με τις διατάξεις αυτές καθιερώνεται η υποχρέωση του ναυτικού για αυστηρή πειθαρχία, «στρατιωτική» ή «οιονεί στρατιωτική», όπως συνήθως τη χαρακτηρίζουν⁵². Το άρθρο 57 § 1 ΚΙΝΔ, όπως άλλωστε κατ' αρχήν και το άρθρο 130 ΚΑΝΔ, επιβάλλουν την πειθαρχία σε συνάρτηση με την εκτέλεση της υπηρεσίας του ναυτικού. Το άρθρο 130 ΚΑΝΔ όμως προβλέπει υποχρέωση πειθαρχίας και πέρα από την εκτέλεση της υπηρεσίας του. Και αυτό γιατί η πειθαρχία του ναυτικού δεν αφορά μόνο το θαλάσσιο επιχειρηματία (τον εργοδότη του), αλλά ολόκληρη την κοινωνία του πλοίου και την ασφάλεια του πλου. Για αυτό και η ανυπακοή συνεπάγεται και ποινική δίωξη του απείθαρχου ναυτικού (άρθρο 210 ΚΑΝΔ). Ακόμα, η υποχρέωση πειθαρχίας αφορά και το κοινωνικό συμφέρον. Πραγματικά, το άρθρο 210 § 2 ΚΑΝΔ θεωρεί επιβαρυντική περίπτωση την ανυπακοή σε διαταγή που αφορά τη σωτηρία πλοίου ή ανθρώπων που κινδυνεύουν στη θάλασσα.

III. Υποχρέωση πρόσθετης και υπερωριακής εργασίας.

1. Πέρα από την κύρια υπηρεσία για την οποία προσλήφθηκε, ο ναυτικός μπορεί να υποχρεωθεί να εκτελέσει και πρόσθετη και υπερωριακή εργασία. Πραγματικά, το άρθρο 57 § 2 ΚΙΝΔ ορίζει ότι ο πλοίαρχος μπορεί, κατά τη διάρκεια του πλου, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να αναθέσει προσωρινά στο ναυτικό υπηρεσία διαφορετική ή επιπλέον από εκείνη την οποία ανέλαβε με τη σύμβαση, εφόσον δεν είναι ασυμβίβαστη με το βαθμό

⁵² όπ. π. (σελ. 207)

του. Η πρόσθετη αυτή εργασία είναι υποχρέωση για το ναυτικό και η μη εκτέλεσή της αποτελεί ποινικό και πειθαρχικό παράπτωμα. Για αυτήν όμως ο ναυτικός δικαιούται να απαιτήσει πρόσθετη αμοιβή, ανάλογη με το μισθό του και τις ειδικές περιστάσεις, κατ'ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 659 εδ. 2 ΑΚ, στο οποίο ρητώς παραπέμπει το άρθρο 57 § 3 ΚΙΝΔ. Μάλιστα, η απαίτηση αυτή του ναυτικού είναι απαίτηση αμοιβής για νόμιμη εργασία και όχι απαίτησης αποζημίωσης.

2. Η υποχρέωση του ναυτικού για πρόσθετη και υπερωριακή εργασία επιβάλλεται στον ναυτικό όχι τόσο για χάρη του θαλάσσιου επιχειρηματία, όσο κυρίως για την ασφάλεια του πλου. Πραγματικά, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, μπορούν να συμβούν πολλά, τα οποία να επιβάλλουν την ανακατάταξη στις υπηρεσίες του πλοίου, όπως πχ ασθένεια ή ανεπάρκεια μέλους του πληρώματος, καιρικές συνθήκες που απαιτούν την ενίσχυση ορισμένων υπηρεσιών κ.ά. Πάντως, πρέπει να πρόκειται για εξαιρετική περίπτωση και αυτή να δικαιολογεί την επιβάρυνση του ναυτικού. Η εκτίμηση του εξαιρετικού της περιπτώσεως και η ανάθεση της πρόσθετης εργασίας γίνεται από τον πλοίαρχο. Αυτός είναι επικεφαλής της θαλάσσιας αποστολής και του πληρώματος. Συνεπώς, είναι και ο μόνος υπεύθυνος για την ασφάλεια του πλου και αρμόδιος να κάνει τις αναγκαίες ανακατατάξεις στο πλήρωμα⁵³.

Στα πλαίσια της γενικής αυτής υποχρέωσης, περιλαμβάνεται ασφαλώς και η υποχρέωση του ναυτικού να παρέχει πρόσθετη και υπερωριακή εργασία για την αποτροπή ναυαγίου του πλοίου όταν αυτό κινδυνεύει⁵⁴. Αλλά και από τις διατάξεις των άρθρων 133, 134 ΚΑΝΔ και 62 ΚΙΝΔ, συνάγεται, έστω και έμμεσα, ότι ο ναυτικός έχει υποχρέωση να παρέχει τη συνδρομή του για τη διάσωση του πλοίου, των επιβατών και του φορτίου, αν κληθεί από τον πλοίαρχο ή από την αρμόδια αρχή. Η υποχρέωση αυτή του ναυτικού, που αντισταθμίζεται με πρόσθετη αμοιβή, συνάπτεται με αντίστοιχη υποχρέωση και του πλοίαρχου να παρέχει κάθε δυνατή βοήθεια σε πλοία ή αεροσκάφη ή προσώπα κινδυνεύοντα «εν θαλάσση» εφόσον δε δημιουργείται σοβαρός κίνδυνος για το πλοίο ή τους επιβαίνοντες (άρθρο 120 ΚΑΝΔ). Και έχει κοινωνικούς στόχους. Δηλαδή την προαγωγή της πατροπαράδοτης αλληλεγγύης των ναυτικών μπροστά στους κινδύνους της ναυσιπλοΐας. Για αυτό δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε με την άποψη ότι η

⁵³ Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979 (σελ. 207)

⁵⁴ όπ.π. (σελ. 209)

υποχρέωση αυτή απορρέει μόνο από την υποχρέωση πίστεως την οποία οφείλει ο εργαζόμενος στον εργοδότη.

IV. Υποχρέωση του ναυτικού να μη φορτώνει στο πλοίο πράγματα χωρίς την άδεια του πλοιάρχου.

Το άρθρο 58 § 1 ΚΙΝΔ απαγορεύει στον ναυτικό να φορτώνει στο πλοίο πράγματα, χωρίς ρητή έγγραφη άδεια του πλοιάρχου. Η απαγόρευση αφορά τη φόρτωση πραγμάτων γενικώς. Συνεπώς, αφορά οτιδήποτε φορτώνει ο ναυτικός για δικό του λογαριασμό ή για λογαριασμό άλλου. Πολύ περισσότερο, φυσικά, η απαγόρευση αφορά τη φόρτωση ναρκωτικών, οινοπνευματωδών ποτών, όπλων, εύφλεκτων ή επικίνδυνων υλών. Όσον αφορά, μάλιστα, τον πλοίαρχο, υποχρεούται και με ποινική ευθύνη του να φροντίζει να μην εισκομίζονται παρόμοιες ουσίες στο πλοίο (άρθρα 108, 109 ΚΔΝΔ). Από τη διατύπωση του άρθρου 58 ΚΙΝΔ, πάντως, συνάγεται ότι επιτρέπεται η φόρτωση ύστερα από ρητή έγγραφη άδεια, που πρέπει να δίνεται πριν από τη φόρτωση. Κατά συνέπεια, η φόρτωση δεν επιτρέπεται ούτε με άδεια του πλοιάρχου που συνάγεται σιωπηρά, ούτε με συναίνεση που παρέχεται εκ των υστέρων.

Όπως συνεπάγεται από τις κυρώσεις που προβλέπει το άρθρο 58 § 2 ΚΙΝΔ, η απαγόρευση αυτή αποβλέπει στην προστασία τόσο του πλοιοκτήτη (ή του εφοπλιστή), όσο και τρίτων, φορτωτών, επιβατών κτλ. Πραγματικά, ο ναυτικός, που παραβιάζει την απαγόρευση του άρθρου 58 § 1 ΚΙΝΔ, ευθύνεται «εις ανόρθωσιν πάσης ζημίας» (άρθρο 58 § 2 ΚΙΝΔ). Συνεπώς, της ζημίας που προκαλείται τόσο στην εφοπλιστική επιχείρηση, όσο και σε κάθε τρίτο⁵⁵.

Σε περίπτωση παραβάσεως αυτής της υποχρεώσεως, εξάλλου, ο πλοίαρχος δικαιούται κατά το άρθρο 58 § 2 ΚΙΝΔ: ή να αποθέσει στην ξηρά τα πράγματα που φορτώθηκαν χωρίς την άδειά του, αν τα ανακαλύψει πριν από τον απόπλου ή κατά το χρόνο που το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι ή να τα ρίξει στη θάλασσα, αν τα ανακαλύψει μετά τον απόπλου και ενώ το πλοίο ταξιδεύει. Η κύρωση αυτή, όπως ορίζεται στη συμπληρωματική έκθεση του σχεδίου ΚΙΝΔ, έχει σκοπό να αποτρέψει δυσχέρειες που ενδεχομένως θα μπορούσαν να προκύψουν, αν σε αλλοδαπή πολιτεία ισχύουν διατάξεις που πλήττουν τη λαθραία εισαγωγή στο πλοίο πραγμάτων ή υλών των οποίων απαγορεύεται η μεταφορά. Η κύρωση όμως θεωρείται αναχρονιστική και σκληρή και η

⁵⁵ Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979 (σελ. 208)

δικαιολογία της εξεζητημένη. Όπως συνάγεται, από τη συμπληρωματική εισηγητική έκθεση, στις προπαρασκευαστικές εργασίες του ΚΙΝΔ υποστηρίχτηκε ότι «η ρίψις εις την θάλασσαν» των πραγμάτων αυτών είναι αντισυνταγματική και αντίθετη στις αρχές του ποινικού δικαίου για τη δήμευση. Αξίζει να παρατηρήσουμε, εξάλλου, ότι ο ίδιος πλοίαρχος είναι απαλλαγμένος από την κύρωση αυτή, παρόλο που και αυτός έχει υποχρέωση να μη φορτώνει πράγματα για λογαριασμό του χωρίς έγγραφη άδεια του πλοιοκτήτη (ή του εφοπλιστή) (άρθρο 46 ΚΙΝΔ). Πραγματικά, αν ο πλοίαρχος παραβιάσει την υποχρέωση αυτή, οφείλει μόνο να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη.

V. Υποχρέωση καλής διατηρήσεως του πλοίου και των πραγμάτων που τίθενται στην ατομική διάθεση του ναυτικού.

Σύμφωνα με το άρθρο 59 ΚΙΝΔ, ο ναυτικός έχει υποχρέωση να διατηρεί σε καλή κατάσταση το πλοίο, καθώς και τα αντικείμενα που διατίθενται γι' ατομική του χρήση, όπως ο ιματισμός, τα εργαλεία, τα έπιπλα και τα σκεύη, οι συσκευές κλπ. Πρόκειται για δευτερεύουσας σημασίας υποχρέωση η οποία θεωρείται ότι περιλαμβάνεται στη γενικότερη υποχρέωση πίστεως που έχει ο ναυτικός ως εκμισθωτής εργασία απέναντι στον εργοδότη⁵⁶. Πρέπει να παρατηρηθεί ότι η υποχρέωση αυτή έχει μεγαλύτερη εμβέλεια. Είναι δηλαδή και υποχρέωση προς την κοινωνία του πλοίου και αποβλέπει στη διατήρηση της ευταξίας στο πλοίο και της ασφάλειας αυτού.

⁵⁶ όπ. π. (σελ. 208)

3. Ταξινόμηση του πλοίου/Νηογνώμονες

3.1 Το Πρωτόκολλο Σύμβασης του Παρισιού (Paris MOU), η ταξινόμηση του πλοίου και οι νηογνώμονες

Το Πρωτόκολλο Σύμβασης του Παρισιού (PARIS MOU) καλύπτει τα ύδατα των ευρωπαϊκών παράκτιων κρατών και την περιοχή του Βόρειου Ατλαντικού από το Βορρά στην Ευρώπη και δεν αποτελεί διεθνή Σύμβαση, αλλά μάλλον μια διοικητική συμφωνία. Δεν εισάγει οποιοσδήποτε νέες τεχνικές απαιτήσεις, αλλά χαρακτηρίζει το κοινό των υπογραφόντων του να επιβάλουν τις σχετικές συμβάσεις αυστηρά. Σε αυτό συμμετέχουν είκοσι χώρες, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας, καλούμενες και «αρχές».

Οι αρχές αναγνωρίζουν την τελική Διακήρυξη που υιοθετήθηκε στις 2 Δεκεμβρίου του 1980 από την Περιφερειακή Ευρωπαϊκή Διάσκεψη σχετικά με την Ασφάλεια στη Ναυτιλία που υπογράμμισε την ανάγκη να αυξηθεί η ασφάλεια στη ναυτιλία και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και να δοθεί σημασία στις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας στο σκάφος. Επίσης αναγνωρίζουν ότι απαιτείται αποτελεσματική δράση των λιμενικών αρχών για να αποτρέψουν τη λειτουργία των κάτω του μετρίου σκαφών και πως η κύρια ευθύνη για την αποτελεσματική εφαρμογή των προτύπων που καθόρισαν τα διεθνή όργανα στηρίζεται πάνω στις αρχές του κράτους με του οποίου τη σημαία πλέει ένα σκάφος. Εκτιμούν επίσης τη συμβολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων υπογραμμίζοντας την ανάγκη να αποφευχθεί ο ανταγωνισμός μεταξύ των λιμανιών και την ανάγκη από ένα βελτιωμένο και εναρμονισμένο σύστημα κρατικού ελέγχου λιμένων και της ενίσχυσης της συνεργασίας και της ανταλλαγής πληροφοριών. Τέλος παρατηρούν με εκτίμηση την πρόοδο που επιτυγχάνεται σε αυτούς τους τομείς από τον Διεθνή θαλάσσιο Οργανισμό (IMO) και το Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO).

Τα συμβαλλόμενα κράτη συμφώνησαν να επιθεωρούν το 25% των σκαφών ξένης σημαίας που επισκέπτονται τους λιμένες κάθε έτος. Καθιέρωσαν μια μόνιμη γραμματεία για να συντονίζει τις διάφορες εθνικές δραστηριότητες και να παρέχει μια περιφερειακή βάση δεδομένων. Εάν ένα σκάφος επιθεωρείται σε μια χώρα και βρίσκεται σε πλήρη συμμόρφωση με όλες τις Συνθήκες που καλύπτονται από το PARIS MOU, κατόπιν δεν υπάρχει καμία ανάγκη για το ίδιο σκάφος να επιθεωρηθεί πάλι στην επόμενη χώρα. Το PSCO μπορεί να κατευθύνει την προσοχή του σε ένα σκάφος που μέχρι τώρα δεν έχει

επιθεωρηθεί. Η αξία της περιφερειακής συνεργασίας έχει αναγνωριστεί και το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού έχει υπογραφεί και από άλλες χώρες που δείχνουν ενδιαφέρον για την ποιοτική αναβάθμιση των σκαφών και της μεγαλύτερης ασφάλειας στη θάλασσα.

Οι δεσμεύσεις των αρχών είναι οι εξής:

1. Κάθε αρχή θα εφαρμόσει τις διατάξεις του υπομνήματος και των επιπλέον παραρτημάτων, τα οποία αποτελούν ένα αναπόσπαστο τμήμα του υπομνήματος.
2. Κάθε αρχή θα διατηρήσει ένα αποτελεσματικό σύστημα κρατικού ελέγχου λιμένων με σκοπό την εξασφάλιση ότι, χωρίς τη διάκριση ως προς τη σημαία, ξένα εμπορικά σκάφη που είναι δεμένα ή πλέουν σε ένα λιμάνι του κράτους της, συμμορφώνεται με τα πρότυπα που καθορίζονται στα σχετικά όργανα όπως καθορίζεται στη συνέχεια. Κάθε αρχή μπορεί επίσης να πραγματοποιήσει ελέγχους στα σκάφη στις παράκτιες (off shore) εγκαταστάσεις.
3. Κάθε αρχή θα επιτύχει ένα ετήσιο σύνολο των επιθεωρήσεων που αντιστοιχούν σε 25% του μέσου αριθμού μεμονωμένων εμπορικών σκαφών, εφεξής αναφερόμενα ως «σκάφη», τα οποία μπήκαν στους λιμένες του κράτους της κατά τη διάρκεια των τριών τελευταίων ημερολογιακών ετών για τα οποία είναι διαθέσιμες οι στατιστικές.
4. Κάθε αρχή θα συμβουλευτεί, θα συνεργαστεί και θα ανταλλάξει πληροφορίες με τις άλλες αρχές προκειμένου να προαχθούν οι στόχοι του υπομνήματος.
5. Κάθε αρχή, ή οποιοδήποτε άλλο σώμα, εάν χρειαστεί, θα καθιερώσει μια κατάλληλη διαδικασία για να καθοδηγήσει τις υπηρεσίες και τις λιμενικές αρχές να ενημερώσουν αμέσως την αρμόδια αρχή των λιμενικών αρχών, οπότε μαθαίνουν κατά τη διάρκεια των κανονικών εργασιών τους ότι υπάρχουν ανεπάρκειες που μπορούν να απειλήσουν την ασφάλεια του σκάφους ή που μπορεί να αποτελέσουν απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Ο χρόνος που ξοδεύεται στις επιθεωρήσεις του PSC διευθύνεται για να εξασφαλίσει ότι τα σκάφη με ξένη σημαία είναι αξιόπλοα, δε θέτουν κίνδυνο ρύπανσης, παρέχουν υγιές και ασφαλές εργασιακό περιβάλλον και συμμορφώνονται με τις σχετικές διεθνείς Συνθήκες. Αυτές περιλαμβάνουν τις δώδεκα συμβάσεις που απαριθμούνται πιο κάτω και ονομάζονται «σχετικά όργανα»:

1. International Convention on Load Lines, 1966 (LOAD LINES 66).

2. Protocol of 1988 relating to the International Convention of Load Lines, 1966 (LL PROT 88).
3. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74).
4. Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 78).
5. Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 88).
6. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78).
7. International Convention on Standards of training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 78).
8. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG 72).
9. International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TONNAGE 69).
10. Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No 47) (ILO 147).
11. The Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No 147) (ILO 147 PROT 96).
12. The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Κάθε αρχή θα εφαρμόσει εκείνα τα σχετικά όργανα που είναι σε ισχύ και στα οποία συμμετέχει το κράτος της. Στην περίπτωση των τροποποιήσεων σε ένα σχετικό όργανο κάθε αρχή θα εφαρμόσει εκείνες τις τροποποιήσεις που είναι σε ισχύ και που το κράτος της έχει δεχτεί. Το όργανο που τροποποιείται θα κριθεί έπειτα να είναι το «σχετικό όργανο» για εκείνη την αρχή. Στην εφαρμογή ενός σχετικού οργάνου, οι αρχές θα εξασφαλίσουν ότι δε γίνεται άλλη ευνοϊκή μεταχείριση στα σκάφη των συμβαλλόμενων μερών ή στα σκάφη που είναι κάτω από το μέγεθος των συμβάσεων.

Ο χρόνος που ξοδεύεται στην επιθεώρηση θα είναι συνάρτηση του αριθμού διαθέσιμων επιθεωρητών, της κατάστασης του σκάφους, της εστίασης της επιθεώρησης, της αρχικής εξέτασης του σκάφους και των πιστοποιητικών και του αποτελέσματος των προηγούμενων επιθεωρήσεων. Εάν το σκάφος είναι «υψηλού κινδύνου» από την άποψη

του τύπου του ή είχε μια φτωχή ιστορία των επιθεωρήσεων PSC, ή είναι νέο στην ιδιαίτερη αρμοδιότητα, ο χρόνος που ξοδεύεται στην επιθεώρηση του σκάφους θα μπορούσε να είναι σημαντικός. Ομοίως, εάν φαίνεται στον επιθεωρητή ότι το πλήρωμα δεν εξοικειώνεται με τις ουσιαστικές διαδικασίες καταστώματος σχετικά με την ασφάλεια του σκάφους, μπορεί να απαιτήσει να αποδείξει το πλήρωμα με τη βοήθεια μιας επίδειξης την ικανότητά του. Εντούτοις, εάν το σκάφος που είναι απλός επισκέπτης στο λιμάνι, διατηρείται σε καλή κατάσταση και έχει τα απαραίτητα πιστοποιητικά, η επιθεώρηση του PSC θα μπορούσε να τελειώσει σε μερικές ώρες.

Παρά την απαίτηση να μην καθυστερεί αδικαιολόγητα ένα σκάφος, οι λιμενικές αρχές έχουν την υποχρέωση να αποτρέψουν τα επισφαλή σκάφη από τη μετάβαση στη θάλασσα και μπορούν να τα θέσουν υπό κράτηση έως ότου συμμορφωθούν με τα διεθνή πρότυπα. Εάν το σκάφος είναι επισφαλές, αναξιόπλοο ή επικίνδυνο για το θαλάσσιο περιβάλλον μπορεί ο επιθεωρητής να απαιτήσει να γίνουν επισκευές ή να αντικατασταθούν μέρη του ουσιαστικού εξοπλισμού, κάτι που θα μπορούσε να διαρκέσει αρκετές ημέρες.

Σκάφη που φέρουν τη σημαία ενός κράτους που δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος σε ένα σχετικό όργανο και επομένως δεν έχει τα πιστοποιητικά που αντιπροσωπεύουν εκ πρώτης όψεως τα στοιχεία των ικανοποιητικών όρων εν πλω, ή τα μέλη του πληρώματος που είναι επανδρωμένο δεν κρατούν τα έγκυρα πιστοποιητικά STWC, θα λάβει πιο λεπτομερή επιθεώρηση ή ανάλογα με την περίπτωση, θα υποβληθεί σε μια πιο εκτεταμένη επιθεώρηση. Κατά τη διάρκεια αυτών των επιθεωρήσεων ο ανώτερος υπάλληλος του κρατικού ελέγχου λιμένων θα ακολουθήσει τις ίδιες διαδικασίες όπως προβλέπεται για τα σκάφη στα οποία τα σχετικά όργανα ισχύουν. Εάν το σκάφος ή το πλήρωμα έχει κάποια εναλλακτική μορφή πιστοποίησης, ο ανώτερος υπάλληλος κρατικού ελέγχου λιμένων που επιθεωρεί το σκάφος, μπορεί να τη λάβει υπόψη του. Η κατάσταση ενός τέτοιου σκάφους και του εξοπλισμού του και η πιστοποίηση του πληρώματος και του κατώτατου επιπέδου επάνδρωσης του κράτους σημαίας πρέπει να είναι συμβατοί με τους στόχους των σχετικών οργάνων. Διαφορετικά το σκάφος πρέπει να υπόκειται στους απαραίτητους περιορισμούς για να αποκτήσει το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Όταν ένα σχετικό όργανο δεν ισχύει σε ένα σκάφος που είναι κάτω από το μέγεθος συμβάσεων τότε ο στόχος του PSCO θα είναι να αξιολογήσει εάν το σκάφος είναι αποδεκτών προτύπων όσον αφορά την ασφάλεια, την υγεία και το περιβάλλον. Στην αξιολόγησή του θα πρέπει να λάβει δεόντως υπόψη παράγοντες όπως τη διάρκεια και τη φύση του προοριζόμενου ταξιδιού ή της υπηρεσίας, το μέγεθος και τον τύπο του σκάφους, τον εξοπλισμό του και τη φύση του φορτίου.

Στην άσκηση των καθηκόντων του θα καθοδηγεί από οποιαδήποτε πιστοποιητικά και άλλα έγγραφα που εκδίδονται από η εξ ονόματος της διοίκησης του κράτους σημαίας. Τα πιστοποιητικά αυτά η γενική εντύπωση του σκάφους και η επαγγελματική κρίση του θα τον οδηγήσουν στην απόφαση εάν και από ποιές απόψεις το σκάφος θα επιθεωρηθεί περαιτέρω.

Στην περίπτωση των ανεπαρκειών που θεωρούνται επικίνδυνες για την ασφάλεια, την υγεία του πληρώματος ή το περιβάλλον ο ανώτερος υπάλληλος κρατικού ελέγχου λιμένων θα πρέπει να λάβει μέτρα, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν την κράτηση για να εξασφαλίσει ότι η ανεπάρκεια αποκαθίσταται ή ότι το σκάφος, εάν επιτρέπεται να πλεύσει σε έναν άλλο λιμένα, δεν παρουσιάζει έναν σαφή κίνδυνο στην ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον.

Οι διαδικασίες επιθεώρησης είναι οι ακόλουθες:

- Στην πραγματοποίηση των υποχρεώσεών τους οι αρχές θα πραγματοποιήσουν τις επιθεωρήσεις, που θα αποτελούνται από μια επίσκεψη σε ένα σκάφος προκειμένου να ελεγχθούν τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα. Επιπλέον, οι αρχές θα βεβαιωθούν ότι το πλήρωμα και η γενική κατάσταση του σκάφους, συμπεριλαμβανομένου του μηχανοστασίου και της στέγασης και συμπεριλαμβανομένων των υγιεινών όρων, ανταποκρίνεται στους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και τα πρότυπα. Ελλείψει των έγκυρων πιστοποιητικών ή των εγγράφων ή εάν υπάρχουν σαφείς λόγοι ότι η κατάσταση ενός σκάφους ή του εξοπλισμού του, ή το πλήρωμά του δεν καλύπτει ουσιαστικά τις απαιτήσεις ενός σχετικού οργάνου, θα πραγματοποιηθεί μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση. Οι αρχές θα περιλάβουν τον έλεγχο στη συμμόρφωση με τις λειτουργικές απαιτήσεις στις επιθεωρήσεις τους.
- Οι αρχές θα εξασφαλίσουν ότι μια επιθεώρηση πραγματοποιείται σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διατάξεις σε οποιοδήποτε σκάφος μη υποκείμενο στην επεκταθείσα

επιθεώρηση με έναν παράγοντα στόχων μεγαλύτερο από 50 στο σύστημα πληροφοριών SIRENAC, υπό τον όρο ότι μια περίοδος τουλάχιστον ενός μήνα έχει παρέλθει από την τελευταία επιθεώρηση που πραγματοποιείται στην περιοχή του υπομνήματος.

- Ένα σκάφος είναι εκτεθειμένο σε μια επεκταθείσα επιθεώρηση μετά από μια περίοδο δώδεκα μηνών από την τελευταία επεκταθείσα επιθεώρηση που πραγματοποιείται σε έναν λιμένα μέσα στην περιοχή του υπομνήματος. Εντούτοις μια επιθεώρηση μπορεί να πραγματοποιηθεί στην περίοδο μεταξύ δύο επεκταθεισών επιθεωρήσεων. Οι αρχές θα εξασφαλίσουν ότι μια επεκταθείσα επιθεώρηση πραγματοποιείται σε ένα σκάφος για το οποίο η επιθεώρηση είναι υποδειγμένη ως υποχρεωτική από το σύστημα SIRENAC στο πρώτο λιμάνι της που επισκέπτεται μετά από μια περίοδο 12 μηνών από την τελευταία επεκταθείσα επιθεώρηση.
- Σε περιπτώσεις όπου, για λειτουργικούς λόγους, μια αρχή είναι ανίκανη να πραγματοποιήσει μια επιθεώρηση ή μια επεκταθείσα επιθεώρηση ή αρχή. Χωρίς καθυστέρηση, ενημερώνει το σύστημα SIRENAC ότι τέτοια επιθεώρηση δεν πραγματοποιήθηκε.
- Οι αρχές θα επιδιώξουν να αποφύγουν τα σκάφη που έχουν επιθεωρηθεί από οποιοσδήποτε από τις άλλες αρχές μέσα στους προηγούμενους έξι μήνες, εκτός αν έχουν σαφείς λόγους για την επιθεώρηση.
- Οι επιθεωρήσεις θα πραγματοποιηθούν από τα κατάλληλα καταρτισμένα πρόσωπα που εγκρίνονται για εκείνο το σκοπό από τη σχετική αρχή και που ενεργούν κάτω από την ευθύνη της. Όταν η απαραίτητη επαγγελματική εμπειρία δεν μπορεί να παρασχεθεί από την αρχή, ο ανώτερος υπάλληλος κρατικού ελέγχου λιμένων εκείνης της αρχής μπορεί να βοηθηθεί από οποιοδήποτε πρόσωπο με την απαραίτητη πείρα. Οι ανώτεροι υπάλληλοι κρατικού ελέγχου λιμένων και τα πρόσωπα που τους βοηθούν δε θα έχουν κανένα εμπορικό ενδιαφέρον, είτε στο λιμάνι της επιθεώρησης είτε στα σκάφη που επιθεωρούνται, ούτε οι ανώτεροι υπάλληλοι κρατικού ελέγχου λιμένων θα απασχοληθούν κοντά ή θα αναλάβουν την εργασία εξ ονόματος των μη κυβερνητικών οργανώσεων που εκδίδουν τα νομικά και τα πιστοποιητικά του Νηογνώμονα ή που πραγματοποιούν τις έρευνες απαραίτητες για την έκδοση εκείνων των πιστοποιητικών στα σκάφη. Κάθε ανώτερος υπάλληλος κρατικού ελέγχου λιμένων θα φέρει ένα προσωπικό έγγραφο υπό μορφή κάρτας ταυτότητας που εκδίδεται από την αρχή του

σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, δείχνοντας ότι ο ανώτερος υπάλληλος κρατικού ελέγχου λιμένων εξουσιοδοτείται για να πραγματοποιήσει τις επιθεωρήσεις.

- Κάθε αρχή θα προσπαθήσει να εξασφαλίσει τη διόρθωση όλων των ανεπαρκειών που ανιχνεύονται.
- Στις εξαιρετικές περιπτώσεις όπου, ως αποτέλεσμα του αρχικού ελέγχου και μιας πιο λεπτομερούς επιθεώρησης, η γενική κατάσταση ενός σκάφους και του εξοπλισμού του, επίσης λαμβάνοντας υπόψιν το πλήρωμα και τις συνθήκες του διαβίωσης και εργασίας, βρίσκεται για να είναι κάτω του μετρίου, η αρχή μπορεί να αναστείλει μια επιθεώρηση. Η αναστολή της επιθεώρησης μπορεί να συνεχιστεί έως ότου έχουν λάβει τα αρμόδια συμβαλλόμενα μέρη τα απαραίτητα μέτρα να εξασφαλίσουν ότι το σκάφος συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των σχετικών οργάνων. Πριν από την αναστολή μιας επιθεώρησης, η αρχή πρέπει να έχει καταγράψει τις ανεπάρκειες που οδήγησαν στην κράτηση ανάλογα με την περίπτωση. Σε περιπτώσεις όπου το σκάφος τίθεται υπό κράτηση και μια επιθεώρηση αναστέλλεται, η αρχή θα ειδοποιήσει το συντομότερο δυνατό τα αρμόδια συμβαλλόμενα μέρη. Η ανακοίνωση θα περιλάβει τις πληροφορίες για την κράτηση. Επιπλέον θα δηλώσει ότι η επιθεώρηση αναστέλλεται έως ότου έχει ενημερωθεί η αρχή ότι το σκάφος συμμορφώνεται με όλες τις σχετικές απαιτήσεις.
- Στην περίπτωση των ανεπαρκειών που είναι σαφώς επικίνδυνες για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον, η αρχή, πρέπει να εξασφαλίσει ότι ο κίνδυνος αφαιρείται προτού επιτραπεί το σκάφος για να προχωρήσει στη θάλασσα. Για αυτόν τον λόγο τα κατάλληλα μέτρα θα ληφθούν, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν την παρακράτηση ή μια επίσημη απαγόρευση ενός σκάφους για να συνεχίσει μια λειτουργία των καθιερωμένων ανεπαρκειών που, χωριστά ή μαζί, θα καθιστούσαν τη λειτουργία επικίνδυνη.
- Στην περίπτωση μιας κράτησης, η αρχή θα ειδοποιήσει αμέσως τη διοίκηση κράτους σημαίας εγγράφως. Η ειδοποίηση θα περιλαμβάνει την έκθεση της επιθεώρησης. Η αναγνωρισμένη οργάνωση που έχει εκδώσει τα πιστοποιητικά κατηγορίας ή τα σχετικά πιστοποιητικά εξ ονόματος της διοίκησης κράτους σημαίας θα ειδοποιηθεί, όπου απαιτείται. Τα ανωτέρω συμβαλλόμενα μέρη θα είναι επίσης δηλωμένα εγγράφως της απελευθέρωσης της κράτησης.

- Όπου το έδαφος για μια κράτηση είναι το αποτέλεσμα της τυχαίας ζημιάς που προήλθε κατά την είσοδο του σκάφους στο λιμάνι ή κατά τη διάρκεια των διαδικασιών φορτοεκφόρτωσης, καμία εντολή κράτηση δε θα εκδοθεί, υπό τον όρο ότι:
 - α) Ο οφειλόμενος απολογισμός έχει δοθεί στις απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στον κανονισμό SOLAS 74 σχετικά με την ανακοίνωση στη διοίκηση κράτους σημαίας.
 - β) Πριν από την είσοδο στο λιμάνι ή αμέσως μετά την εμφάνιση μιας ζημιάς, ο καπετάνιος ή ο πλοιοκτήτης έχει υποβάλει στην αρχή κρατικού ελέγχου λιμένων τις λεπτομέρειες των περιστάσεων του ατυχήματος και της ζημιάς που προκλήθηκε και πληροφορίες για την απαραίτητη ανακοίνωση της διοίκησης κράτους σημαίας.
 - γ) Κατάλληλα διορθωτικά μέτρα, προς ικανοποίηση της αρχής.
 - δ) Η αρχή έχει εξασφαλίσει, ειδοποιημένη για την ολοκλήρωση των διορθωτικών μέτρων ότι οι ανεπάρκειες που ήταν σαφώς επικίνδυνες στην ασφάλεια, η υγεία ή το περιβάλλον έχει αποκατασταθεί.
- Η ακόλουθη διαδικασία ισχύει ελλείψει των ISM πιστοποιητικών:
 - Όπου η επιθεώρηση αποκαλύπτει ότι το αντίγραφο του εγγράφου της συμμόρφωσης ή το διοικητικό πιστοποιητικό ασφάλειας που εκδίδεται σύμφωνα με το διεθνή διοικητικό κώδικα ασφάλειας για την ασφαλή λειτουργία των σκαφών και για την πρόληψη ρύπανσης (Κώδικας ISM) λείπει σε ένα πλοίο στο οποίο ο κώδικας ισχύει στην ημερομηνία της επιθεώρησης, η αρχή θα εξασφαλίσει ότι το σκάφος τίθεται υπό κράτηση.
 - Παρά την απουσία της τεκμηρίωσης, εάν η επιθεώρηση δε βρίσκει καμία άλλη ανεπάρκεια για κράτηση η αρχή μπορεί να αποσύρει τη διαταγή κράτησης προκειμένου να αποφευχθεί η συμφόρηση λιμένων. Οπότε μια τέτοια απόφαση λαμβάνεται, η αρχή θα ενημερώσει αμέσως όλες τις άλλες αρχές επ' αυτού.
 - Οι αρχές θα λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι όλα τα σκάφη που εγκρίνονται για να αφήσουν ένα λιμάνι του κράτους τους θα τους απαγορευτεί η πρόσβαση σε οποιοδήποτε λιμάνι μέσα στα κράτη, οι αρχές των οποίων είναι υπογράφωντες στο υπόμνημα, μέχρις ότου ο ιδιοκτήτης ή ο μεταφορέας του σκάφους έχει καταδείξει, προς ικανοποίηση της αρχής ότι το σκάφος εκδίδει τα έγκυρα πιστοποιητικά σύμφωνα με τον κώδικα ISM.

Οι αναγνωρισμένοι από το ParisMOU Νηογνώμονες σύμφωνα με το άρθρο 4 (1) της οδηγίας 94/57/EC του Συμβουλίου είναι:

1. American Bureau of Shipping (ABS)
2. Bureau Veritas (BV)
3. China Classification Society (CCS)
4. Det Norske Veritas (DNV)
5. Germanischer Lloyd (GL)
6. Korean Register of Shipping (KR)
7. Lloyd's Register of Shipping (LR)
8. Nippon Kaiji Kyokai (NK)
9. Registro Italiano Navale (RINA)
10. Russian Maritime Register of Shipping (RS)

Επίσης υπάρχουν δύο ακόμη αναγνωρισμένοι Νηογνώμονες σύμφωνα με το άρθρο 4 (3) της οδηγίας 94/57/EC του Συμβουλίου:

- α) Hellenic Register of Shipping (HR). Η επίδραση αυτή της αναγνώρισης περιορίζεται μόνο στην Ελλάδα και
- β) Registro Internacional Naval, SA (RINAVE). Η επίδραση αυτή της αναγνώρισης περιορίζεται μόνο στην Πορτογαλία.⁵⁷

3.2 Lloyd's of London

Πριν από την ίδρυση μετοχικών εταιριών που ασχολούνταν με την ασφάλιση, η ασφάλιση των θαλάσσιων κινδύνων διεξάγονταν από ιδιώτες που επιδίδονταν όχι αποκλειστικά σε ασφαλιστικές εργασίες, αλλά και σε εμπορικές και άλλες ασχολίες.

Κατά τον 17^ο αιώνα, η παραπάνω διαδικασία ήταν ευρύτατα διαδεδομένη στο Λονδίνο και διεξάγονταν κυρίως σε τόπους, όπου συγκεντρώνονταν τα ενδιαφερόμενα μέρη, έμποροι, εφοπλιστές, φορτωτές κλπ και τέτοια μέρη ήταν συνήθως καφενεία, όπου συναντώνταν με πρόσωπα ενδιαφερόμενα για την ασφάλιση και έτσι, με μια επίσκεψη, επιτυγχανόταν η επιδιωκόμενη ασφαλιστική κάλυψη με τη συμμετοχή στον

⁵⁷ <http://www.martrans.org/> Laboratory for Maritime Transport, National Technical University of Athens, School of Naval Architecture and Marine Engineering.

ασφαλιζόμενο κίνδυνο κατά ποσοστό πλειοψηφίας προσώπων που ασκούσαν επιχείρηση ασφάλισης. Ένα από τα χρησιμοποιούμενα για αυτό το σκοπό καφενεία, κατά το τέλος του 17^{ου} αιώνα, ανήκε στον Edward Lloyd και σε αυτό παρουσιαζόταν η μεγαλύτερη κίνηση από πρόσωπα ενδιαφερόμενα για τη ναυτιλία και τη θαλάσσια ασφάλιση. Αυτή η αναπτυσσόμενη δραστηριότητα στο καφενείο αυτό εξελίχθηκε με το πέρασμα του χρόνου σε παγκοσμίου φήμης οργάνωση, η οποία αναγνωρίστηκε επίσημα με ειδικό νόμο του 1871 και είναι διεθνώς γνωστή ως Corporation of Lloyd's.

Κατά το έτος 1720 οι ασφαλιστικές εταιρίες Royal Exchange Assurance και London Assurance απέκτησαν, με βασιλικό προνόμιο, την άδεια να ασκούν μονοπωλιακά την επιχείρηση της θαλάσσιας ασφάλισης. Το προνόμιο αυτό δεν έθιξε τους ιδιώτες ασφαλιστές και έτσι η δραστηριότητα των ασφαλιστών των Lloyd's εξακολούθησε⁵⁸.

Το 1691 άρχισε η έκδοση της «Lloyd's News», η οποία έπαυσε να κυκλοφορεί 5 μήνες αργότερα⁵⁹. Από τους Lloyd's εκδίδεται σήμερα και συνεχώς από το 1734 το «Lloyd's List» και «Shipping Gazette», που περιέχει όλες τις ημερήσιες ειδήσεις που είναι σχετικές με τη ναυτιλία και την κίνηση των πλοίων. Το 1774 εγκαταστάθηκαν στο κτίριο της Royal Exchange Assurance, όπου και παρέμεινε για 154 χρόνια, όμως το 1925 εγκαταστάθηκαν σε ίδιο κτίριο στο Σίτυ του Λονδίνου, το οποίο και αποτελεί την καρδιά της ασφαλιστικής αγοράς ολόκληρου του κόσμου⁶⁰. Ενδεικτικό του κύρους που απολαμβάνουν οι Lloyd's είναι ότι το ασφαλιστήριο συμβόλαιο για πλοίο και φορτίο των Lloyd's που συντάχτηκε για πρώτη φορά το 1779 και είναι γνωστό ως «Lloyd's Marine SG Policy» χρησιμοποιείται με κάποιες τροποποιήσεις μέχρι σήμερα. Το 1834 αποφασίστηκε η ανεξαρτητοποίηση του νηογνώμονα από τους ασφαλιστές με την ίδρυση του «Lloyd's Register of British and Foreign Shipping»⁶¹. Οι ασφαλιστές των Lloyd's, αφού εργάστηκαν επί 200 χρόνια ανεπίσημα, ενσωματώθηκαν το 1871 με το Lloyd's Act σε Corporation⁶².

⁵⁸ Κιόχος Πέτρος Α, *Εισαγωγή στην Ασφαλιστική Επιστήμη*, Interbooks, Αθήνα, 1993 (σελ. 132-138)

⁵⁹ Παζαρτζής Μιχάλης Ι, *Ειδικά θέματα ναυτασφαλίσεων, Πανεπιστημιακές Παραδόσεις*, Πειραιάς, Νοέμβριος 2005 (σελ. 40)

⁶⁰ Κιόχος Πέτρος Α, *Εισαγωγή στην Ασφαλιστική Επιστήμη*, Interbooks, Αθήνα, 1993 (σελ. 132-138)

⁶¹ Παζαρτζής Μιχάλης Ι, *Ειδικά θέματα ναυτασφαλίσεων, Πανεπιστημιακές Παραδόσεις*, Πειραιάς, Νοέμβριος 2005 (σελ. 41)

⁶² Μορφή συλλογικής οργάνωσης νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, αναγνωρισμένο από την αγγλική νομοθεσία

Ο βασικός αυτός νόμος τροποποιήθηκε από τότε κατά τρόπον, ώστε να επεκτείνει η δραστηριότητα των Lloyd's σύμφωνα με τις ανάγκες των σύγχρονων εξελίξεων της αγοράς. Οι λεπτομέρειες της λειτουργίας των Lloyd's ρυθμίζονται με κανονισμούς, ενώ τα αρχικά βασικά χαρακτηριστικά της λειτουργίας του ακόμα και σήμερα διατηρούνται αναλλοίωτα. Από τα χαρακτηριστικά αυτά το σπουδαιότερο παραμένει αυτό, κατά το οποίο ο ασφαλιστής ευθύνεται με ολόκληρη την περιουσία του για το μέχρι της συμμετοχής του ποσό, σε αντίθεση με την περιορισμένη ευθύνη που υπάρχει στις κεφαλαιουχικές εταιρίες.

Όταν ο έμπορος ή ο πλοιοκτήτης ασφαρίζεται στους Lloyd's, ο κίνδυνος αναλαμβάνεται όχι συλλογικά από το Corporation of Lloyd's, αλλά από ένα ή περισσότερα συνδικάτα, στα οποία είναι οργανωμένοι οι ασφαλιστές των Lloyd's.

Τα μέλη κάθε συνδικάτου είναι απευθείας υπόλογο και υπεύθυνο απέναντι στον ασφαλιζόμενο, για το ποσοστό της συμμετοχής του σε οποιαδήποτε ζημιά, που καλύπτεται από το ασφαλιστήριο. Στις παλαιότερες περιόδους της ιστορίας των Lloyd's κάθε ασφαλιστής του αναλάμβανε τις εργασίες ατομικά και αποκλειστικά για τον εαυτό του και μόνο.

Με την εξέλιξη των αναγκών της αγοράς διαπιστώθηκε ότι η μέθοδος αυτή ήταν ημιτελής. Επινοήθηκε τόσο το σύστημα των συνδικάτων κατά το τέλος του προηγούμενου αιώνα. Με το σύστημα αυτό ο αριθμός των ασφαλιστών οργανώνεται σε ομάδα, η οποία ορίζει αντιπρόσωπό της ένα από τα μέλη του συνδικάτου ή και βοηθητικό μέλος των Lloyd's, το οποίο καλείται *underwriting agent*, εξουσιοδοτημένο να αναλαμβάνει την ασφάλιση κινδύνων για λογαριασμό και να δεσμεύει ένα από τους ασφαλιστές που συνιστούν την ομάδα πάνω στη βάση της ατομικής ευθύνης για κάθε ένα. Αυτός επιμελείται τα γενικά συμφέροντα του συνδικάτου και εκπροσωπεί αυτό νόμιμα. Με το σύστημα αυτό οι μεσίτες, έχουν την ευχέρεια να διαπραγματεύονται σημαντικά ποσά και να τοποθετούν ασφαλίσεις ποικίλου περιεχομένου.

Αν διαχωρίσουμε τις περιπτώσεις της ατομικής ευθύνης των ασφαλιστών μελών των Lloyd's, οι συλλογικές υποθέσεις των Lloyd's, τα μέλη της οποίας εκλέγονται με ψηφοφορία.

Σύμφωνα με τα ασφαλιστήρια των Lloyd's κάθε μέλος ευθύνεται με όλη του την περιουσία για την ακριβή εκπλήρωση των υποχρεώσεων που ανέλαβε με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Είναι συνεπώς η ευθύνη του απεριόριστη.

Η εκτελεστική επιτροπή των Lloyd's εκλέγει τα νέα μέλη-ασφαλιστές καθορίζοντας ταυτόχρονα τις εγγυήσεις που αυτοί θα καταθέσουν. Το ποσό της εγγύησης ποικίλλει ανάλογα με την έκταση και το είδος των κινδύνων, στους οποίους προτίθεται να επιδοθεί το νεοεκλεγές μέλος.

Το ποσό αυτό παραμένει κατατεθειμένο και διαθέσιμο στα χέρια της Επιτροπής για αποκλειστική χρησιμοποίηση και για εκπλήρωση μόνο των υποχρεώσεων που απορρέουν από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο και σύμφωνα με τους κανονισμούς των Lloyd's δεν μπορεί να αποδεσμευτεί παρά μόνο, όταν κατά την κρίση της Επιτροπής, όλες οι υποχρεώσεις που έχει αναλάβει το μέλος ξεπληρώθηκαν ολοκληρωτικά⁶³.

Η διεξαγωγή των ασφαλιστικών εργασιών από τους ασφαλιστές διέπεται από τη σχετική αγγλική νομοθεσία, με την οποία ορίζεται εκτός των άλλων, ότι το σύνολο των εισπραττομένων ασφαλιστρών κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό που τελεί υπό την εποπτεία του Αγγλικού Υπουργείου Εμπορίου και της Επιτροπής των Lloyd's και αποσκοπεί στην προστασία και εξυπηρέτηση των ασφαλιζομένων⁶⁴.

Ο νόμος επίσης ορίζει ότι οι ασφαλιστικοί λογαριασμοί καθενός από τους ασφαλιστές μέλη των Lloyd's υπόκεινται σε ετήσιο έλεγχο από ορκωτούς λογιστές και εγκρίνονται από το Αγγλικό Υπουργείο Εμπορίου.

Ο ετήσιος αυτός έλεγχος είναι πολύ αυστηρός και διεξάγεται υπό την εποπτεία της Επιτροπής και αποβλέπει στην εξακρίβωση της φερεγγυότητας των μελών ασφαλιστών. Αν διαπιστωθεί κατά τον έλεγχο ότι οι ασφαλιστικοί λογαριασμοί δεν πληρούν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις ασφαλείας, τότε καλούνται οι ελεγχόμενοι, για να καταθέσουν συμπληρωματικά κεφάλαια ή να σταματήσουν να αναλαμβάνουν ασφαλίσεις.

Οι κανονισμοί που διέπουν τον ετήσιο έλεγχο των ασφαλιστών μελών αναθεωρούνται κάθε χρόνο από την Επιτροπή και υπόκεινται στην εποπτεία του Αγγλικού Υπουργείου Εμπορίου, το οποίο ορίζει κάθε φορά τα απαιτούμενα για την

⁶³ Κιόχος Πέτρος Α, *Εισαγωγή στην Ασφαλιστική Επιστήμη*, Interbooks, Αθήνα, 1993 (σελ. 132-138)

⁶⁴ Rodda William H, *Marine insurance: Ocean and inland*, Prentice Hall Inc, New Jersey, 1970 (σελ. 15)

έγκριση των λογαριασμών ενεργητικά στοιχεία και αποθεματικά, έτσι ώστε να υπάρχει πάντα εύλογο περιθώριο ασφαλείας.

Εκτός από τις παραπάνω εγγυήσεις, κάθε μέλος ασφαλιστής κινδύνων, όχι θαλάσσιων, οφείλει να καταθέσει ασφαλιστήριο εγγυόμενο ποσό ίσο με το σύνολο των ετήσιων σφαλιστρών του από κινδύνος μη θαλάσσιους, εφόσον το ποσό αυτό υπερβαίνει το σύνολο της εγγύηση που κατατέθηκε. Το ασφαλιστήριο αυτό εκδίδεται από άλλα μέλη ασφαλιστές των Lloyd's.

Συνοπτικά, οι εγγυήσεις, με τις οποίες προστατεύεται ο ασφαλιζόμενος στους Lloyd's είναι οι εξής:

α) Κάθε ασφαλιστής μέλος των Lloyd's ευθύνεται για τις απορρέουσες από το συμβόλαιο ασφάλισης υποχρεώσεις του με όλη του την περιουσία και επιβάλλεται να έχει κατατεθειμένη εγγύηση, με μορφή που καθορίζεται από την Επιτροπή των Lloyd's, η οποία θα ποικίλλει ανάλογα με την έκταση των ασφαλιστικών εργασιών, στις οποίες θα επιδοθεί.

β) Το σύνολο των ασφαλιστρών που εισπράττει κάθε μέλος ασφαλιστής κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό για την εκπλήρωση αποκλειστικά και μόνο των ασφαλιστικών υποχρεώσεων και εξόδων. Ο ασφαλιστής διακινείται να πάρει μόνο βεβαιωμένα κέρδη και αυτό μόνο με τη συγκατάθεση των διαχειριστών του παραπάνω ειδικού λογαριασμού.

γ) Κάθε ασφαλιστής μέλος των Lloyd's οφείλει κάθε χρόνο να υποβάλλει τους λογαριασμούς του για να ελεγχθούν από ορκωτούς λογιστές, που θα ορίσει η Επιτροπή σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού των Lloyd's και της αγγλικής νομοθεσίας, υπό την εποπτεία του Αγγλικού Υπουργείου Εμπορίου.

Επιπρόσθετα με τα παραπάνω, κάθε ασφαλιστής μέλος είναι υποχρεωμένος να καταθέτει ποσοστό του εισοδήματός του από τα ασφάλιστρα σε κεντρικό λογαριασμό, το οποίο αποβλέπει στη συγκέντρωση κεφαλαίων διαθέσιμων για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων οποιουδήποτε μέλους ασφαλιστού, που παρά τις παραπάνω εγγυήσεις δεν είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του, πράγμα που όμως είναι απίθανο. Για μεγαλύτερη αξασφάλιση των σφαλιζόμενων καθιερώθηκε τα εκδιδόμενα από τους Lloyd's ασφαλιστήρια υπογράφονται από ειδική υπηρεσία που είναι γνωστή σαν Signing Office.

Όπως τονίστηκε παραπάνω, το νομικό πρόσωπο των Lloyd's δεν έχει καμία ευθύνη που να απορρέει από τα ασφαλιστήρια συμβόλαια. Η σημερινή αποστολή του μοιάζει ακόμα προς την αρχική αποστολή του καφεναείου. Όπως εκείνο εξασφάλιζε με τους ασχολούμενους σε ασφαλίσεις πελάτες το χώρο, δηλαδή τις θέσεις στις οποίες πάντοτε κάθονταν, έτσι και σήμερα υπο νομικό πρόσωπο των Lloyd's παρέχει και πάλι το χώρο, μέσα στον οποίο συνάπτονται οι ασφαλίσεις και τα τεχνικά μέσα που η σύγχρονη οργάνωση της εργασίας απαιτεί. Κάθε ασφαλιστής των Lloyd's διαθέτει μέσα στην αίθουσα (Underwriting Room) δικό του μέρος (Box), όπου τον βρίσκει ο μεσίτης που τοποθετεί την ασφάλιση.

Μια απ' τις κυριότερες υπηρεσίες των Lloyd's, ως συλλογικού οργάνου, είναι να συλλέγει κάθε πληροφορία χρήσιμη για τη ναυτιλία, τους ασφαλιστές και το εμπόριο γενικά. Αυτό επιτυγχάνεται κυρίως μέσω των ανά τον κόσμο εγκατεστημένων Lloyd's Agents, από τους σταθμούς ασυρμάτων και τηλετύπων. Το γραφείο πληροφοριών των Lloyd's είναι ανοιχτό μέρα και νύχτα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με σκοπό τη λήψη και διαβίβαση των λαμβανόμενων πληροφοριών οπουδήποτε.

Προς αποφυγή όμως σύγχυσης πρέπει να τονιστεί ότι οι εγκατεστημένοι σε διάφορα λιμάνια του κόσμου πάκτορες των Lloyd's δεν έχουν την ιδιότητα του εκπροσώπου ή πράκτορα των ασφαλιστών μελών υπό τη νομική έννοια του Νόμου, ούτε ενεργούν ασφαλίσεις για λογαριασμό τους.

Οι Lloyd's Agents διορίζονται από την επιτροπή, η δε αποστολή τους είναι τεχνικής φύσεως που περιορίζεται:

- α) Στην αναγγελία προς τη διοίκηση των Lloyd's κάθε ναυτικού ατυχήματος που συνέβη στην περιοχή τους.
- β) Στην υποβολή προς τη διοίκηση των Lloyd's εκθέσεων που αφορούν κάθε ζήτημα εμπορικού ή ναυτικού χαρακτήρα και παρουσιάζουν ενδιαφέρον για τα μέλη τους όπως π.χ συνθήκες εργασιών λιμένων, ασφάλεια λιμένων, τεχνικά έργα σχετικά με τη λειτουργία των λιμανιών και στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐα, ειδικούς κινδύνους που διατρέχουν τα ασφαλισμένα εμπορεύματα (κλοπές κτλ), μέχρι και κάθε πληροφορία χρήσιμη για την αναμέτρηση των κινδύνων, στους οποίους υπόκεινται τα ασφαλισμένα πλοία ή φορτία.

Οι πράκτορες των Lloyd's καλούνται από τους ενδιαφερόμενους και ενεργούν πραγματογνωμοσύνες για ζημιές που έχουν προκληθεί στα εμπορεύματα ή στα πλοία που έχουν ασφαλιστεί στους Lloyd's. Για την έκδοση των πιστοποιητικών πραγματογνωμοσύνης (Survey Reports) οι πράκτορες εισπράττουν δικαιώματα, τα οποία ο ασφαλισμένος στις περιπτώσεις που δικαιούται αποζημίωση, επανεισπράττει μετά τη ζημιά.

Η πραγματογνωμοσύνη του πράκτορα των Lloyd's δε δεσμεύει τον ασφαλιστή, γιατί αυτός δεν ενεργεί σαν εντολοδόχος ή εκπρόσωπος του ασφαλιστή. Δε δεσμεύει επίσης ούτε το νομικό πρόσωπο των Lloyd's, το οποίο δεν ενεργεί πράξεις ασφάλισης.

Ανεξάρτητα όμως από τη μη ύπαρξη νομικής δέσμευσης για τους ασφαλιστές, η εμπιστοσύνη με την οποία οι πράκτορες των Lloyd's περιβάλλονται από τους ασφαλιστές είναι τόσο μεγάλη, ώστε οι αποζημιώσεις καταβάλλονται χωρίς άλλη διαδικασία. Σε περιπτώσεις που αναγνωρίζεται το δικαίωμα στον πράκτορα να προβεί ταυτόχρονα σε πληρωμή της ζημιάς, εφόσον έχει το δικαίωμα, εκδίδει επιταγή πληρωμής (draft), πληρωτέα στο Λονδίνο εντός 15 ημερών. Κατά την περίπτωση αυτή αναγράφεται στα σχετικά ασφαλιστήρια "claims payable abroad".

Τα έγγραφα που εκδίδονται από τους Lloyd's, ασφαλιστήρια, εγγυητικές επιστολές για την πληρωμή συνεισφοράς σε γενική αβαρία, συμφωνίες επιθαλάσσιας βοήθειας ή διάσωσης, έγγραφα διαιτησίας κλπ, έχουν καταστεί στερεότυπα και χρησιμοποιούνται διεθνώς και από ασφαλιστές μη μέλη των Lloyd's. Όλα τα ασφαλιστήρια των Lloyd's φέρνουν σαν χαρακτηριστικό σφραγίδα στρογγυλή, που απεικονίζει μια άγκυρα στο μέσο. Άρα, τα κυριότερα χαρακτηριστικά σημεία της οργάνωσης των Lloyd's έχουν ως εξής:

Το νομικό πρόσωπο των Lloyd's δεν έχει την ιδιότητα του ασφαλιστού και δε συνάπτει ασφάλισεις. Ασφαλιστές είναι τα ίδια μέλη που ενεργούν, το καθένα για δικό του λογαριασμό μόνο, σε ειδική για αυτό το σκοπό αίθουσα, την οποία και μόνο παρέχει το νομικό πρόσωπο των Lloyd's.

Οι ασφαλιστές των Lloyd's μπορούν κατά την προσωπική τους κρίση να αναλαμβάνουν πάσης φύσεως κινδύνους υπό όρους και ασφάλιστρα της εκτίμησής τους, χωρίς να δεσμεύονται από συμφωνίες με ασφαλιστικές εταιρίες ή κοινά τιμολόγια. Εξαίρεση υπάρχει μόνο για τα ασφάλιστρα πολεμικών κινδύνων στη θάλασσα, τα οποία

είναι κοινά και υποχρεωτικά και κανονίζονται ανάλογα με τις επικρατούσες κάθε φορά συνθήκες ανά τον κόσμο.

Για την καλύτερη εξυπηρέτηση της αγοράς, οι ασφαλιστές μέλη των Lloyd's είναι οργανωμένοι σε συνδικάτα 10-15 μελών, δεσμευμένα με την υπογραφή του Underwriting Agent, και είναι άτομα συνήθως ειδικευμένα σε ορισμένο είδος ασφάλισης, τα οποία ενδέχεται να μην είναι μέλη ασφαλιστές, αλλά απλά βοηθητικά μέλη. Από τα υπάρχοντα σήμερα συνδικάτα, τα 200 περίπου ασχολούνται με ασφαλίσσεις πλοίων και φορτίων και αριθμούν 4.000 περίπου μέλη⁶⁵.

3.3 Διαμόρφωση αξιοπλοΐας από πλευράς νηογνώμωνων και πιστοποιητικά που εκδίδονται

3.3.1 Η επιλογή των σκαφών που θα επιθεωρηθούν

Οι προαναφερθέντες νηογνώμονες (4.1) αξιολογούν ένα πλοίο, μετά από αίτηση των ενδιαφερομένων, το ταξινομούν στην κατάλληλη κατηγορία (κλάση) ανάλογα με συγκεκριμένα πρότυπα και στη συνέχεια χορηγούν το αντίστοιχο πιστοποιητικό. Κάθε νηογνώμονας εκδίδει κατά περιόδους ένα βιβλίο, στο οποίο αναφέρονται όλα τα ταξινομημένα σε αυτόν πλοία, βάση των αρχών του, που σε γενικές γραμμές ακολουθούνται από όλους από λίγο έως πολύ.

Οι ασφαλιστές που καλύπτουν εμπορεύματα μεταφερόμενα με πλοία πρέπει στα σύμβολά τους να προστεθούν *Ρήτρα Ταξινόμησης του Πλοίου* γιατί δεν είναι δυνατό να ισχύει το ίδιο ασφάλιστρο για μεταφορές με πλοία μειωμένης ικανότητας και για μεταφορές με πλοία πρώτης κλάσεως.

Η Ρήτρα Ταξινόμησης του Ινστιτούτου προβλέπει τα εξής:

Τα ποσοστά ασφαλιστρών θαλάσσιας μεταφοράς που συμφωνήθηκαν για αυτήν την ασφάλιση εφαρμόζονται μόνο για φορτία μεταφερόμενα από μηχανοκίνητα αυτοκινούμενα πλοία, σιδερένια, ταξινομημένα σε έναν από τους προαναφερθέντες γνώμονες, με την προϋπόθεση ότι αυτά τα πλοία:

- είναι ηλικίας όχι πάνω από 15 ετών ή ηλικίας πάνω από 15 ετών, αλλά όχι πάνω από 25 ετών και έχουν καθιερώσει και διατηρήσει ένα τακτικό είδος εμπορίου με γνωστοποιημένο δρομολόγιο για φόρτωση και εκφόρτωση σε καθορισμένα λιμάνια

⁶⁵ Κιόχος Πέτρος Α, *Εισαγωγή στην Ασφαλιστική Επιστήμη*, Interbooks, Αθήνα, 1993 (σελ. 132-138)

- ναυλωμένα πλοία καθώς και επίσης πλοία κάτω των 1.000 GRT... που είναι μηχανοκίνητα και σιδερένια μπορούν να ταξινομηθούν ως ανωτέρω και όχι για ηλικία πάνω των 15 ετών.

Οι απαιτήσεις της Ρήτρας Ταξινόμησης του Ινστιτούτου δεν έχουν εφαρμογή σε οποιοδήποτε πλωτό μέσο που χρησιμοποιείται για φόρτωση και εκφόρτωση του πλοίου, ενόσω είναι μέσα στην περιοχή του λιμανιού.

Φορτία μεταφερόμενα με μηχανοκίνητα αυτοκινούμενα πλοία που δεν εμπίπτουν στα ανωτέρω παραμένουν ασφαλισμένα με ασφάλιστρο και όρους που θα συμφωνηθούν.

Για να υπάρχει μια ομοιόμορφη αντιμετώπιση του θέματος η επιτροπή Άγγλων ασφαλιστών έχει καταρτίσει πίνακα επασφαλιστρών πλοίων, διακρίνοντας τα πλοία κατά ηλικία και σημεία κατά εμπορεύματα και είδη και αυτός έχει γίνει αποδεκτός και εφαρμόζεται σχεδόν από όλους τους ασφαλιστές⁶⁶.

3.3.2 Οι βαθμολογίες

Για να είναι σε θέση οι λιμενικές αρχές να προσδιορίσουν τα κατάλληλα σκάφη για επιθεώρηση, συνεργάζονται μεταξύ τους και χρησιμοποιούν βάσεις δεδομένων όπως οι SIRENAC και APCIS διοικούμενες από το Παρίσι και το Τόκιο MOU αντίστοιχα. Αυτές που παρέχουν στοιχεία όπως λίστες άφιξης σε λιμάνια, προγράμματα ναυτιλίας, εκθέσεις θέσης σκαφών, εκθέσεις προηγούμενων επιθεωρητών. Υπάρχουν επίσης οι διεθνείς βάσεις δεδομένων που παρέχουν στοιχεία όχι μόνο για επιθεωρήσεις που έγιναν σε κάποια συγκεκριμένη περιοχή αλλά από όλο τον κόσμο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και διάφορες άλλες θαλάσσιες υπηρεσίες (Γαλλία, Ιαπωνία, Σιγκαπούρη, Ισπανία, Αγγλία και οι ΗΠΑ) καθιέρωσαν το 2000 το EQUASIS.

Οι βάσεις δεδομένων λαμβάνουν υπόψη τους στοιχεία όπως η ιστορία του σκάφους, η ηλικία, ο τύπος, ο ιδιοκτήτης, ο διαχειριστής, ο Νηογνώμονας κ.ά. Η επιλογή των σκαφών που θα επιθεωρηθούν βασισμένη καθαρά στους αριθμούς δεν μπορεί φυσικά να διαχωρίσει τα σκάφη που είναι σε καλή κατάσταση από αυτά που δεν είναι. Οι λιμενικές αρχές έχουν αρχίσει να σκέπτονται σοβαρά το ενδεχόμενο δημιουργίας μιας κλίμακας βαθμολόγησης των σκαφών ανάλογα με την ιστορία του στις επιθεωρήσεις που έχουν περάσει. Έτσι τα σκάφη με υψηλή βαθμολογία θα έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες

⁶⁶ Παζαρζής Μιχάλης Ι, *Ειδικά θέματα ναυτασφάλισεων, Πανεπιστημιακές Παραδόσεις*, Πειραιάς, Νοέμβριος 2005 (σελ. 117-120)

να επιθεωρηθούν από αυτά με χαμηλή βαθμολογία. Το συμφωνηθέν ποσοστό επιθεώρησης για την κάθε περιοχή θα επιτευχθεί πιο εύκολα και οι επιθεωρήσεις θα είναι πιο αποτελεσματικές.

3.3.3 Οι διαδικασίες της επιθεώρησης

Όλες οι επισκέψεις κρατικού ελέγχου λιμένων σε ένα σκάφος πρέπει να αρχίσουν με τον Επιθεωρητή του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων (Port State Control Officer, PSCO) να διεξάγει μια αρχική επιθεώρηση, εκτός αν υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις που θα τον αναγκάσουν να προχωρήσει άμεσα σε μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση. Εάν κατά τη διάρκεια της αρχικής επιθεώρησης ο PSCO βρει στοιχεία σημαντικών ελαττωμάτων στο σκάφος, στο πλήρωμά του ή στη λειτουργία του, τότε θα έχει σαφείς λόγους για να προβεί σε μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση του σκάφους με σκοπό την εξακρίβωση της πραγματικής του κατάστασης.

Η ύπαρξη μια συγκεντρωμένης εκστρατείας επιθεώρησης ή ενός εκτεταμένου προγράμματος επιθεώρησης οπωσδήποτε θα αναγκάσουν τον επιθεωρητή του PSCO να διεξάγει μια πιο λεπτομερή έρευνα από αυτή που απαιτείται σε μια αρχική επιθεώρηση. Τα ελαττώματα μπορούν να προσδιοριστούν σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδικασίας επιθεώρησης και ανάλογα με το πόσο σοβαρά είναι θα επακολουθήσει ή όχι κράτηση του σκάφους.

Εάν ένα σκάφος επιθεωρηθεί από τις λιμενικές αρχές και κατά την επιθεώρηση δεν αναφερθούν σημαντικά ελαττώματα, τότε δε θα πρέπει να περιμένει νέα επιθεώρηση μέσα στους επόμενους έξι μήνες. Θα πρέπει να απαλλαγεί από περαιτέρω επιθεωρήσεις εκτός εάν υπάρχουν λόγοι που να τις δικαιολογούν. Στην πράξη, τα στοιχεία δείχνουν ότι τα σκάφη ξαναεπιθεωρούνται συχνά, χωρίς να υπάρξει κάποιος ιδιαίτερος λόγος, σε διαστήματα λιγότερο των έξι μηνών, ιδιαίτερα όταν κινούνται μεταξύ των περιοχών των λιμενικών αρχών. Επομένως τόσο οι πλοιοκτήτες όσο και οι καπετάνιοι δεν πρέπει να επαναπαύονται για τους επόμενους μήνες μετά από κάποια επιθεώρηση αφού δεν γνωρίζουν πότε θα ακολουθήσει η επόμενη.

Είναι πολύ σημαντικό ο καπετάνιος να αναφέρει στη σημαία ή στο Νηογνώμονα που είναι υπεύθυνος για τα χαρτιά του σκάφους οποιαδήποτε ζημιά που προκλήθηκε στο πλοίο κατά την είσοδό του στο λιμάνι. Είναι επίσης σημαντικό ο καπετάνιος ή ο πλοιοκτήτης, πριν μπει στο σκάφος στο λιμάνι, να υποβάλλει μια έκθεση στις λιμενικές

αρχές που να δηλώνει τις περιστάσεις του ατυχήματος και τη φύση της ζημιάς που έγινε, εάν επιθυμεί να αποφύγει την κράτηση. Τα σχέδια για τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα πρέπει επίσης να ληφθούν άμεσα, και οι λιμενικές αρχές να ειδοποιηθούν μόλις οι εργασίες ολοκληρωθούν.

Οι λιμενικές αρχές δεν πρέπει να χρεώσουν το σκάφος για οποιαδήποτε γενική επιθεώρηση. Οι δαπάνες των λιμενικών αρχών μπορούν εντούτοις να αναμένονται από τον πλοιοκτήτη εάν η κατάσταση του σκάφους προσκαλέσει μια επιθεώρηση, ή εάν το σκάφος τεθεί υπό κράτηση και ο PSCO πρέπει να επιστρέψει στο σκάφος για μια επανεπιθεώρηση. Για να αποφευχθούν οι περιττές δαπάνες, το σκάφος θα πρέπει επομένως να εξασφαλίσει ότι όλα τα ελαττώματα αποκαθίστανται κατάλληλα πριν ζητηθεί μια επανεπιθεώρηση. Οι δαπάνες επίσης θα επιβαρύνουν το σκάφος εάν ένας επιθεωρητής του PSCO παρευρίσκονται σε αυτό λόγω της παρουσίας παραγόντων που έχουν αγνοηθεί. Αυτό συμβαίνει γιατί οι εργασίες προκαλούν αμφιβολίες για το σκάφος, καθιστώντας απαραίτητη την παρουσία ενός επιθεωρητή.

Το σκάφος μπορεί κατά τη διάρκεια μιας επιθεώρησης να επιθυμήσει να έρθει σε επαφή με το κράτος σημαίας ή τον Νηογνώμονά του, για να ζητήσει την υποστήριξή του, κυρίως στις περιπτώσεις που έχει τεθεί υπό κράτηση ή μια επιθεώρηση έχει ανασταλεί από τον PSCO. Προκειμένου να προετοιμαστεί για ένα τέτοιο γεγονός, θα πρέπει ο καπετάνιος να γνωρίζει κάτω από ποιες περιστάσεις ένας επιθεωρητής πρέπει να κληθεί μέσα στο σκάφος και να διατηρεί έναν κατάλογο με όλες τις διευθύνσεις που μπορεί να χρειαστούν.

1. Οι Νηογνώμονες πρέπει να συνεργάζονται με τις λιμενικές αρχές κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων επιδιώκοντας:

- Επικοινωνία με τις αρχές κρατικού ελέγχου λιμένων για να εξασφαλίσουν ότι οι επιθεωρητές τους ή οι ελεγκτές καλούνται μέσα ανάλογα με την περίπτωση όταν βρίσκονται ελαττώματα σχετικά με την κλάση και τα νομικά θέματα.
- Επικοινωνία με τους ανώτερους υπαλλήλους κρατικού ελέγχου λιμένων για να εξασφαλίσουν ομοιομορφία της ερμηνείας της κλάσης και των νομικών απαιτήσεων.
- Την παροχή από τον ανώτερο υπάλληλο κρατικού ελέγχου λιμένων, κατόπιν αιτήσεως, των βασικών πληροφοριών, αποσπασμάτων από τις εκθέσεις σχετικά

με την επιθεώρηση, και λεπτομέρειες των σημαντικών όρων της κλάσης και των νομικών στοιχείων.

- Επικοινωνία με το κράτος σημαίας σύμφωνα με την προγενέστερη συμφωνία , και αντιπρόσωπο του ιδιοκτήτη ή της επιχείρησης, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη γνωρίζουν πλήρως τη λήψη των ενεργειών σχετικά με την ασφάλεια σε θέματα επιρροής που είτε αφορούν την κλάση, είτε είναι νομικής φύσης.

2. Οποιοδήποτε αίτημα που παραλαμβάνεται από τις λιμενικές αρχές που παρευρίσκονται σε ένα σκάφος πρέπει να εξεταστεί αμέσως και θετικά από την κλάση που εκδίδει τα σχετικά πιστοποιητικά προκειμένου:

- Να βοηθήσει στη διόρθωση των αναφερόμενων ανεπαρκειών υλικού ή άλλων αποκλίσεων.
- Να προτείνει τη βέλτιστη δράση όσον αφορά τις μη συμμορφώσεις των συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας.

Πριν παραβρεθεί στο σκάφος ο επιθεωρητής ή ο ελεγκτής πρέπει να ενημερώσει την επιχείρηση, είτε άμεσα είτε μέσω του αντιπροσώπου του ιδιοκτήτη, για το σκοπό της επίσκεψής του.

Οι επιθεωρήσεις από τις λιμενικές αρχές δεν ανακοινώνονται εκ των προτέρων με εξαίρεση τις συγκεκριμένες εκστρατείες και τα εκτεταμένα προγράμματα επιθεωρήσεων. Ένα πλοίο λοιπόν δεν μπορεί να γνωρίζει πότε θα επιθεωρηθεί εκτός και αν υπάρχουν σαφείς λόγοι. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να βρίσκεται πάντα σε ετοιμότητα για να αποφύγει την κράτηση⁶⁷.

⁶⁷ <http://www.martrans.org/> Laboratory for Maritime Transport, National Technical University of Athens, School of Naval Architecture and Marine Engineering.

4. Η ευθύνη του πλοίαρχου και η εκπαίδευση του πλοίαρχου και του πληρώματος

4.1 Η ευθύνη του πλοίαρχου

Ο πλοίαρχος, σύμφωνα με το άρθρο 40 ΚΙΝΔ, «ευθύνεται διά παν πταίσμα», επομένως και για ελαφρά αμέλεια. Η ευθύνη αυτή αναφέρεται στο σύνολο των δραστηριοτήτων του. Επομένως, υπάρχει τόσο απέναντι στο θαλάσσιο επιχειρηματία (πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή), όσο και απέναντι στους τρίτους, αλλά με ορισμένες προϋποθέσεις. Ειδικότερα:

I. 1. Ο πλοίαρχος ευθύνεται κυρίως απέναντι στον πλοιοκτήτη ή στον εφοπλιστή, αφού συνδέεται μαζί τους με σύμβαση εργασίας, η οποία έχει και στοιχεία εντολής (άρθρα 652 και 714 ΑΚ). Ο πλοίαρχος ευθύνεται ακόμα και όταν ενεργεί με σύμφωνη γνώμη ορισμένων προσώπων, τα οποία πρέπει να συμβουλευτεί κατά νόμο. Έτσι, ευθύνεται για την εγκατάλειψη του πλοίου, ακόμα και αν τη διέταξε με τη σύμφωνη γνώμη του πληρώματος. Επίσης, ευθύνεται για τη διακυβέρνηση του πλοίου, παρόλο που ενήργησε με βάση συμβουλή του πλοηγού, ακόμα και αν η πρόσληψή του ήταν υποχρεωτική (άρθρα 182 ΚΔΝΔ, 17 § 7 ν. 3142/1955, 84 και 238 ΚΙΝΔ και επόμ. § 62 Π 2 Β).

2. Φυσικά, ο πλοίαρχος δεν έχει ευθύνη για τις ζημιές που προκαλούν στο θαλάσσιο επιχειρηματία τα μέλη του πληρώματος. Τα πρόσωπα αυτά, αν και τα προσλαμβάνει ο πλοίαρχος, είναι βοηθοί εκπληρώσεως του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή και όχι του πλοίαρχου. Πολύ περισσότερο, δεν ευθύνεται ο πλοίαρχος για τις ζημιές που προκαλούν οι επιβάτες. Για τις ζημιές που προκαλούν τα πρόσωπα και των δύο αυτών κατηγοριών, μπορεί να ευθύνεται ο πλοίαρχος μόνο αν συντρέχει και δικό του πταίσμα. Και αυτό, βέβαια, δεν είναι απίθανο, αφού ο πλοίαρχος τηρεί την τάξη και την πειθαρχία πάνω στο πλοίο και ασκεί πειθαρχική εξουσία στα μέλη του πληρώματος.

II. 1. Ο πλοίαρχος ενδέχεται να ευθύνεται και απέναντι στους τρίτους, τους φορτωτές ή τους παραλήπτες των εμπορευμάτων, τα μέλη του πληρώματος, τους επιβάτες κλπ. Βέβαια, εφόσον ο πλοίαρχος ενεργεί ως εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, δεν έχει, κατ' αρχήν, ευθύνη απέναντι σ' αυτούς. Για τις ζημιές που τυχόν τους προκαλεί κατά την εκτέλεση των συμβάσεων, που τους συνδέουν με τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, ευθύνεται ο τελευταίος αυτός (άρθρο 84 § 1 ΚΙΝΔ). Αν όμως ο πλοίαρχος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του διαπράξει αδικοπραξία (άρθρα 914 και 919

ΑΚ), ευθύνεται και ο ίδιος προσωπικά. Στην περίπτωση αυτή όμως ενδέχεται να ευθύνεται εις ολόκληρο μαζί του και ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής (άρθρα 84 ΚΙΝΔ, 926 ΑΚ).

2. Όσα εκτέθηκαν πιο πάνω, σχετικά με την ευθύνη του πλοίαρχου απέναντι στο θαλάσσιο μεταφορέα για τις πράξεις του πληρώματος και των επιβατών, ισχύουν και στις σχέσεις του πλοίαρχου και των τρίτων.

III. 1. Εφόσον ο νόμος δεν προέβλεπε τίποτα άλλο, ο πλοίαρχος εκ παραδόσεως ευθυνόταν απεριορίστως, με όλη του την περιουσία. Κανόνας, πραγματικά, είναι το απερίοριστο της ευθύνης και εξαίρεση το περιορισμένο. Αυτό όμως εμφανιζόταν ανεπιεικές για τον πλοίαρχο ενόψει του ότι ο εργοδότης του, ο θαλάσσιος επιχειρηματίας, έχει εκ παραδόσεως μεγάλες δυνατότητες να περιορίζει την ευθύνη του από την άσκηση της ναυτιλιακής του επιχείρησης. Οι λόγοι αυτής της αντίφασης είναι ιστορικοί. Σύν τω χρόνω όμως επιβλήθηκε η άποψη ότι και ο πλοίαρχος θα πρέπει να ευθύνεται περιορισμένα, όπως ο πλοιοκτήτης⁶⁸. Αυτή δε η άποψη οδήγησε σε νομοθετική καθιέρωση του περιορισμού της ευθύνης, τόσο για τον πλοίαρχο όσο και για όλα τα βοηθητικά πρόσωπα του θαλάσσιου επιχειρηματία, αφού και για αυτά αντιμετωπίζουν επί ίσοις όροις τους θαλάσσιους κινδύνους. Σήμερα, πραγματικά, όλα τα πρόσωπα που συντρέχουν το θαλάσσιο επιχειρηματία στη δραστηριότητά του έχουν δικαίωμα να περιορίσουν την ευθύνη τους –ακόμα και την εξωδικαιοπρακτική– καθώς και να επικαλεστούν όλα τα μέσα άμυνας που προσήκουν στο θαλάσσιο επιχειρηματία για αξιώσεις εναντίον του τελευταίου, που ασκούνταν κατά των ιδίων.

2. Συγκεκριμένα, ο πλοίαρχος, όπως και όλα τα βοηθητικά πρόσωπα, έχουν δικαίωμα κατά τα ανωτέρω να περιορίσουν την ευθύνη τους που απορρέει:

α) Από θαλάσσιες γενικώς απαιτήσεις (άρθρο 1 § 4 σε συνδ. με άρθρο 2 της Δ.Σ. του Λονδίνου του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις).

β) Από θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων (άρθρο 4β § 2 της Δ.Σ. των Βρυξελλών του 1924 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές, όπως τροποήθηκε από τα Πρωτόκολλα του 1968 και 1979. Και

⁶⁸ Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979 (σελ. 197)

γ) από θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (άρθρο 11 της Δ.Σ. των Αθηνών του 1974 για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους)⁶⁹.

4.2 Η εκπαίδευση του πλοιάρχου και του πληρώματος

Με αφορμή το θέμα των σημαίων ευκαιρίας, αλλά όχι απαραίτητα μόνο για αυτό, πολλές φορές προκύπτει και ως θέμα συζήτησης η εκπαίδευση και η κατάρτιση του πληρώματος. Τα φθηνότερα πληρώματα δεν αποδεικνύονται πάντα οικονομικότερα. Οι ναυτικοί ως επί το πλείστον προέρχονται από χώρες της ΝΑ Ασίας, δεν έχουν ακαδημαϊκή εκπαίδευση όπως τα ευρωπαϊκά πληρώματα και βασίζονται κυρίως στην εμπειρία τους για την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Έτσι δεν μπορούν εύκολα να αντιμετωπίσουν βλάβες στα αυτοματοποιημένα συστήματα των σημερινών πλοίων, κάτι που μπορεί να σημαίνει καθυστερήσεις για να πάει εξειδικευμένο συνεργείο ως και καταστροφές πολύ ακριβού εξοπλισμού. Για αυτό, οι Ευρωπαίοι εφοπλιστές δύσκολα τους εμπιστεύονται στην ευθύνη νέων κατασκευών και προτιμούν το ανώτερο πλήρωμα να αποτελείται από καλύτερα εκπαιδευμένους Ευρωπαίους αποφοίτους σχολών Εμπορικού Ναυτικού. Στα παλαιότερα όμως πλοία, όπου οι βλάβες είναι μεν συχνές αλλά αντιμετωπίζονται εύκολα, οι πλοιοκτήτες χρησιμοποιούν φθηνό πλήρωμα σε όλες τις θέσεις και στέλνουν συνεργεία για τις πιο σύνθετες βλάβες. Για τον περιορισμό του φαινομένου, πρόσφατα μπήκε η απαίτηση οι πλοιοκτήτες να χρησιμοποιούν πτυχιούχους ναυτικούς στις θέσεις ανώτερων αξιωματικών. Τα ασιατικά πληρώματα είναι σπάνια εφοδιασμένα με πτυχία, αφού έχουν ζήτηση για τις θέσεις κατώτερου πληρώματος όπου η πανεπιστημιακή εκπαίδευση δεν είναι υποχρεωτική⁷⁰.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (επί ελληνικής προεδρίας) ξεκίνησε ένα σχεδιασμό μέτρων για την ενθάρρυνση των νέων να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα, την εκπαίδευση, τη βελτίωση της κοινωνικής εικόνας και μισθοδοσίας των ναυτικών στο πλοίο και κυρίως τη δημιουργία προοπτικών καριέρας για τους ναυτικούς. Επίσης στα σχέδια των υπευθύνων βρίσκονται κινήσεις όπως η μείωση των εισφορών των εφοπλιστών προς τα

⁶⁹ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, τόμος 1, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 208)

⁷⁰ Νιτσόπουλος Σπυρίδων, *Η Ανανέωση του στόλου Μεσογειακών Φρετιγών ως Στρατηγική Ανάπτυξης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων*, Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Σχολή Ναυπηγών Περιοχή Θαλάσσιων Μεταφορών, Αθήνα, Φεβρουάριος 2006 (σελ. 185)

ταμεία των ναυτικών, η πληρωμή από το κράτος των εξόδων επαναπατρισμού και η μειωμένη φορολόγηση των εισοδημάτων των ναυτικών⁷¹.

Ο κώδικας ISPS (Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και Λιμένων) αφορά την εγκατάσταση συστημάτων ασφαλείας και διορισμό υπεύθυνου ασφαλείας επί πλοίου και την κατάλληλη εκπαίδευση των πληρωμάτων. Δίνει έμφαση στη συμμόρφωση με τους νομοθετικούς κανονισμούς και προσθέτει ανάλογο βάρος σε όλες τις διαδικασίες ναυτιλιακού μάνατζμεντ.

Το φλέγον ζήτημα της έλλειψης ικανού ανθρώπινου δυναμικού είναι αποτέλεσμα της κοντόφθαλμης πολιτικής των επιχειρήσεων, αναφορικά με τα ζητήματα διαχείρισης ανθρώπινων πόρων. Παρά τις προσπάθειες κάποιων μάνατζερ και πλοιοκτητών να επενδύσουν μεγάλα ποσά στην τελευταία τεχνολογία και τα καλύτερα κέντρα εκπαίδευσης ώστε να προσελκύσουν και να εκπαιδεύσουν νέους, κάποιοι ακόμα αμφισβητούν τη χρησιμότητα και τη σκοπιμότητα αυτών των κινήσεων ή ακόμα προσλαμβάνουν προσωπικό που δεν έχουν εκπαιδεύσει οι ίδιοι, ώστε να γλιτώσουν χρήματα. Έχει δε παρατηρηθεί ότι σε περιόδους οικονομικής κρίσης, οι επιχειρήσεις δεν επενδύουν στην εκπαίδευση ή επενδύουν μόνο όταν ευημερούν οικονομικά⁷². Και εκεί είναι που πρέπει να γίνει η αλλαγή δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται η ναυτική εκπαίδευση σαν έξοδο, αλλά σαν μακροπρόθεσμη επένδυση για κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση και εξυπηρετεί έναν απώτερο σκοπό.

Ομοίως ή ενδεχομένως και πιο σημαντικά, η επένδυση ελκύει και δημιουργεί μια σταθερή και πιστή ομάδα ναυτικών, οι οποίοι θα μπορούν να επανδρώσουν τα κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού με ασφάλεια και αποδοτικά, αυξάνοντας την παραγωγικότητα και μειώνοντας τα ατυχήματα. Και βλέποντας το μέλλον, καλά εκπαιδευμένοι και έμπειροι ναυτικοί θα αναλάβουν θέσεις στη στεριά και θα καθοδηγήσουν τα πληρώματα της επόμενης γενιάς, με τα οποία θα συνεργαστούν, έτσι ώστε να πετύχουν επιχειρησιακούς στόχους της συνεχούς βελτίωσης και εξέλιξης στην ασφάλεια, την ποιότητα και την αξιοπιστία.

⁷¹ όπ. π. (σελ. 185)

⁷² Bajpae Rajaish, *MANNING AND TRAINING – THE GLOBAL PERSPECTIVE: Crew Training For Today's Sophisticated Global Fleet*, 16th Annual LSM Ship Management Conference 2006, October 11th and 12th, Limassol, Cyprus (σελ. 2)

Η αύξηση και οι αλλαγές στους εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς, οι οποίες σε πολλές περιπτώσεις οφείλονται σε καταστροφές και ανθρώπινες απώλειες, δείχνουν ότι περισσότερο από παλιά τα πληρώματα χρειάζονται τα θεμέλια για προγράμματα επιμόρφωσης και εκπαίδευσης, για να εκτελούν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με τους κανονισμούς⁷³.

Η σωστή εκπαίδευση του πληρώματος θα πρέπει να περιλαμβάνει:

- Εξοικείωση με τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις και εσωτερικούς κανονισμούς και κώδικες
- Εξοικείωση με την κατασκευή και το σχεδιασμό του πλοίου, καθώς και του εξοπλισμού του
- Γνώσεις πυροπροστασίας
- Γνώσεις Φυσικής και Χημείας
- Γνώσεις πρώτων βοηθειών και πρόληψης κινδύνων υγείας
- Γνώσεις αποθήκευσης και αναχαίτισης φορτίου
- Γενικές γνώσεις για τα άτομα που σχετίζονται με τις ναυτιλιακές δραστηριότητες
- Εξειδικευμένη εκπαίδευση πάνω στη ρύπανση, τη χρήση του συστήματος χειρισμού φορτίου, τις διαδικασίες χειρισμού του πλοίου, σε θέματα ασφάλειας και κινδύνου, την πλοήγηση, τις ραδιοτηλεπικοινωνίες κ.ά.⁷⁴

Έχει προταθεί ένα μέρος της (δια βίου κατά βάση) εκπαίδευσης να πραγματοποιηθεί μέσω της εξ αποστάσεως εκπαίδευσης⁷⁵, για παράδειγμα. Ομοίως, μπορούν να πραγματοποιηθούν και άλλα ανάλογα εκπαιδευτικά προγράμματα.

⁷³ όπ. π. (σελ. 2-3)

⁷⁴ Yong-Ho Shin, *Strategies for training high quality LNG crew*, Busan, Korea, 28th February 2005 (σελ. 12-14)

⁷⁵ Bajraee Rajaish, *MANNING AND TRAINING – THE GLOBAL PERSPECTIVE: Crew Training For Today's Sophisticated Global Fleet*, 16th Annual LSM Ship Management Conference 2006, October 11th and 12th, Limassol, Cyprus (σελ. 6)

5. Διεκδικήσεις του πλοίαρχου και του πληρώματος

5.1 Οι διεκδικήσεις για μισθό

Τα δικαιώματα του ναυτικού προβλέπονται στο νόμο (στον ΚΙΝΔ και σε άλλα νομοθετήματα), σε συλλογικές συμβάσεις εργασίας, αλλά και σε ναυτιλιακές συνθήκες⁷⁶. Εδώ θα εξεταστούν μόνο τα δικαιώματα που έχει ο ναυτικός κατά τη διάρκεια της συμβάσεως ναυτολογήσεως.

Διεκδικήσεις του πληρώματος από νομική σκοπιά είναι οι διεκδικήσεις για απώλεια ή ζημιά που υπέστησαν άτομα, που έχουν προσληφθεί να εργάζονται ως πλήρωμα σε ένα πλοίο⁷⁷. Αυτές μπορεί να είναι από μικρότερου μεγέθους (πχ αντιδικία περί μισθών ή υπερωριών) μέχρι πολύ σοβαρές διεκδικήσεις (πχ για πολυ σημαντικούς τραυματισμούς ή ακόμα και θάνατο).

Τα κυριότερα δικαιώματα του ναυτικού κατά τη διάρκεια της συμβάσεως ναυτικής εργασίας είναι το δικαίωμα για μισθό, προσαυξημένο με διάφορα επιδόματα, όπως το Επίδομα Κυριακών και αργιών κ.ά., το δικαίωμα για πρόσθετες παροχές, το δικαίωμα να αποζημιώνεται για πράγματα δικά του που χάνει από ορισμένες αιτίες, το δικαίωμα για νοσηλεία.

I. Το δικαίωμα για μισθό, είναι το κύριο δικαίωμα του ναυτικού κατά τη διάρκεια της συμβάσεως εργασίας του. Ο μισθός αποτελεί το αντάλλαγμα για τις υπηρεσίες που προσφέρει ο κάθε εργαζόμενος. Οι διατάξεις για το μισθό του ναυτικού περιέχονται στον ΚΙΝΔ (άρθρα 54 § 1 περ. Δ', άρθρα 60 επόμεν. ΚΙΝΔ), αλλά και στις συλλογικές συμβάσεις εργασίας κατά κατηγορία και ειδικότητα των ναυτικών και της κατηγορίας των πλοίων και συμπληρωματικώς στις διατάξεις του Αστικού Κώδικα για τη μίσθωση εργασίας⁷⁸.

Το μισθό καταβάλλει ο πλοίαρχος, φυσικά για λογαριασμό του πλοιοκτήτη (ή του εφοπλιστή), τον οποίο εκπροσωπεί και ο οποίος είναι ο εργοδότης⁷⁹.

Το δικαίωμα του ναυτικού για μισθό αρχίζει, συνήθως, από την κατάρτιση της σύμβασης ναυτολογήσεως (επιχείρημα από τα άρθρα 60 και 64 ΚΙΝΔ). Μπορεί όμως να

⁷⁶ Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979 (σελ. 208)

⁷⁷ Trumble James, *Legal aspects of crews and crewing*, Informa Telecoms and Media Congress, London, 6th April 2006

⁷⁸ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 1*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 235)

⁷⁹ Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979 (σελ. 210)

προβλέπεται διαφορετικά στη σύμβαση ή σε συλλογική σύμβαση εργασίας που τυχόν υπάρχει. Αυτό έχει σημασία όταν ο ναυτικός πηγαίνει σε άλλο τόπο και να ναυτολογηθεί (προηγ. § 48 II). Πάντως, αν δεν υπάρχει διαφορετική πρόβλεψη, δεν τρέχει ο μισθός στο χρονικό διάστημα μέχρι τη ναυτολόγηση⁸⁰.

Ο μισθός συμφωνείται συνήθως σε χρήμα. Μπορεί όμως να συμφωνείται σε είδος ή σε χρήμα και σε είδος μαζί. Αυτό συμβαίνει οπωσδήποτε, πάντως, ακόμα και όταν ο μισθός συμφωνήθηκε σε χρήμα για τις πρόσθετες παροχές που δικαιούται ο ναυτικός, όπως τροφή, κλίνη, ιματισμός (επόμε § 53 υπό I)⁸¹.

Το ύψος του μισθού καθορίζεται στη σύμβαση ναυτολόγησης, της οποίας κατά το νόμο είναι στοιχείο (άρθρο 54 § 1 περ. δ' ΚΙΝΔ) . Πρόκειται. Δηλαδή για το λεγόμενο συμφωνημένο μισθό). Αν στη σύμβαση ναυτολόγησης δεν καθορίζεται ο μισθός, τότε θα ισχύσει αυτός που συμφωνήθηκε σε προγενέστερη ναυτολόγηση, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 55 ΚΙΝΔ (προηγ. § 49 II). Και αν δε συντρέχει τέτοια περίπτωση, ο μισθός καθορίζεται σύμφωνα με τυχόν υπάρχουσα συλλογική σύμβαση (νόμιμος μισθός). Μάλιστα, αν η συλλογική σύμβαση προβλέπει υψηλότερο μισθό, υπερισχύει οπωσδήποτε από αυτόν που έχει συμφωνηθεί. Αντίθετα, αν ο μισθός που συμφωνήθηκε είναι υψηλότερος από αυτόν που ορίζεται στη συλλογική σύμβαση, οφείλεται ο συμφωνημένος (άρθρο 680 § 3 ΑΚ). Τέλος, αν ο μισθός δεν καθορίζεται ούτε σε συλλογική σύμβαση, οφείλεται ο μισθός που συνηθίζεται (άρθρα 649 και ισίως 653 ΑΚ) (ειθισμένος μισθός)⁸².

II. Από τα άρθρα 60 και 61 ΚΙΝΔ συνάγεται ότι ο μισθός μπορεί να υπολογίζεται κατά χρόνο ή κατά ταξίδι. Ακόμα, παρόλο που ο νόμος δεν το προβλέπει, ο μισθός μπορεί με συμφωνία να ορίζεται με ποσοστά στα κέρδη ή στο ναύλο. Ειδικότερα:

1. Όσον αφορά το μισθό που υπολογίζεται κατά χρόνο, το άρθρο 60 ΚΙΝΔ αναφέρεται στην περίπτωση που έχει συνομολογηθεί κατά μήνα. Δεν υπάρχει αμφιβολία όμως ότι ο κατά χρόνο υπολογιζόμενος μισθός μπορεί να συμφωνείται και κατ' άλλα χρονικά

⁸⁰ όπ. π. (σελ. 211)

⁸¹ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος I*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 236)

⁸² Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979 (σελ. 210)

διαστήματα⁸³. Ο υπολογισμός αυτός του μισθού, πάντως, δεν έχει σχέση με το πότε καταβάλλεται. Για το θέμα αυτό, πραγματικά, το άρθρο 64 ΚΙΝΔ προβλέπει ότι ο ναυτικός δικαιούται να παίρνει προκαταβολή κατά τη ναυτολόγηση, ενώ το υπόλοιπο καταβάλλεται στο τέλος κάθε ταξιδιού.

Το άρθρο 60 ΚΙΝΔ περιέχει ορισμένες λεπτομέρειες σχετικά με τον υπολογισμό του μισθού κατά χρόνο. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, λοιπόν, ο ναυτικός δικαιούται μισθό για του μήνες και τις ημέρες που διήρκεσε η ναυτολόγηση. Αν όμως η ναυτολόγηση κράτησε λιγότερο από μήνα, ο ναυτικός δικαιούται αποδοχές για ολόκληρο το μήνα. Σε κάθε περίπτωση, ως ολόκληρη ημέρα θεωρείται και αυτή που απλώς άρχισε. Συνεπώς, στις ημέρες που διήρκεσε η ναυτολόγηση προσμετράται και η ημέρα της ναυτολογήσεως και επιβίβασεως, όπως και αυτή της απολύσεως του ναυτικού, οποιαδήποτε ώρα και αν έλαβαν χώρα τα γεγονότα αυτά.

2. Όταν ο μισθός συμφωνήθηκε «κατά πλουν» (άρθρο 61 ΚΙΝΔ) και πάλι το ταξίδι θεωρείται ότι αρχίζει από την ημέρα της ναυτολογήσεως και της επιβίβασεως του ναυτικού και ό,τι τελειώνει με την εκφόρτωση στο λιμάνι του προορισμού (άρθρο 71 § 1 ΚΙΝΔ). Στο ταξίδι, συνεπώς, περιλαμβάνεται και ο χρόνος που το πλοίο παραμένει στο λιμένα ναυτολογήσεως πριν αποπλεύσει. Επίσης, περιλαμβάνεται ο χρόνος που το πλοίο κενό μεταβαίνει στο λιμένα φορτώσεως («πλους υπό έρμα») (άρθρο 71 § 2 ΚΙΝΔ). Τέλος, αν το πλοίο ακολουθεί τακτική γράμμη (εκτελεί «κυκλικόν πλουν»), το ταξίδι θεωρείται ότι συμπληρώνεται με την εκφόρτωση στο λιμάνι όπου προσλήφθηκε ο ναυτικός (άρθρο 71 § 3 ΚΙΝΔ).

Διευκρινιστικώς στο άρθρο 61 ΚΙΝΔ ορίζεται ότι αν ο μισθός συμφωνήθηκε «κατά πλουν» και το ταξίδι συντημηθεί ο μισθός δε μειώνεται. Κατ'αναλογία, το ίδιο γίνεται δεκτό και αν ματαιωθεί το ταξίδι.Ως επέκταση του ταξιδιού, κατά μία άποψη, πρέπει να θεωρηθεί η επιμήκυνση του ταξιδιού κατ'απόσταση και όχι κατά χρόνο. Κατ'άλλη άποψη όμως ως επέκταση πρέπει να θεωρηθεί η επιμήκυνση του ταξιδιού κατά χρόνο. Η πρώτη άποψη φαίνεται να ανταποκρίνεται περισσότερο στο γεγονός ότι στη συμφωνία του μισθού κατά ταξίδι καθ'αυτό, όσο και αν πρόκειται να διαρκέσει. Μπορεί όμως να παραδεχτεί κανείς, ότι και η παράταση του ταξιδιού κατά χρόνο

⁸³ όπ. π. (σελ. 211)

αποβαίνει σε βάρος του ναυτικού. Για αυτό και στη χρονική παράταση του ταξιδιού, αν αυτή δεν οφείλεται σε ανωτέρα βία, πρέπει ο μισθός του ναυτικού να προσανξάνεται αναλόγως, κατά το άρθρο 61 ΚΙΝΔ⁸⁴.

3. Υποστηρίζεται ότι ο μισθός μπορεί να υπολογίζεται σε ποσοστά στα κέρδη ή στο ναύλο, με αναλογική εφαρμογή του άρθρου 645 ΑΚ⁸⁵. Άλλοι όμως βρίσκουν τον τρόπο αυτόν υπολογισμού ανεπίτρεπτο, γιατί θεωρούν ότι ο ΚΙΝΔ ρυθμίζει ολοκληρωμένα τα θέματα του μισθού και, συνεπώς, δε χωράει συμπληρωματική εφαρμογή των διατάξεων του Αστικού Κώδικα. Αν έπρεπε να υπάρξει κρίση ως προς τη μεγαλύτερη ορθότητα αυτών των απόψεων, ορθότερη κρίνεται η πρώτη. Πρέπει να παρατηρηθεί ακόμα ότι παρόμοια συμφωνία σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να αποβεί σε βάρος του ναυτικού και να συμπέσει με τα δικαιώματα που έχει με τη ναυτεργατική νομοθεσία. Πραγματικά, μια τέτοια συμφωνία, σε περίπτωση που δεν υπάρχουν κέρδη ή ναύλος στη ναυτιλιακή επιχείρηση, θα ήταν παραίτηση από τα νόμιμα δικαιώματα του ναυτικού. Και η παραίτηση, όπως και αν γίνεται είναι ανεπίτρεπτη και θεωρείται σαν να μην έγινε. Συνεπώς, μια τέτοια συμφωνία θα έχει σημασία μόνο όταν τα ποσοστά συμφωνήθηκαν καλύπτουν ή υπερκαλύπτουν τις νόμιμες αποδοχές και τα λοιπά κατά νόμο δικαιώματα του ναυτικού. Διαφορετικά, ο ναυτικός θα δικαιούται αυτά που προβλέπει η ναυτεργατική νομοθεσία.

III. Σχετικά με το δικαίωμα για το μισθό επιβάλλεται να γίνουν και οι ακόλουθες παρατηρήσεις:

1. Ο μισθός του ναυτικού, όπως προαναφέρθηκε, προσανξάνεται από τα επιδόματα, τα οποία προβλέπουν οι συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας. Στο πεδίο ναυτικής εργασίας συνηθίζεται η συμφωνία αμοιβής του ναυτικού με πάγιο μισθό, ο οποίος στη ναυτιλιακή πρακτική καλείται «κλειστός μισθός». Στον «κλειστό μισθό» περιλαμβάνεται, εκτός από το βασικό μισθό, και τα επιδόματα και άλλες παροχές που προβλέπονται στη σχετική συλλογική σύμβαση εργασίας. Η συμφωνία για «κλειστό μισθό» είναι έγκυρη κατά το άρθρο 361 ΑΚ, με την προϋπόθεση ότι οι νόμιμες αποδοχές του ναυτικού κατά την οικεία συλλογική σύμβαση εργασίας, υπερκαλύπτονται από τον συμφωνηθέντα μισθό. Διαφορετικά, η συμφωνία είναι άκυρη, επειδή και πάλι οδηγεί σε

⁸⁴ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 1*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 237-138)

⁸⁵ Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979 (σελ. 213)

νομικώς ανεπίτρεπτη εκ των προτέρων παραίτηση από δικαιώματα που παρέχουν στον ναυτικό κανόνες αναγκαστικού δικαίου. Συνεπώς, ο ναυτικός δικαιούται να αξιώσει την επιπλέον διαφορά.

2.Α. Η συμφωνία για τον «κλειστό μισθό» περιλαμβάνει συνήθως όλα τα επιδόματα που προβλέπουν οι οικείες συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας, όπως την αμοιβή για πρόσθετη και υπερωριακή εργασία, εφόσον ο «κλειστός μισθός» επαρκεί για να καλύψει την οφειλόμενη πραγματική απασχόληση και τις υπερωρίες. Ακόμα, το επιμίσθιο καλής επιδόσεως και τις αποδοχές άδειας.

Β. Συχνά, στην ως άνω συμφωνία δεν εξειδικεύονται οι αποδοχές, τις οποίες καλύπτει ο «κλειστός μισθός». Στην περίπτωση αυτή, όπως και όταν υπάρχουν αμφιβολίες, είναι απαραίτητη η ερμηνεία της συμβάσεως εργασίας, η οποία πρέπει να γίνεται με βάση τα άρθρα 173 και 200 ΑΚ. Με βάση τα άρθρα αυτά, αναζητείται η αληθής βούληση των μερών σχετικά με το αν ορισμένες από τις νόμιμες απαιτήσεις του ναυτικού περιλαμβάνονται ή δεν περιλαμβάνονται στον «κλειστό μισθό». Συγκεκριμένα, οι δηλώσεις της βουλήσεως των συμβαλλόμενων ερμηνεύονται όπως απαιτεί η καλή πίστη λαμβανομένων υπόψη των συναλλακτικών ηθών, χωρίς προσήλωση στις λέξεις.

3. Το κύρος της συμφωνίας «κλειστού μισθού» ως προς τις αποδοχές άδειας, έχει διχάσει τη νομολογία. Συγκεκριμένα:

Α. Κατά μία άποψη, η συμφωνία κατά την οποία ο «κλειστός μισθός» περιλαμβάνει και τις αποδοχές άδειας είναι άκυρη. Και αυτό, λόγω του κοινωνικού χαρακτήρα της άδειας, ο οποίος δεν επιτρέπει παραίτηση του ναυτικού εκ των προτέρων από ένα δικαίωμα που αποβλέπει σε εξασφάλιση της οικονομικής δυνατότητας αναπύσεως του. Κατά την άποψη αυτή, ακόμα και αν έχει συμφωνηθεί ότι ο «κλειστός μισθός» περιλαμβάνει και τις αποδοχές άδειας, ο ναυτικός δικαιούται να ζητήσει χωριστά τις αποδοχές αυτές πέρα από τον σημειωθέντα πάγιο μισθό.

Β. Στο ίδιο πρακτικό αποτέλεσμα καταλήγει και η άλλη άποψη, η οποία φαίνεται να κερδίζει έδαφος και η οποία στηρίζεται σε πληρέστερη αιτιολογία. Η άποψη αυτή θεωρεί τη συμφωνία έγκυρη, γιατί δε θίγει τις ελάχιστες νόμιμες αποδοχές του ναυτικού, προσθέτει όμως ότι η συμφωνία δεν αποκλείει ούτε περιορίζει το δικαίωμα του ναυτικού να λάβει αυτούσια την άδεια που δικαιούται χωρίς να μειώνονται οι συμφωνημένες (με τον «κλειστό μισθό») αποδοχές του.

Γ. Στην άποψη αυτή εντάσσεται, τέλος, και εκείνη δέχεται ότι είναι έγκυρη η συμφωνία, όταν ήδη από το χρόνο καταρτίσεως της συμφωνίας, είναι γνωστό στους συμβαλλομένους ότι, λόγω των συγκεκριμένων συνθηκών εργασίας, δεν είναι δυνατόν να παρασχεθεί αυτούσια η άδεια. Η τελευταία αυτή άποψη είναι λογική και δίκαιη: Ευνοεί ασφαλώς τον ναυτιλιακό εργοδότη, χωρίς όμως να θίγει τα δικαιώματα του ναυτικού.

IV.Ο ναυτικός δικαιούται μισθό εφόσον προσφέρει τις υπηρεσίες του. Αν δεν τις προσφέρει αδικαιολόγητα δε δικαιούται μισθό. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, μάλιστα, ο ναυτικός μπορεί να υποχρεωθεί σε αποζημίωση. Αυτό προβλέπεται στο άρθρο 65 ΚΙΝΔ. Από το ίδιο άρθρο όμως συνάγεται και ότι ο ναυτικός που απέχει από την εργασία του δικαιολογημένα δικαιούται μισθό. Η διάταξη του άρθρου 65 ΚΙΝΔ δημιουργεί πρόβλημα σχετικά με το πότε η αποχή από την εργασία είναι δικαιολογημένη και πότε δεν είναι. Συζητείται ιδιαίτερα αν η αποχή από την εργασία λόγω απεργίας ή επισχέσεως εργασίας είναι δικαιολογημένη ή αδικαιολόγητη, ώστε να μη δικαιολογεί, αντιστοίχως, ανάλογη περικοπή του μισθού ή και απόλυση του ναυτικού αν η απεργία κηρυχθεί παράνομη.

Κατά μία άποψη, η αποχή από την εργασία για απεργία είναι γενικώς αδικαιολόγητη. Κατ'άλλη άποψη, αδικαιολόγητη είναι η αποχή για αδικαιολόγητη μόνο απεργία. Κατά τρίτη γνώμη, τέλος, αδικαιολόγητη είναι η αποχή για παράνομη ή καταχρηστική απεργία. Τη γνώμη αυτή ακολουθεί και η πρόσφατη νομολογία.

Από τις απόψεις αυτές, η πρώτη είναι απόλυτη και αξιωματική, ενώ η δεύτερη μεταθέτει απλώς το πρόβλημα χωρίς να το λύνει. Η τρίτη άποψη, που θα μπορούσε κανείς να τη δει και ως βελτίωση της δεύτερης, φαίνεται σύμφωνη με το νόμο (άρθρο 23 του ισχύοντος Συντάγματος και άρθρα 32-38 του ν. 330/1976 «περί επαγγελματικών σωματείων και ενώσεων και διασφαλίσεως της συνδικαλιστικής ελευθερίας», που, ειδικά για τις ναυτεργατικές ενώσεις, διατηρήθηκαν σε ισχύ από το άρθρο 32 ν. 1264/1982 «για τον εκδημοκρατισμό του συνδικαλιστικού κινήματος κλπ.»). Όμως, το γεγονός ότι ο ν. 330-1976 υποβάλλει το δικαίωμα της απεργίας των ναυτικών σε τόσες πολλές διατυπώσεις και προϋποθέσεις, ιδίως ύστερα από το χαρακτηρισμό των μεταφορικών υπηρεσιών ως επιχειρήσεων δημόσιου χαρακτήρα (άρθρο 35 περ. ε του ίδιου νόμου), καταλήγει σε παρακώλυση του δικαιώματος αυτού, η οποία παρακώλυση απαγορεύεται

από το Σύνταγμα (άρθρο 23 § 2 του ισχύοντος Συντάγματος). Βέβαια, ο περιορισμός του δικαιώματος της απεργίας των ναυτικών ως ένα σημείο, φαίνεται να δικαιολογείται από τη φύση του ναυτικού επαγγέλματος και από τον ευαίσθητο χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών. Από το άλλο μέρος όμως ο υπέρμετρος περιορισμός του δικαιώματος αυτού είναι άδικος για τους ναυτικούς σε σχέση με τους λοιπούς εργαζόμενους. Και, φυσικά, αποτελεί αφορμή για ένταση στις σχέσεις εργαζομένων και εργοδοτών. Και αυτό, πάντως, χωρίς να κατορθώνει να αποτρέψει τη δυσχέραση των θαλάσσιων μεταφορών, η οποία δεν είναι σπάνια στις μέρες μας.

V. Η αξίωση για μισθό παύει οριστικά όταν λυθεί η σύμβαση ναυτολογήσεως (άρθρο 68 ΚΙΝΔ). Σε περίπτωση ναυαγίου, εξάλλου, ο ναυτικός δικαιούται μισθό για όσες μέρες εργάστηκε για τη διάσωση του πλοίου, αυτών που επιβαίνουν σ' αυτό και του φορτίου. Αυτό, μάλιστα, ανεξάρτητα από το αν το αποτέλεσμα ήταν ωφέλιμο. Σε κάθε περίπτωση, πάντως, ο ναυτικός που βοήθησε για τη διάσωση δικαιούται μισθούς δύο μηνών, εκτός αν στο μεταξύ εκμίσθωσε τις υπηρεσίες άλλου (άρθρο 62 ΚΙΝΔ). Ο νομικός χαρακτήρας των αποδοχών αυτών αμφισβητείται. Επικρατεί η άποψη ότι αποτελούν μισθό, άποψη που είναι και επεικέστερη για το ναυτικό. Υποστηρίχθηκε όμως και η άποψη ότι αποτελούν αποζημίωση⁸⁶.

5.2 Το δικαίωμα για πρόσθετες παροχές και αποζημίωση για απώλεια προσωπικών αντικειμένων.

I. 1. Ο ναυτικός έχει δικαίωμα για πρόσθετες παροχές. Συγκεκριμένα, για διατροφή, ενδιαίτηση, είδη κλινοστρωμνής, επαγγελματικό ιματισμό, σκεύη υπηρεσίας κλπ. Το δικαίωμα αυτό, που εξυπακούεται από την ιδιαίτερη φύση της ναυτικής εργασίας, προβλέπεται στους δύο ναυτικούς κώδικές μας και ρυθμίζεται, πολλές φορές λεπτομερώς, σε συλλογικές συμβάσεις, σε υπουργικές αποφάσεις ή σε ναυτιλιακές συνήθειες.

Από τις παροχές αυτές, η διατροφή θεωρείται από την κρατούσα γνώμη μισθός. Συγκεκριμένα δε, μέρος του μισθού εις είδος και τακτική προσαύξησή του. Αντίθετα, οι

⁸⁶ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 1*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 239)

υπόλοιπες σε είδος παροχές δε θεωρούνται επαύξηση του μισθού, γιατί αποτελούν παροχή μέσων για την εκτέλεση της υπηρεσίας στο πλοίο. Άλλωστε, τα είδη αυτά δίδονται μόνο προς χρήση και ο ναυτικός υποχρεούται να διατηρεί σε καλή κατάσταση (άρθρο 59 ΚΙΝΔ) και να τα επιστρέψει μετά τη λήξη της σύμβασης ναυτολόγησης.

2. Για τις πρόσθετες παροχές που δικαιούται ο ναυτικός, μπορούμε να παρατηρήσουμε ειδικότερα τα ακόλουθα:

Α. Το δικαίωμα του ναυτικού για τροφή δε ρυθμίζεται ειδικά στον ΚΙΝΔ. Μόνο στη συμπληρωματική εισηγητική έκθεση του σχεδίου ΚΙΝΔ διευκρινίζεται ότι τα ζητήματα διατροφής (καθώς και ενδιαίτησεως) του ναυτικού στο πλοίο ρυθμίζονται από ειδικούς νόμους και δεν αποτελούν αντικείμενο διατάξεων στον ΚΙΝΔ. Πάντως, ο ΚΙΝΔ θεωρεί το δικαίωμα αυτό ως δεδομένο. Πραγματικά, το άρθρο 81 προβλέπει ότι ο ναυτικός που απολύθηκε δικαιούται να παραμένει και να διατρέφεται στο πλοίο μέχρι που να καταβληθεί ο οφειλόμενος μισθός και να του εγχειρισθεί το εισιτήριο παλιννοστήσεως, μαζί με τα έξοδα διατροφής.

Το δικαίωμα του ναυτικού για διατροφή ρυθμίζεται, κατά γενικό τρόπο, στα άρθρα 101-103 ΚΑΝΔ αλλά και σε Συλλογικές Συμβάσεις ναυτικής εργασίας. Σ' αυτά προβλέπεται κατ' αρχήν υποχρέωση τροφοδοσίας του πληρώματος σε όλη τη διάρκεια παραμονής του στο πλοίο. Η υποχρέωση βαρύνει το θαλάσιο επιχειρηματία και εκτελείται με τη φροντίδα του πλοιάρχου. Το ημερήσιο εδεσματολόγιο καθορίζεται κατά κατηγορία πλοίων με υπουργικές αποφάσεις, ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού (άρθρο 101 ΚΑΝΔ). Η τήρηση του εδεσματολογίου, καθώς και η επάρκεια και καταλληλότητα των τροφίμων ελέγχονται από τις λιμενικές ή προξενικές αρχές (άρθρο 102 § 1 ΚΑΝΔ). Τα μέλη του πληρώματος μπορούν να υποβάλουν παράπονα, για τα θέματα αυτά, όπως προβλέπει ειδικά το άρθρο 103 ΚΑΝΔ.

Β. Το δικαίωμα του ναυτικού για ενδιαίτηση αναφέρεται τόσο στη συμπληρωματική εισηγητική έκθεση και στο άρθρο 81 ΚΙΝΔ, όσο και στο άρθρο 100 ΚΑΝΔ. Κατά το τελευταίο αυτό άρθρο, αν δεν υπάρχουν συλλογικές συμβάσεις, η ενδιαίτηση μαζί με άλλα θέματα, μπορεί να καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από εξουσιοδότηση του Υπουργικού Συμβουλίου.

Γ. Τέλος, από συλλογικές συμβάσεις ή ναυτιλιακές συνήθειες προβλέπεται η παροχή στον ναυτικό, για ατομική χρήση, πραγμάτων και σκευών που είναι απαραίτητα για τη διαβίωσή του στο πλοίο, όπως και επαγγελματικού ιματισμού⁸⁷.

II. Κατά το άρθρο 63 ΚΙΝΔ, ο ναυτικός δικαιούται εύλογη αποζημίωση για την απώλεια ιδίων αντικειμένων της προσωπικής ή επαγγελματικής του χρήσης από ναυάγιο, πυρκαγιά ή άλλο παρεμφερές γεγονός. Το δικαίωμα αυτό θεωρείται ότι αποτελεί ειδική εκδήλωση της γενικής υποχρέωσης πρόνοιας του θαλάσσιου επιχειρηματία ως εργοδότη. Για πρώτη φορά δε καθιερώθηκε στο δίκαιο μας με το άρθρο 5 ω. 1752/1951 «περί συμβάσεως ναυτικής εργασίας», γιατί θεωρήθηκε απαράδεκτο ο ναυτικός να διακινδυνεύει δικά του πράγματα κατά την παροχή των υπηρεσιών του στο πλοίο⁸⁸.

Κατά το άρθρο 63 ΚΙΝΔ, ειδικότερα, ο ναυτικός έχει δικαίωμα αποζημίωσης για την απώλεια αντικειμένων της προσωπικής και επαγγελματικής του χρήσης. Το δικαίωμα αυτό δεν επεκτείνεται σε πράγματα που ο ναυτικός χρησιμοποιεί πέρα από τις συνήθειες ανάγκες του, πχ σε πολυτελή αντικείμενα⁸⁹. Η απώλεια, σύμφωνα με το νόμο, μπορεί να οφείλεται σε ναυάγιο, πυρκαγιά ή άλλο παρεμφερές γεγονός. Η γενικότητα της τελευταίας εκφράσεως του νόμου επιτρέπει να επεκταθεί το δικαίωμα σε περιπτώσεις απώλειας και από άλλες αιτίες, όπως από «θαλάσσιο συμβεβηκός», κλοπή κ.ά. Και, μάλιστα, ανεξάρτητα από πταίσμα του πλοιάρχου ή του θαλάσσιου επιχειρηματία και, προσέτι, ανεξάρτητα από το αν η απώλεια συμβαίνει ενώ το πλοίο ταξιδεύει ή βρίσκεται σε λιμάνι.

Σύμφωνα με το νόμο, ο ναυτικός δικαιούται εύλογη αποζημίωση. Η πρόβλεψη αυτή που αφορά το ποσό της αποζημίωσης είναι αόριστη και ασαφής. Σε περίπτωση αμφισβήτησης ο λόγος ανήκει στο δικαστήριο. Η αοριστία όμως και η ασάφεια του νόμου καθ'αυτές δίνουν εύλογα αφορμή σε σκεπτικισμό σχετικά με το κατά πόσο το άρθρο 63 ΚΙΝΔ προάγει το συμφέρον του ναυτικού. Το ίδιο θα μπορούσε να πει κανείς και για την πρόβλεψη του νόμου ότι ο ναυτικός αποζημιώνεται για την απώλεια

⁸⁷ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 1*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 199-200)

⁸⁸ Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979 (σελ. 215)

⁸⁹ όπ. π. (σελ. 215)

αντικειμένων μόνο της προσωπικής και επαγγελματικής χρήσης. Και αυτό, γιατί η διάκριση και ο προσδιορισμός των αντικειμένων αυτών δεν είναι πάντα εύκολος⁹⁰.

5.3 Το δικαίωμα για νοσηλεία

Ι.Ο νόμος επιβάλλει στην εφοπλιστική επιχείρηση την υποχρέωση να περιθάλπει το ναυτικό σε περίπτωση ασθένειας. Ο ναυτικός έχει ανάγκη ιδιαίτερης προστασίας όταν ασθενεί για δυο λόγους: πρώτον, γιατί από το ανθυγιεινό της εργασίας του διατρέχει αυξημένους επαγγελματικούς κινδύνους και δεύτερον, γιατί εξαιτίας της απομονώσεως του από την ξηρά και τους δικούς του, αδυνατεί να φροντίσει μόνος τον εαυτό του. Για αυτό, η προστασία του εργαζομένου σε περίπτωση ασθένειας καθιερώθηκε πολύ νωρίς στο ναυτεργατικό δίκαιο. Για αυτό, επίσης, η προστασία αυτή υπερέχει σημαντικά απέναντι σ' αυτή που παρέχεται σε όσους προσφέρουν χερσαία εργασία⁹¹. Συνηθίζεται κάποιες φορές να τίθεται ένα όριο στο ποσό που χορηγείται σε περιπτώσεις τραυματισμού ή θανάτου και ποικίλει⁹².

Η φροντίδα για τη νοσηλεία του ναυτικού ανήκει άμεσα στον πλοίαρχο. Η δε παράβαση της υποχρέωσης αυτής, αφενός αποτελεί βαριά παράβαση των καθηκόντων του πλοίαρχου απέναντι στο ναυτικό κατά το άρθρο 74 ΚΙΝΔ που δικαιολογεί την καταγγελία της συμβάσεως ναυτολόγησης εκ μέρους του ναυτικού και αφετέρου γεννά και ποινική ευθύνη του πλοίαρχου, αν έχει επιπτώσεις στην υγεία, τη ζωή ή η σωματική ακεραιότητα του ναυτικού.

Για τα δικαιώματα του ναυτικού σε περίπτωση ασθένειας, προβλέπουν τα άρθρα 66 και 67 ΚΙΝΔ. Οι ρυθμίσεις των άρθρων αυτών συμπληρώνονται από σειρά νομοθετημάτων – διεθνών συμβάσεων, νόμων και διαταγμάτων- τα οποία θεσπίζουν θέση διοικητικού ή ιδιωτικού δικαίου μέτρα υπέρ του ναυτικού και ,μάλιστα, όχι μόνο σε περίπτωση ασθένειας, αλλά και ατυχήματος ή θανάτου.

Για τα άρθρα 66 και 67 ΚΙΝΔ, ειδικότερα, μπορούν να γίνουν οι εξής παρατηρήσεις:

⁹⁰ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 1*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 240)

⁹¹ Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979 (σελ. 216)

⁹² Trumble James, *Legal aspects of crews and crewing*, Informa Telecoms and Media Congress, London, 6th April 2006

Π.1. Ως ασθένεια, που καλύπτεται από το άρθρο 66 ΚΙΝΔ, θεωρείται κάθε διαταραχή ή ανωμαλία του σώματος και του πνεύματος, η οποία ανατρέπει τη φυσιολογική λειτουργία του οργανισμού του ναυτικού. Δεν έχει σημασία αν η ασθένεια σχετίζεται ή όχι με την εργασία του ναυτικού, ούτε και η αιτία από την οποία προκλήθηκε. Εξάλλου, η προστασία παρέχεται και όταν η ασθένεια προκαλείται από ενέργεια τρίτου, ακόμα και όταν προκαλείται από ενέργεια του ίδιου του ναυτικού. Στην τελευταία περίπτωση όμως, αν, δηλαδή, η ασθένεια οφείλεται σε πταίσμα του ναυτικού, η προστασία του περιορίζεται μόνο στη νοσηλεία, συνεπώς, δεν περιλαμβάνει τις περιουσιακές παροχές που προβλέπει ο νόμος (άρθρο 67 ΚΙΝΔ). Τέλος, ο ναυτικός προστατεύεται και σε περίπτωση που η ασθένεια του οφείλεται σε ατύχημα (άρθρο 66 § 2 ΚΙΝΔ).

2. Όπως συνάγεται από το κείμενο του άρθρου 66 ΚΙΝΔ, η προστασία του ναυτικού καλύπτει όλη τη διάρκεια της συμβάσεως ναυτολογήσεως⁹³. Εξάλλου, ο ναυτικός προστατεύεται αν η ασθένεια εκδηλωθεί όχι μόνο όταν το πλοίο ταξιδεύει, αλλά και όταν σταθμεύει σε λιμάνι, ακόμα και όταν είναι παροπλισμένο. Επίσης, όχι μόνο όταν η ασθένεια εκδηλωθεί όσο ο ναυτικός βρίσκεται στο πλοίο, αλλά και όταν εκδηλωθεί ενώ βρίσκεται έξω από το πλοίο ή και σε άδεια⁹⁴. Αντίθετα, ο ναυτικός δεν προστατεύεται όταν η ασθένεια εκδηλώθηκε πριν καταρτιστεί η σύμβαση ναυτολογήσεως, έστω και αν αυτό έγινε καθώς ο ναυτικός μετέβαινε για να συναντήσει το πλοίο και να ναυτολογηθεί⁹⁵. Αν όμως η ασθένεια υπήρχε πριν από τη ναυτολόγηση και κατά τη διάρκειά της παρουσίασε όξυνση ή υποτροπή, αναγνωρίζονται στο ναυτικό ορισμένα από τα δικαιώματα που θεσπίζει το άρθρο 66 ΚΙΝΔ⁹⁶.

Ασθένεια που εκδηλώνεται μετά τη λύση της συμβάσεως ναυτολογήσεως, δεν καλύπτεται από το άρθρο 66 ΚΙΝΔ⁹⁷. Το ίδιο όμως συνάγεται έμμεσα και από το νόμο. Στην περίπτωση αυτή, πραγματικά, το άρθρο 3 του ν.δ. 2652/1953 περιορίζει χρονικά το δικαίωμα του για τις παροχές αυτές είναι χρονικώς απεριόριστο και καλύπτει κάθε ασθένειά του. Αν όμως η σύμβαση ναυτολογήσεως λυθεί εξαιτίας της ασθένειας και ο ναυτικός μεταφερθεί για νοσηλεία έξω από το πλοίο, τότε το δικαίωμά του καλύπτει

⁹³ Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979 (σελ. 216)

⁹⁴ όπ. π. (σελ. 216)

⁹⁵ όπ. π. (σελ. 217)

⁹⁶ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 1*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 240)

⁹⁷ Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979 (σελ. 217)

μόνο τα νοσήλεια, αλλά όχι περισσότερο από τέσσερις μήνες μετά τη λύση της συμβάσεως. Για τις παροχές τις οποίες δικαιούται ο ναυτικός, πρέπει να παρατηρηθούν τα ακόλουθα:

1. Στα νοσήλεια περιλαμβάνεται κάθε δαπάνη που είναι απαραίτητη για τη θεραπεία του ναυτικού μέχρι την ανάρρωση. Συγκεκριμένα, περιλαμβάνονται οι δαπάνες για γιατρούς, φάρμακα, εξετάσεις, εγχειρίσεις, νοσοκομειακή ή κλινική περίθαλψη κλπ.

2. Ως μισθός θεωρείται ο κανονικός μισθός και η τροφή. Αν δεν παρέχεται η τροφή σε είδος και δεν περιλαμβάνεται στη νοσηλεία, θα πρέπει η αξία της να προστίθεται στο μισθό⁹⁸.

3. Αντί για τις παροχές αυτές, ο νόμος (τελευταίο εδάφιο άρθρου 66 ΚΙΝΔ) επιτρέπει να συνομολογείται ειδικός μισθός, ο καλούμενος μισθός ασθένειας⁹⁹, ο οποίος, πάντως, αποτελεί όντως μισθό και όχι αποζημίωση. Όπως προκύπτει από τη λογική αυτής της ρύθμισης, ο μισθός αυτός μπορεί να είναι και μειωμένος. Υποστηρίζεται πάντως, ότι δεν μπορεί να είναι τόσο πολύ μειωμένος ώστε να καταργείται στην ουσία το δικαίωμα του ναυτικού. Είναι φανερό όμως ότι έτσι μπορεί να φαλκιδεύεται επικίνδυνα το δικαίωμα του ναυτικού. Για αυτό, πρέπει να δεχτούμε ότι ο μισθός ασθένειας πρέπει να είναι εύλογος¹⁰⁰.

IV. Το άρθρο 66 ΚΙΝΔ επεκτείνει την προστασία του ναυτικού και σε περίπτωση που η ασθένεια προκλήθηκε από βίαιο συμβάν. Αν μάλιστα το βίαιο συμβάν προκάλεσε ανικανότητα προς εργασία ή θάνατο του ναυτικού, εφαρμόζονται και οι ειδικές διατάξεις για αποζημίωση ατυχημάτων και παθόντων κατά την εργασία (ν. 551/1915 «περί ευθύνης προς αποζημίωσιν των εξ ατυχήματος εν τη εργασία παθόντων εργατών ή υπαλλήλων»). Στις περιπτώσεις αυτές, πάντως, μπορεί να εφαρμοσθούν για την προστασία του ναυτικού ή των κληρονόμων του και άλλες διατάξεις του κοινού δικαίου, όπως πχ τα άρθρα 914 επόμεν ΑΚ¹⁰¹.

Στο ναυτικό δίκαιο, η έννοια του εργατικού ατυχήματος διαπλάστηκε από τη νομολογία με ευρύ πνεύμα. Τα δικαστήρια, πραγματικά, με βάση τις γενικές διατάξεις, εκτιμώντας ορθά τις ιδιορρυθμίες και τις δυσχέρειες του ναυτικού επαγγέλματος,

⁹⁸ όπ. π. (σελ. 218)

⁹⁹ όπ. π. (σελ. 218)

¹⁰⁰ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 1*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 243-244)

¹⁰¹ Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979 (σελ. 219)

διευρύνουν την έννοια του ατυχήματος πολύ πιο πέρα από εκεί που έχει φτάσει στο χερσαίο εργατικό δίκαιο και η σχετική νομολογία είναι εξαιρετικά πλούσια, γεγονός που μαρτυρά τη μεγάλη σοβαρότητα του θέματος¹⁰².

Επίσης, ο ναυτικός έχει το δικαίωμα επαναπατριsmού, αν αυτό κριθεί αναγκαίο¹⁰³.

5.4 Διαδικασίες για αντιμετώπιση των διεκδικήσεων

Η σύμβαση συχνά περιλαμβάνει μια ρήτρα, στην οποία γίνεται λεπτομερής αναφορά στο πως οι διεκδικήσεις και οι αμφιβολίες επιλύονται, αλλά αυτό δεν είναι υποχρεωτικό. Ή μπορεί να κάνει αναφορά στη Συλλογική Διαπραγματευτική Σύμβαση (Collective Bargaining Agreement, CBA) ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και την Ένωση Ναυτικών και στη ΣΔΠ συνήθως διατυπώνονται οι διαδικασίες αποκατάστασης των αδικιών. Η τελευταία μπορεί να είναι από αρκετά λεπτομερής έως απλά αναφορική στα δικαστήρια και σε αντίστοιχους νόμους για τυχόν αντιδικίες.

Όταν δεν υπάρχει τέτοιος νόμος, τα δικαστήρια συνήθως εφαρμόζουν το νόμο της χώρας με την οποία συνδέεται περισσότερο η σύμβαση. Συνήθως, εκλαμβάνεται η χώρα, στην οποία έχει την έδρα του ο ναυτικός, όπου και συνήθως έχει υπογραφεί η σύμβαση. Αν και υπάρχουν αντεπιχειρήματα για αυτό.

Τέλος, κάποιες διεκδικήσεις επιλύονται με βάση το αστικό δίκαιο, σε μια προσπάθεια αποφυγής των όρων και των προϋποθέσεων της σύμβασης με την προοπτική εξασφάλισης καλύτερου επιπέδου αποζημίωσης. Αυτό συμβαίνει σε περιπτώσεις όπου ο τραυματισμός ή ο θάνατος ενός ναυτικού προξενήθηκε από μερική ή εξ ολοκλήρου αμέλεια του υπόλοιπου πληρώματος. Το ίδιο μπορεί να κάνει κατά του εργοδότη του σε περίπτωση που θεωρηθεί ότι έγινε για λογαριασμό του όταν είναι άμεσα υπεύθυνος για να μην εξασφαλίσει ένα ασφαλές μέρος ή σύστημα για την εργασία, κατά την οποία πραγματοποιήθηκε ο τραυματισμός ή ο θάνατος¹⁰⁴.

¹⁰² Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979 (σελ. 219) και Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 1*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 245)

¹⁰³ Trumble James, *Legal aspects of crews and crewing*, (http://shop.telecoms.com/marlin/30000000861/OPTION_VIEW/marketingid/1136316046304/productid/1136316046310/optionid/20001341678?proceed=true&MarEntityId=1180552480240&entHash=1001d2cc14e)

¹⁰⁴ Trumble James, *Legal aspects of crews and crewing*, (http://shop.telecoms.com/marlin/30000000861/OPTION_VIEW/marketingid/1136316046304/productid/1136316046310/optionid/20001341678?proceed=true&MarEntityId=1180552480240&entHash=1001d2cc14e)

6. Η Ρήτρα Αναξιοπλοΐας

Η υπονοούμενη εγγύηση της αξιοπλοΐας εφαρμόζεται σε όλες τις ναυτιλιακές πολιτικές, συμπεριλαμβανομένης μιας πολιτικής για αγαθά, αν και είναι προφανές ότι οι ναυλωτές γενικά δεν είναι σε θέση να γνωρίζουν σε γενικές γραμμές τις εγγυήσεις ή την καταλληλότητα του πλοίου για να μεταφέρει το φορτίο, εκτός από την περίπτωση, φυσικά, που χρησιμοποιεί δικό του πλοίο. Με το πέρασμα του χρόνου έγινε αντιληπτό ότι έπρεπε να αλλάξουν οι θεσμοθετημένες προϋποθέσεις που αφορούσαν στην αξιοπλοΐα. Έτσι, προκειμένου να μετριαστεί η αυστηρότητα της εφαρμογής των warranties στην αξιοπλοΐα σχετικά με το φορτίο, η ρήτρα 5 είναι τώρα καθιερωμένη εγγύηση στο Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο.

Οι ρήτρες 5.1 και 5.2 μπορεί αρχικά να φαίνονται δυσδιάκριτες. Σύμφωνα με την 5.2, «Οι ναυτασφαλιστές παραιτούνται του δικαιώματός τους για αθέτηση των ισχύουσων εγγυήσεων της αξιοπλοΐας και της καταλληλότητας του πλοίου να μεταφέρει το ασφαλισμένο αντικείμενο στον προορισμό του, εκτός αν οι ασφαλισμένοι ή οι υπάλληλοί τους έχουν ενοχική σχέση σε περίπτωση αναξιοπλοΐας ή ακαταλληλότητας».

Η αναφορά στους «ισχύουσες εγγυήσεις της αξιοπλοΐας και της καταλληλότητας για μεταφορά» είναι πράγματι σημαντική και εκεί εστιάζει.

Η Ρήτρα 5.1, από την άλλη, δεν αναφέρει τις ισχύουσες εγγυήσεις και δεν ασχολείται με τις ισχύουσες εγγυήσεις της αξιοπλοΐας, που εφαρμόζονται στην έναρξη του ταξιδιού, αλλά με την αξιοπλοΐα, που προκύπτει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Είναι ξεκάθαρο το ότι οι ισχύουσες εγγυήσεις δεν παρέχονται εντελώς ή καταργούνται από τη ρήτρα 5.2. Η αθέτηση όμως και όχι οι εγγυήσεις παραβλέπεται. Αυτό συμβαίνει σε περίπτωση αν αυτός που καλύπτεται από ασφαλιστήριο συμβόλαιο δεν έχει ενοχική σχέση με την αναξιοπλοΐα. Επακόλουθο αυτού είναι ότι αν έχει ενοχική σχέση, δεν μπορεί να έχει καμία διεκδίκηση. Γενικότερα, η έλλειψη γνώσης ή ενοχικής σχέσης σε μια πολιτική ταξιδιού δεν έχει θεωρηθεί ποτέ σχετικός παράγοντας για να καθοριστεί η νομική ευθύνη του ασφαλιζομένου σε περίπτωση αθέτησης των ισχύουσων εγγυήσεων αξιοπλοΐας. Με αυτή τη λογική, οι εγγυήσεις τροποποιήθηκαν από τη ρήτρα 5.2.

[136316046310/optionid/20001341678?proceed=true&MarEntityId=1180552480240&entHash=1001d2cc14e](https://www.maritime-claims.com/optionid/20001341678?proceed=true&MarEntityId=1180552480240&entHash=1001d2cc14e)

ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με τα παραπάνω έγινε σαφής ο όρος *αξιοπλοΐα*, καθώς και οι έννοιες και οι μορφές που αυτός μπορεί να πάρει. Το ίδιο συνέβη και με τον άλλο όρο κλειδί της εργασίας, δηλαδή τον *ανθρώπινο παράγοντα*. Επίσης, αναπτύχθηκαν οι αρμοδιότητες που έχουν τα μέλη του πληρώματος, συμπεριλαμβανομένου και του πλοίαρχου, οι οποίες είναι πολλές και σημαντικές, όπως φάνηκε. Χαρακτηριστικό το ότι σε πολλές περιπτώσεις ο πλοίαρχος καλείται να εκτελέσει εξουσίες ανάλογες με αυτές του πλοιοκτήτη και του εφοπλιστή. Αυτό και μόνο είναι αρκετό για να αντιληφθεί κανείς τη σημασία που έχει η θέση αυτή και το τεράστιο βάρος της ευθύνης που αυτή φέρει.

Η ευθύνη που έχει ο πλοίαρχος και το πλήρωμα αναλύθηκαν, ούτως ώστε να γίνει κατανοητή η ανάγκη σωστής και διαρκούς εκπαίδευσης όλων των μελών που απαρτίζουν το πλήρωμα, ανεξάρτητα από τη θέση που ο καθένας ξεχωριστά κατέχει στο πλοίο, αφού μερίδιο ευθύνης έχουν όλοι. Παρ'όλα αυτά, διαπιστώθηκε ότι το ζήτημα της εκπαίδευσης ακόμα δεν έχει πάρει το ρόλο που πρέπει και αυτό οφείλεται κατά βάση στη λανθασμένη αντιμετώπισή της ως δαπάνη από τους πλοιοκτήτες, ενώ θα έπρεπε να την αντιμετωπίζουν ως επένδυση με ορίζοντα σε βάθος χρόνου. Και εκεί είναι που πρέπει να δοθεί έμφαση στην παρούσα φάση, δεδομένης της μεγάλης ευθύνης που προαναφέρθηκε.

Άλλα συμπεράσματα, τα οποία προέκυψαν από τα παραπάνω είναι και τα εξής:

- Το ανθρώπινο σφάλμα είναι αναπόφευκτο.
- Η ελάττωση των ατυχημάτων και η ελαχιστοποίηση των συνεπειών που απορρέουν από αυτά επιτυγχάνεται καλύτερα μαθαίνοντας από παλιότερα λάθη, παρά με την απλή απόδοση ευθυνών.
- Η σωστή αξιοποίηση των πληροφοριών που συγκεντρώνονται από ατυχήματα, σφάλματα και αστοχίες στο σχεδιασμό και τη διαχείριση μπορούν να μειώσουν δραστικά τις πιθανότητες για την πραγματοποίηση μελλοντικών ατυχημάτων.
- Η μελέτη του ανθρώπινου παράγοντα μπορεί να είναι ένα αποτελεσματικό εργαλείο στην αποφυγή καταστροφών.

Σαφής γίνεται και ο ρόλος που καλούνται να παίξουν στην προσπάθεια εξασφάλισης της αξιοπλοΐας και της γενικότερης ασφάλειας οι νηογνώμονες, κύριος εκπρόσωπος των οποίων δεν είναι άλλος από τους Lloyd's. Για να δοθεί έμφαση στους

τελευταίους, γίνεται και μια σύντομη ιστορική αναδρομή στην πορεία και τη σύμβολή τους στη διαμόρφωση της μορφής και του ρόλου των νηογνώμωνων με τη σημερινή τους έννοια. Για το σκοπό αυτόν εκδίδονται και τα ανάλογα πιστοποιητικά, μετά από διαδικασίες επιθεώρησης (που περιλαμβάνουν βαθμολόγηση), που καθορίζονται από αυτούς. Έτσι, διαμορφώνουν και οι νηογνώμονες σε ένα σημαντικό βαθμό την αξιοπλοΐα και, με αυτόν τον τρόπο, απομονώνεται η «ευθύνη του πλοίου» από την ευθύνη του ανθρώπινου παράγοντα που έχουν τα μέλη του πληρώματος.

Στο τέλος, γίνεται και μια αναφορά στις διεκδικήσεις του πληρώματος.

Όλα τα παραπάνω είναι αρκετά, ώστε να δημιουργηθεί προβληματισμός σχετικά με το πώς μπορεί κάθε μέρος να συμβάλει πιο αποτελεσματικά από την πλευρά του στη διαμόρφωση της αξιοπλοΐας, με απώτερο σκοπό, βέβαια, τη μεγιστοποίηση της ασφάλειας που μπορεί να υπάρξει στη θάλασσα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1 Ελληνική Βιβλιογραφία

- Γεωργακόπουλος Ι., *Το ναυλοσύμφωνο και οι όροι του*, Εκδόσεις Σταυριδάκη, Αθήνα 1990
- Γέμελος Ιωάννης Χ, *Ο ανθρώπινος παράγοντας και η συμμετοχή του στην πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων για επιβατηγά πλοία στον ελλαδικό θαλάσσιο χώρο – Στατιστικά μοντέλα και προσέγγιση της πιθανότητας ανθρωπίνου σφάλματος*, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Νοέμβριος 2006
- Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. Ι., Πλωμαρίτου Ε. Η., *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα 2002
- Δελούκας Νικόλαος Α, *Ναυτικόν Δίκαιον*, κδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1979
- Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 1*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003
- Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 2*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003
- Κιόχος Πέτρος Α, *Εισαγωγή στην Ασφαλιστική Επιστήμη*, Interbooks, Αθήνα, 1993
- Νιτσόπουλος Σπυρίδων, *Η Ανανέωση του στόλου Μεσογειακών Φρετιγών ως Στρατηγική Ανάπτυξης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων*, Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Σχολή Ναυπηγών Περιοχή Θαλάσσιων Μεταφορών, Αθήνα, Φεβρουάριος 2006
- Παζαρζής Μιχάλης Ι, *Ειδικά θέματα ναυτασφαλίσεων*, Πανεπιστημιακές Παραδόσεις, Πειραιάς, Νοέμβριος 2005
- Ποταμιάνος Φωκίων Γ, *Στοιχεία ναυτικού δικαίου: τεύχος β' πλοιοκτησία - συμπλοιοκτησία – ειδική ναυτιλιακή εταιρεία - ευθύνη πλοιοκτησίας - εφοπλισμός - πλοίαρχος – πλήρωμα*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1966

2 Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- Goodacre J Kenneth, *Marine Insurance Claims*, Witherby & Co Ltd, London, 1981
- Hodges Susan, *Law of marine insurance*, Cavendish Publishing Limited, Cardiff 2004

- Lorenzo D.K., *A guide to reducing human errors, improving human performance in the chemical industry*, The Chemical Manufacturers' Association, Inc., Washington DC, 1990
- Rodda William H, *Marine insurance: Ocean and inland*, Prentice Hall Inc, New Jersey, 1970
- *Health and Safety Executive*, The Event Safety Guide, HSE, London, 1999

3 Ομιλίες - Διαλέξεις

- Ψαρούτης Χ Ν, Παναγάκος Γ, Δεσύπρης Ν, Βεντικός Ν, *Παράγοντες που επηρεάζουν την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών*, 1^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Ιούνιος 1998, πρόσβαση 11 Ιουνίου 2007 (www.martrans.org/documents/2000/safeco/levell.doc)
- Bajpaee Rajaish, *MANNING AND TRAINING – THE GLOBAL PERSPECTIVE: Crew Training For Today's Sophisticated Global Fleet*, 16th Annual LSM Ship Management Conference 2006, October 11th and 12th, Limassol, Cyprus
- Trumble James, *Legal aspects of crews and crewing*, πρόσβαση 5 Μαΐου 2007 (http://shop.telecoms.com/marlin/30000000861/OPTION_VIEW/marketingid/1136316046304/productid/1136316046310/optionid/20001341678?proceed=true&MarEntityId=1180552480240&entHash=1001d2cc14e)
- Yong-Ho Shin, *Strategies for training high quality LNG crew*, Busan, Korea, 28th February 2005, πρόσβαση 14 Απριλίου 2007 (www.iamu-edu.org)

4 Πηγές από το ίντερνετ

- <http://www.martrans.org/> Laboratory for Maritime Transport, National Technical University of Athens, School of Naval Architecture, πρόσβαση 19 Φεβρουαρίου 2007