

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### ΤΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ - ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Ελένη Δ. Ντούλα

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Αύγουστος 2014

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- 1.Μιχαήλ Παζαρζής (Επιβλέπων)
- 2.Γεώργιος Σαμιώτης
- 3.Σωτήριος Θεοδωρόπουλος

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

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θερμές ευχαριστίες στα μέλη της Τριμελούς Επιτροπής, συγκεκριμένα στον Καθηγητή, κ. Σωτήριο Θεοδωρόπουλο και στον Επίκουρο Καθηγητή κ. Γεώργιο Σαμιώτη για την ενασχόλησή τους με την παρούσα εργασία και ιδιαίτερες ευχαριστίες στον επιβλέποντα Καθηγητή κ. Μιχαήλ Παζαρζή για την πολύτιμη βοήθειά του στην εκπόνηση αυτής.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελ.
Εισαγωγή	1
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : Ναυτική Εργασία</u></b>	
1.1. Πλήρωμα - Έννοια του πληρώματος	3
1.2. Ναυτική εργασία-Έννοια ναυτικής εργασίας	4
1.3. Σύμβαση ναυτολόγησης-Έννοια σύμβασης ναυτολόγησης	7
1.4. Σύμβαση ναυτολόγησης του πληρώματος	9
1.5. Σύμβαση ναυτολόγησης του πλοιάρχου	11
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Ναυτεργατικό Ατύχημα</u></b>	
2.1. Ναυτεργατικό Ατύχημα - Ορισμός και έννοια ναυτεργατικού ατυχήματος - Έννοια βιαίου συμβάντος - Η Προστασία του ναυτικού κατά την παροχή της εργασίας του με βάση τα άρθρα του ΚΙΝΔ	13
2.2. Η Ασθένεια ως λόγος απόλυσης και η δικαστική προστασία του ναυτικού	17
2.3. Η Αμέλεια του παθόντα ναυτικού και ο δόλος του εργοδότη	22
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : Αποζημίωση</u></b>	
3.1. Αποζημίωση συνεπεία ναυτεργατικού ατυχήματος - Έκταση αποζημίωσης και υπολογισμός ποσού	27
3.2. Δικαιούχοι αποζημίωσης	30
3.3. Υπόχρεοι σε αποζημίωση	31
3.4. Περιορισμός ευθύνης ναυτικών απαιτήσεων	33
3.5. Το άρθρο 3 της Διεθνούς Σύμβασης του Λονδίνου περί περιορισμού ευθύνης ναυτικών απαιτήσεων	37
3.6. Εφαρμοστέο Δίκαιο στα ναυτεργατικά ατυχήματα	38
3.7. Αρμόδιο καθ'ύλην και κατά τόπον δικαστήριο για την εκδίκαση των ναυτεργατικών ατυχημάτων	42

3.8. Παραγραφή αξιώσεων που γεννήθηκαν συνεπεία του ναυτεργατικού ατυχήματος	43
--	----

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : Ασφάλιση**

4.1. Η εξέλιξη της κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών	45
4.2. Ασφαλιστικοί οργανισμοί ναυτεργατών - Κύρια και επικουρική κοινωνική ασφάλιση - Φορείς κοινωνικής ασφάλισης ναυτικών	45
4.3. Ασφαλιστική κάλυψη πλοιοκτητών- Μέτρα προστασίας και επαγγελματικής ασφάλειας των ναυτικών.	47

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : Νομολογία ναυτεργατικών ατυχημάτων**

49

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : Συμπεράσματα**

6.1. Ανάλυση δικαστικών αποφάσεων	55
6.2. Γενικά συμπεράσματα	58
Βιβλιογραφία	61
Παραρτήματα	67

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ναυτιλία για την Ελλάδα ήταν αρχικά η άνευ οποιασδήποτε αμφισβήτησης το εφαλτήριο για την ανάπτυξη της οικονομίας της και σε μεταγενέστερο στάδιο της σταδιακής εδραίωσή της στον κόσμο της ναυτιλιακής βιομηχανίας μέχρι και τη στιγμή που αυτή αναδείχτηκε κατά κοινή ομολογία «ναυτική δύναμη». Η συμβολή όμως της ναυτιλίας στην ανάπτυξη της χώρας μας δεν περιορίζεται αποκλειστικά σε οικονομικό επίπεδο αλλά τοποθετείται και σε κοινωνικό επίπεδο με τη δημιουργία του επαγγέλματος του ναυτικού να λαμβάνει από ολοένα και μεγαλύτερο αριθμό ατόμων την πρωταρχική θέση στην επιλογή των επαγγελματικών κατευθύνσεων και φυσικά την προσαρμογή της ελληνικής οικογένειας του ναυτικού στα νέα και πρωτοφανή δεδομένα της εν λόγω εργασιακής θέσης. Οι αυξημένες απαιτήσεις του αντικειμένου της εργασίας του ναυτικού και οι εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες υπό τις οποίες παρέχει αυτός την εργασία του π.χ. τα συχνά ατυχήματα λόγω των προαναφερόμενων δύσκολων συνθηκών που υφίστανται κατά την ώρα εκτέλεσης των καθηκόντων του ναυτικού δημιούργησαν την ανάγκη λήψης μέτρων. Τα μέτρα αποσκοπούσαν στην προστασία του ναυτολογημένου εργαζόμενου στο πλοίο, καθώς και στον καθορισμό συγκεκριμένης αποζημίωσης για κάθε περίπτωση αποκατάστασης της υγείας του ναυτικού συνεπεία ατυχήματός του.

Με τον τρόπο αυτόν δημιουργήθηκε ένα νομικό πλαίσιο γύρω από το ναυτεργατικό ατύχημα, το οποίο φέρει μεν τα γενικά χαρακτηριστικά του εργατικού ατυχήματος, οι διαφορές όμως που πηγάζουν από αυτό ρυθμίζονται, λόγω των ιδιαιτεροτήτων του επαγγέλματος του ναυτικού, με βάση αποκλειστικές και συγκεκριμένες για το ναυτεργατικό ατύχημα προβλέψεις σχετικά με την ικανοποίηση των αξιώσεων του παθόντα ναυτικού και την έκταση της ευθύνης του υπόχρεου σε αποζημίωση.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ABSTRACT

The maritime sector in Greece was undoubtedly the springboard, initially for the economic development of the country, and afterwards for the gradual establishment in the global maritime industry up to the point it became admittedly a «naval force». However, maritime sector contribution is not limited solely to the Greek economy but also played a significant role in strengthening the Greek society by pointing up the seafarer profession. As a result, the seafarer profession was the first choice in terms of professional orientation of an increasing number of men whose families had also to deal with the new and unprecedented circumstances of this new job. The increased demands and the extremely difficult working conditions of the seafarer profession e.g. Frequent accidents, created the need for measures to be taken. The measures aimed at the protection of the seafarers working on board and the determination of specific amounts of compensation for each case of harm.

This is how a legal framework with regard to the seafaring accident was established. The legal framework carries the general characteristics of the work related accident, but also some different points because of the peculiarities of the seafaring profession, regarding the settling of the claims of the victim seafarer and the extent of the debtor's liabilities.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Επιχειρώντας την αρχική προσέγγιση του θέματος είναι χρήσιμο να ληφθεί υπ' όψη η εξαιρετική σημασία της ναυτιλίας για την ελληνική πραγματικότητα τόσο σε οικονομικό όσο και σε κοινωνικό επίπεδο και κατ' επέκταση το επάγγελμα του ναυτικού που έλκει το ενδιαφέρον της πολιτείας για προστασία και λήψη μέτρων για τη ρύθμιση των αναγκών αυτής της μορφής απασχόλησης<sup>1</sup>.

Η χώρα μας αρχικά λόγω και της γεωγραφικής της θέσης δεν άφησε περιθώριο στο λαό της παρά να εξοικειωθεί αυτός σε απόλυτο βαθμό με το υγρό στοιχείο, βάσει του οποίου σταδιακά δόμησε και εξέλιξε τη ζωή του από την καθημερινότητά του μέχρι τα υπερπόντια ταξίδια του και την αδιαμφισβήτητη άνθιση της οικονομίας του. Παρατηρούμε λοιπόν τους κατοίκους της Ελλάδας από την αρχαιότητα να δημιουργούν άρρηκτους δεσμούς με τη θάλασσα και ως «φωτεινοί εγκέφαλοι» να μην αργούν να διαπιστώσουν την πολύπλευρη και πολυδιάστατη προσφορά αυτής στην πορεία της ζωής τους. Η μετακίνηση δια θαλάσσης, η μεταφορά προϊόντων και αγαθών μεταξύ περιοχών που συνδέονταν αποκλειστικά δια θαλάσσης και η γενικότερη επικοινωνία των ανθρώπων που ενισχυόταν και διευκολυνόταν από τη θάλασσα συνετέλεσαν στη δημιουργία ενός ισχυρού στόλου που αποτελούσε ολοένα και περισσότερο με το πέρασμα των ετών την εδραίωση και ανάπτυξη της ελληνικής Ναυτιλίας και κατ' επέκταση την ισχυροποίηση της ελληνικής οικονομίας. Η ανάπτυξη της ναυτιλίας όπως ήταν αναμενόμενο έδωσε λύσεις σε πολλά προβλήματα της κοινωνίας όπως η φτώχεια, η ανεργία και η λόγω των μεγάλων αποστάσεων μειωμένη ή και καθόλου ανταλλαγή στοιχείων πολιτισμού των εκάστοτε λαών ωστόσο η ενασχόληση με τη θάλασσα σε επαγγελματικό επίπεδο όπως αυτό που ακολουθεί και ακολουθούσε ο ναυτικός δεν είχε μόνο πλεονεκτήματα, απεναντίας ήταν και εξακολουθεί να είναι ένα επάγγελμα που αποτελεί κατηγορία από μόνο του λόγω των εμφανών αλλά και δυσδιάκριτων ιδιαιτεροτήτων του.

Το ναυτικό επάγγελμα παρουσιάζει πολλές ιδιομορφίες και ασυνήθιστα στοιχεία στο πεδίο παροχής εργασίας τουλάχιστον για τα ελληνικά δεδομένα όπως η συνεργασία αλλοεθνών εργαζομένων (π.χ. διαφορετική ιθαγένεια πλοιοκτήτη-ναυτικών), η διαρκής εναλλαγή τόπων παροχής εργασίας (προσέγγιση λιμένων διαφορετικών χωρών και συχνά ηπειρών), διαφορετική γλώσσα, στοιχεία πολιτισμού

---

<sup>1</sup>. Α.Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο 1993 σελ 5 επ.

και γενικότερα ιδιοσυγκρασία των ναυτικών που καθιστά δύσκολη τη μεταξύ τους επικοινωνία, με αποτέλεσμα τα ζητήματα που προκύπτουν από την άσκηση αυτής της επαγγελματικής δραστηριότητας να μην επιδέχονται ρύθμιση αποκλειστικά και μόνο από το Ελληνικό Δίκαιο αλλά από το συνδυασμό αυτού με διάφορες διεθνείς συμβάσεις. Αν σε όλα τα ανωτέρω προστεθεί ο παράγοντας των εξαιρετικά δύσκολων συνθηκών υπό τις οποίες καλείται ο εκάστοτε ναυτικός να προσφέρει την προσωπική του εργασία και εξ αυτού η συχνότητα των ατυχημάτων στον εργασιακό χώρο κατά τη διάρκεια παροχής αυτής της εργασίας, τότε καθίσταται πασιφανής η αιτία της πολυπλοκότητας στη ρύθμιση και κάλυψη των θεμάτων που συνδέονται με το ναυτεργατικό ατύχημα, οι συνέπειες και η αποκατάσταση του οποίου ρυθμίζονται εντός του γενικότερου πλαισίου του Εργατικού Δικαίου και εργατικού ατυχήματος και ειδικότερα με τις προβλέψεις των ΚΙΝΔ άρθρο 66 και ν.551/1915, όπως κωδικοποιήθηκε με το β.δ. της 24.7/25.8.1920 <<περί ευθύνης προς αποζημίωση των εξ'ατυχημάτων εν τη εργασία παθόντων εργατών ή υπαλλήλων>>.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

#### 1.1 ΠΛΗΡΩΜΑ – ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ

#### ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Προκειμένου να προσδιοριστεί και αναπτυχθεί επαρκώς το θέμα του ναυτεργατικού ατυχήματος πρέπει προηγουμένως να εισαχθούν οι έννοιες αφ ενός του πλήρωματος και αφ ετέρου της ναυτικής εργασίας.

Με τον όρο **πλήρωμα** αναφερόμαστε στα **ναυτολογημένα στο πλοίο<sup>2</sup> πρόσωπα** που εργάζονται στα πλαίσια διεξαγωγής κάποιας ναυτιλιακής επιχείρησης<sup>3</sup>.

Από τον ως άνω ορισμό προκύπτει ότι η ναυτολόγηση του μέλους είναι η απαραίτητη προϋπόθεση που πρέπει αυτό να πληροί ώστε να ανήκει στο πλήρωμα, ανεξαρτήτως κατηγορίας παρεχόμενης από το μέλος υπηρεσίας (π.χ. τυπογράφοι<sup>4</sup>, ιατροί, ηλεκτρολόγοι). Συνεπώς δεν αποτελεί αναγκαίο κριτήριο για την κατάταξη του εργαζομένου στο πλήρωμα η αποκλειστικά ναυτιλιακού χαρακτήρα δραστηριότητα αυτού αντιθέτως αρκεί για το χαρακτηρισμό της παρεχόμενης εργασίας από τον εργαζόμενο στο πλοίο ως <<ναυτικής>> η δέσμευση αυτού για συμμετοχή στον εκάστοτε πλου και φυσικά σε πρακτικό επίπεδο η από μέρους του παροχή της εργασίας που του έχει ανατεθεί επί του πλοίου. Απαραίτητη σύμφωνα με τα ανωτέρω είναι η κτήση της ιδιότητας του ναυτολογημένου μέλους του πλοίου, δηλαδή του ναυτικού ανεξάρτητα αν αυτός ανήκει στο πλήρωμα μηχανών ή στο πλήρωμα γενικών υπηρεσιών και αρμοδιοτήτων καθώς και στο πλήρωμα καταστρώματος, όπως ισχύουν σήμερα οι διακρίσεις αυτές για την επί μέρους κατάταξη και διαχωρισμό των δραστηριοτήτων των ναυτικών επί του πλοίου<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup>.Καραβάς Ελληνικόν Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον Ι, Καμβύσης Ναυτεργατικόν Δίκαιον 1977, σελ 68.

<sup>3</sup>.Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 184.

<sup>4</sup>.Εφ Αθ. 2004/1972 ΝοΒ 1972 1455, Εφ Πειρ.1139/96 Νομολογία 96-97 549.

<sup>5</sup> Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 184 ε.π.

1.2. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
ΕΝΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η σύμβαση εξαρτημένης εργασίας, η οποία συνδέει το πλήρωμα με τη ναυτιλιακή επιχείρηση καλείται **σύμβαση ναυτικής εργασίας** και παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον αφ ενός διότι είναι απόλυτα συνδεδεμένη με την ασφάλεια του πλοίου ( κατάλληλη στελέχωση του πλοίου) και αφ ετέρου διότι αποτελεί το επιστέγασμα των γενικών και ειδικών όρων εργασίας του πληρώματος<sup>6</sup>. Η κατάλληλη στελέχωση του πληρώματος του πλοίου είναι καθοριστικής σημασίας για τη μεταφορά αγαθών και ανθρώπων δια θαλάσσης και για το λόγο αυτό πριν την κατάρτιση οποιασδήποτε σύμβασης ναυτικής εργασίας αναζητούνται τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας καθώς επίσης και η διενέργεια απογραφής και χορήγησης του ναυτικού φυλλαδίου<sup>7</sup> που λειτουργεί ως επαγγελματική ταυτότητα του ναυτικού.

Η απογραφή<sup>8</sup> του ναυτικού είναι βασική προϋπόθεση προκειμένου αυτός να λάβει την ιδιότητα του ναυτολογημένου ναυτικού επί ελληνικού πλοίου και ολοκληρώνεται με εγγραφή στο μητρώο απογραφής εφόσον προηγηθεί εγκριτική πράξη Δημόσιας ναυτικής αρχής<sup>9</sup> η οποία έχει προηγουμένως διενεργήσει μετά και την προσκόμιση με επιμέλεια του ενδιαφερόμενου υπό ναυτολόγηση ναυτικού των απαραίτητων αποδεικτικών των ικανοτήτων<sup>10</sup> του εγγράφων και στοιχείων ( οποιοδήποτε έγγραφο ή στοιχείο αποδεικνύει την κατάρτιση, τις γνώσεις ή την εκπαίδευση του ναυτικού σε τομέα ή αντικείμενο που μπορεί να φανεί χρήσιμο κατά την παροχή της ναυτικής του εργασίας όπως τίτλος σπουδών, άδεια άσκησης κ.λ.π.), την απογραφή.

Για τη ναυτολόγησή τους όμως στο πλοίο, οι ναυτικοί είναι υποχρεωμένοι να διαθέτουν πιστοποιητικό εκτός αυτών των ικανοτήτων τους και ιατρικό πιστοποιητικό σε ισχύ από το οποίο να προκύπτει ότι είναι ικανοί από υγειονομικής άποψης να ασκήσουν τα εργασιακά τους καθήκοντα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

---

<sup>6</sup> Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 188.

<sup>7</sup> ΚΔΝΔ άρθρο 62.

<sup>8</sup> ΚΙΝΔ άρθρο 55.

<sup>9</sup> Άρθρο 56 ΚΔΝΔ, Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 188-189.

<sup>10</sup> Προκρίμενου να αποφευχθούν ναυτολογήσεις μελών κατά τις οποίες δεν πληρούνταν τα κριτήρια και οι προϋποθέσεις που αφορούν στην προσκόμιση αποδεικτικών εγγράφων ικανοτήτων του αιτούντα την απογραφή και ναυτολόγηση με την με αριθμ 94/58 /1994 Οδηγία της Κοινότητας θεσπίστηκε το στοιχειώδες επίπεδο εκπαίδευσης και κατάρτισης ναυτικών, την οποία η χώρα μας υιοθέτησε.

Το ως εν λόγω ιατρικό πιστοποιητικό δύνανται να χορηγούν διπλωματούχοι ιατροί με ειδικότητα γενικής ιατρικής ή ιατρικής της εργασίας ή παθολογίας, που ασκούν νομίμως το επάγγελμά τους και με την προσκόμιση του ως άνω πιστοποιητικού θεωρείται βέβαιον ότι: α. ο ναυτικός δεν πάσχει από ασθένεια η οποία είναι πιθανόν να επιδεινωθεί ή να του προκαλέσει ανικανότητα προς εργασία στη θάλασσα ή να θέσει σε κίνδυνο την υγεία άλλων προσώπων στο πλοίο, β. η ακοή και η όραση του ναυτικού και, σε περίπτωση που ο ναυτικός είναι επιβαρυσμένος με καθήκοντα φυλακής σε ειδικότητες προσωπικού καταστρώματος ή μηχανοστασίου πλοίου, η αντίληψη χρωμάτων αυτού, είναι ικανοποιητικές. Επίσης εάν δεν υπάρχει αντίθετη γνώμη του αρμόδιου ιατρού για να συντημηθεί η χρονική περίοδος ισχύος του πιστοποιητικού, λόγω ειδικών καθηκόντων που πρόκειται να εκτελέσει ο ναυτικός, η ισχύς του πιστοποιητικού προβλέπεται για περίοδο έως δύο (02) ετών, με εξαίρεση την περίπτωση που ο ναυτικός είναι μικρότερος των 18 ετών, οπότε η μέγιστη περίοδος ισχύος του είναι το ένα (01) έτος<sup>11</sup>.

Με την ολοκλήρωση της διαδικασίας απογραφής ο ναυτικός λαμβάνει πλέον το ναυτικό φυλλάδιο<sup>12</sup> το οποίο επί της ουσίας αποτελεί στο εξής την επαγγελματική ταυτότητα του ναυτικού επί της οποίας αναγράφονται βασικά στοιχεία που αφορούν στην παροχή της εργασίας του με βασικότερο όλων τη σύμβαση ναυτικής εργασίας και συγκεκριμένα τη σύναψη καθώς και τη λήξη αυτής. Ο επαρκής αριθμός των μελών του πληρώματος είναι ακόμα μία προϋπόθεση εξίσου βασική και κρίσιμη με την προσκόμιση των αποδεικτικών ικανότητας των ναυτικών εφόσον και αυτή εξασφαλίζει ομαλό και εγγυημένο ταξίδι και για το λόγο αυτό με εκάστοτε υπουργικές αποφάσεις και προεδρικά διατάγματα συγκεκριμενοποιείται ο απαραίτητος αριθμός που πρέπει να συνθέτει το πλήρωμα σε σχέση όπως είναι λογικό και με τον τύπο και την χωρητικότητα του πλοίου<sup>13</sup>.

Οι προβλέψεις του νόμου σχετικά με τη σύνθεση, τον αριθμό και τις ελάχιστες ικανότητες των μελών του πρέπει να τηρούνται με ευλάβεια από τον ιδιοκτήτη και τον πλοίαρχο εφόσον κάθε παράβλεψη βαρύνει ποινικά και πειθαρχικά τον πλοίαρχο<sup>14</sup> που δεν έδωσε την απαιτούμενη σημασία και προχώρησε στην πρόσληψη του ναυτικού καθώς και σε αρκετές περιπτώσεις προβλέπεται ευθύνη σε ποινικό και

<sup>11</sup> Φ.Ε.Κ. Αρ. Φύλλου 1671, 5 Ιουλίου 2013 «ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΥ» άρθρο 3 Ιατρικό πιστοποιητικό.

<sup>12</sup> Άρθρο 62 ΚΔΝΔ.

<sup>13</sup> Άρθρο 87 ΚΔΝΔ.

<sup>14</sup> Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 191. Άρθρο 246 ΚΔΝΔ

αστικό επίπεδο και του ιδιοκτήτη του πλοίου επειδή με την παράβλεψη και μη συμμόρφωση του στους κανόνες σύνθεσης πληρώματος συνετέλεσε στο να αποπλεύσει πλοίο ακατάλληλο προς αυτό.

Το κύριο στοιχείο για τη σύναψη ναυτικής εργασίας αποτελεί η εκ μέρους του εργαζομένου ανάληψη υποχρέωσης συμμετοχής του, έμμεση ή άμεση, στη ναυτική αποστολή του πλοίου παρέχοντας την εργασία του, η οποία δύναται να είναι αμιγώς ή όχι απαραίτητως ναυτιλιακή, ως ανήκων στη συγκροτημένη σύνθεση των προσώπων που αποτελούν το πλήρωμα. Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι τα πλωτά ναυπηγήματα<sup>15</sup> θεωρούνται εξισωμένα εννοιολογικά με τον όρο <<πλοίο>> σχετικά με την ναυτική αποστολή που επιτελείται από το συγκροτημένο πλήρωμα αυτών καθώς επίσης και αναφορικά με την σύμβαση ναυτικής εργασίας που λειτουργεί τόσο επί των πλοίων όσο και επί των πλωτών ναυπηγημάτων, η φύση και η ισχύς της δεν μεταβάλλεται από ναυτική σε χερσαία ακόμα και όταν το πλοίο ή το πλωτό ναυπήγημα παραμένει αραγμένο στο λιμάνι<sup>16</sup> αρκεί να υφίσταται ανά πάσα στιγμή η διττή προϋπόθεση της πλήρους ετοιμότητας για πλεύση και της ύπαρξης της συγκροτημένης σύνθεσης του πληρώματος, επικεφαλής του οποίου τοποθετείται ο πλοίαρχος.

Ωστόσο τα πρόσωπα που προσλαμβάνονται προκειμένου να εκτελέσουν κάποια συγκεκριμένη εργασία επί του πλοίου κατά το χρονικό διάστημα που αυτό σύμφωνα με τα ανωτέρω βρίσκεται σε αδρανή κατάσταση στο λιμάνι και όχι με την πρόθεση να εργασθούν συμμετέχοντας στο εκάστοτε ταξίδι του πλοίου, δεν καταλαμβάνονται από τις προβλέψεις και τα χαρακτηριστικά της ναυτικής εργασίας και κατ'επέκταση δεν ανήκουν στο συγκροτημένο πλήρωμα. Σε αυτό το σημείο αξίζει να γίνει ο διαχωρισμός της ιδιότητας των προσώπων που δεν ανήκουν στο ναυτολογημένο, σύμφωνα με τα ανωτέρω, πλήρωμα του πλοίου με αυτήν των προσώπων τα οποία παρέχουν σε επαγγελματικό επίπεδο την εργασία τους σε πλωτά ναυπηγήματα ή κατά περίπτωση και σε πλοία που κατ'εξάιρεση από τον κανόνα δεν διαθέτουν ναυτολόγιο και κατ'επέκταση δεν καθίσταται δυνατή η εγγραφή του πληρώματος σε αυτό, ωστόσο προβλέπεται σε αυτήν την περίπτωση, της έλλειψης δηλαδή ναυτολογίου,

---

<sup>15</sup> Α.Π. 904/1987 ,Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 185.

<sup>16</sup> Η χρήση του πλοίου π.χ. ως πλωτού ξενοδοχείου ,μπαρ ,καφενείου δεν αποκλείει τη σύμβαση ναυτικής εργασίας υπό προϋποθέσεις Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 186.

ειδικό μητρώο, προαιρετικής και όχι απαραίτητης εγγραφής σε αυτό του πληρώματος, τα μέλη του οποίου καλούνται εργάτες θάλασσας και όχι ναυτικοί<sup>17</sup>.

### 1.3. ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ

#### ΕΝΝΟΙΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ

Η ως άνω ανάληψη υποχρέωσης συμμετοχής του ναυτικού δηλώνεται με την κατάρτιση της **σύμβασης ναυτολόγησης**, χωρίς απαραίτητες εκ του νόμου ιδιαίτερες διατυπώσεις, μεταξύ αφ ενός του εργαζόμενου ναυτικού και αφ ετέρου του πλοιάρχου που ενεργεί για λογαριασμό του πλοιοκτήτη και αντ' αυτού<sup>18</sup>. Η σύμβαση ναυτολόγησης όπως προβλέπεται στο άρθρο 53 παρ.2 του ΚΙΝΔ καταρτίζεται με μόνη την εγγραφή αυτής στο ναυτολόγιο καθώς και των απαραίτητων στοιχείων αυτής όπως τα στοιχεία των συμβαλλομένων, τα χαρακτηριστικά του πλοίου στο οποίο γίνεται η ναυτολόγηση, η αμοιβή των εργαζομένων και η διάρκεια της σύμβασης ναυτολόγησης. Όπως προαναφέρθηκε δεν είναι απαραίτητο για την ισχύ της σύμβασης να συνοδεύεται από σχετικό έγγραφο όπως ισχύει σήμερα μετά την τροποποίηση του άρθρου 1. ν.1752/1951 <<περί ναυτικής εργασίας>>, ωστόσο για την προστασία του ναυτικού από δυσμενείς<sup>19</sup> για τον ίδιον όρους και ειδικότερες συμφωνίες η κατάρτιση της σύμβασης ναυτολόγησης προϋποθέτει παρουσία δημόσιας αρχής δηλαδή του λιμενάρχη ή προξενικής αρχής. Με άλλα λόγια η σύμβαση ναυτολόγησης μπορεί να γίνει και προφορικά εφόσον συνάγεται προφανώς η αμοιβαία πρόθεση των μερών για παροχή αφ ενός και αποδοχή αφ ετέρου της εργασίας επί του πλοίου αρκεί η εγγραφή της στο ναυτολόγιο για να είναι αυτή ισχυρή, ενώ εάν παραληφθεί όμως η εγγραφή της στο ναυτολόγιο η σύμβαση ρυθμίζεται από τις διατάξεις του κοινού δικαίου και συγκεκριμένα των άρθρων του Αστικού Κώδικα που ισχύουν γενικά για τις συμβάσεις μίσθωσης εργασίας<sup>20</sup>. Χρήσιμο να σημειωθεί ότι υφίσταται και νομολογιακά η άποψη σύμφωνα με την οποία η εγγραφή της σύμβασης, με ή χωρίς έγγραφο τύπο και αν αυτή καταρτίστηκε,

<sup>17</sup> Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 189.

<sup>18</sup> Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 219.

<sup>19</sup> Χ. Αγαλλόπουλος σελ. 65, «Ελληνικόν Ναυτεργατικόν Δίκαιον» (1960).

<sup>20</sup> Ν.Δελούκα Ναυτικόν Δίκαιον σελ 200 επ.

στο ναυτολόγιο δεν κρίνεται απαραίτητη για την εγκυρότητά της, η οποία δύναται να αποδειχθεί με οποιοδήποτε άλλο αποδεικτικό μέσο. Επίσης υπάρχει η άποψη ότι στην περίπτωση επιβίβασης του ναυτικού στο πλοίο χωρίς προηγουμένως να έχει καταρτιστεί σύμβαση ναυτολόγησης, και χωρίς να έχει αυτή καταχωρηθεί στο ναυτολόγιο, μπορεί να θεωρηθεί αυτή σε ισχύ εφόσον ο πλοίαρχος όμως αποδεχθεί την παροχή υπηρεσιών του ναυτικού και σε καμία περίπτωση δεν δηλώσει ότι εναντιώνεται σε αυτή και την αρνείται<sup>21</sup>. Συνεπώς η απουσία του τύπου, της εγγραφής δηλαδή της σύμβασης στο ναυτολόγιο αναπληρώνεται από την εμφάνιση και του ναυτικού στο πλοίο και την έμπρακτη δέσμευση του για παροχή των υπηρεσιών του κατά το ταξίδι, χωρίς όμως να θίγονται ή να περιορίζονται τα συμφέροντα του ναυτικού από την μη τήρηση του προβλεπόμενου τύπου σύμφωνα με τα άρθρα του ΚΙΝΔ. Σε αυτή την κατεύθυνση, στην προστασία δηλαδή του ναυτικού στο χώρο εργασίας του καθώς και στον τρόπο παροχής αυτής<sup>22</sup>, λειτουργεί και ο διοικητικός και κρατικός έλεγχος που διενεργείται προκειμένου να διασφαλίζεται το κατάλληλο επίπεδο συνθηκών για το πλήρωμα, όπως και η σύσταση και των αντίστοιχων κοινωνικών ασφαλιστικών οργανισμών (Οίκος Ναύτου, Ν.Α.Τ., Εστία των Ναυτικών).<sup>23</sup>

Ο πλοίαρχος ως εκπρόσωπος του συμβαλλόμενου εφοπλιστή καταρτίζει τη σύμβαση με τον εκάστοτε ναυτολογούμενο και οι γενικοί και ειδικοί όροι αυτής

<sup>21</sup> Εφ.Πειρ.1556/1989, Εφ.Πειρ 2/1981, Εφ.Αθ. 2646/71, Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 222-224.

<sup>22</sup> Φ.Ε.Κ. Αρ. Φύλλου 1671, 5 Ιουλίου 2013 «ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΥ Άρθρο 2 Ελάχιστο όριο ηλικίας 1. Η πρόσληψη, απασχόληση ή εργασία επί πλοίου προσώπου ηλικίας μικρότερης των δεκαέξι (16) ετών απαγορεύεται. 2. Ναυτικοί ηλικίας μικρότερης των δεκαοκτώ (18) ετών απαγορεύεται να εργάζονται, σύμφωνα με το πρόγραμμα του πλοίου, κατά τη νύχτα μεταξύ των ωρών 22:00 και 07:00 ή μεταξύ των ωρών 23:00 και 08:00, κατ' επιλογή του πλοίαρχου. 3. Εξαιρέση από τη συμμόρφωση με τον περιορισμό περί νυχτερινής εργασίας επιτρέπεται όταν: α. παρεμποδίζεται η αποτελεσματική εκπαίδευση των ναυτικών που αφορά, σύμφωνα με τα θεσπισμένα προγράμματα και χρονοδιαγράμματα, ή β. η ειδική φύση του καθήκοντος ή το πρόγραμμα εκπαίδευσης σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία απαιτεί την εκτέλεση καθηκόντων τη νύχτα, ή γ. αντικειμενικοί λόγοι για την ομαλή δραστηριοποίηση του πλοίου το απαιτούν και χορηγείται η δέουσα ανάπαυση. 4. Ναυτικοί ηλικίας μικρότερης των δεκαοκτώ (18) ετών απαγορεύεται να απασχολούνται σε εργασίες ή να προσλαμβάνονται για εργασίες επί πλοίου κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5 του π.δ. 407/2001 «Μέτρα για την προστασία των νέων που απασχολούνται με σχέση ναυτικής εργασίας στο ναυτιλιακό και στον αλιευτικό τομέα για την προσαρμογή προς την οδηγία 94/33/ΕΚ» (Α' 289). Τα παραπάνω λαμβάνονται υπόψη κατά τη σύναψη της σύμβασης ναυτολόγησης και από τον πλοίαρχο κατά τη διάρκεια ναυτολόγησης.»

<sup>23</sup> Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 219

εγγράφονται στο ναυτολόγιο και ισχύουν και για κάθε μεταγενέστερη της σύνταξης ναυτολογίου πρόσληψη ναυτικού.<sup>24</sup>

#### 1.4. ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Η σύμβαση ναυτολόγησης όπως αναφέρθηκε ανωτέρω κατ'επιταγήν των άρθρων 53 επ. του ΚΙΝΔ καταρτίζεται με την εγγραφή αυτής στο ναυτολόγιο, οι όροι του οποίου δεσμεύουν και καθορίζουν και τις μεταγενέστερες αυτού συμβάσεις που θα υπογραφούν. Στην περίπτωση που εξετάζουμε τη σύμβαση ναυτολόγησης του πληρώματος, πραγματευόμαστε μία σύμβαση που διαθέτει μεν στοιχεία δημοσίου δικαίου (η παρουσία της δημόσιας αρχής κατά την κατάρτισή της) αλλά κατατάσσεται στην κατηγορία των συμβάσεων ιδιωτικού δικαίου ως σύμβαση μισθώσεως με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά από αυτά που συνήθως απαντώνται στις συμβάσεις μίσθωσης. Η σύμβαση ναυτολόγησης αποτελεί εμπορική πράξη τόσο για τον θαλάσσιο επιχειρηματία, πλοιοκτήτη κ.λ.π όσο και για τον ναυτολογούμενο<sup>25</sup> ενώ κατά άλλη άποψη η σύμβαση ναυτολόγησης όσον αφορά στον ναυτολογούμενο αποτελεί πράξη αστικού δικαίου<sup>26</sup>.

Η σύμβαση ναυτολόγησης όπως αναφέρθηκε αρκετές φορές στην παρούσα καταρτίζεται από τον πλοίαρχο με την ιδιότητα αυτού ως εκπροσώπου του συμβαλλόμενου εφοπλιστή με τον εκάστοτε ναυτολογούμενο, υπάρχουν όμως περιπτώσεις συμφωνιών – συμβάσεων που προσομοιάζουν μεν στη σύμβαση ναυτολόγησης αφού εντάσσονται στο γενικότερο πλαίσιο της ανάληψης υποχρέωσης για παροχή εργασίας επί αμοιβής όμως δεν συμβάλλεται σε αυτές ο πλοίαρχος άλλα τρίτα πρόσωπα επί παραδείγματι ο πράκτορας ή ο διαχειριστής του πλοίου. Σε αυτές τις περιπτώσεις δεν έχουμε να κάνουμε με σύμβαση ναυτολόγησης αλλά με απλή συμφωνία, «συμφωνητικό», μεταξύ των μερών που συμφωνούν εκ των προτέρων ότι θα ακολουθήσει σύμβαση ναυτολόγησης συνήθως όταν ο ναυτολογούμενος πρόκειται να αφιχθεί στον τόπο που βρίσκεται το πλοίο, ο οποίος φυσικά είναι διαφορετικός

---

<sup>24</sup> Άρθρο 55 ΚΙΝΔ

<sup>25</sup> Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 216, Κ. Καραβά Εμπορικών Δίκαιον Ι σελ.190 επ.

<sup>26</sup> Ν. Δελούκα Αντικείμενα και υποκείμενα των εμπορικών συναλλαγών σελ. 90.

από αυτόν στον οποίον βρίσκεται ο ναυτολογούμενος και για το λόγο αυτό υπογράφει το ως άνω συμφωνητικό και δηλώνει ότι θα ταξιδέψει μέχρι τον τόπο που βρίσκεται το πλοίο στο οποίο τελικά και θα ναυτολογηθεί με την υπογραφή της προβλεπόμενης, στα σχετικά άρθρα 39 και 53 του ΚΙΝΔ, σύμβασης ναυτολόγησης μεταξύ αυτού και του πλοιάρχου<sup>27</sup>. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι η απλή αυτή συμφωνία που χαρακτηρίστηκε ως συμφωνητικό και αποσκοπεί στην δέσμευση των δύο μερών ότι θα ακολουθήσει η υπογραφή της σύμβασης ναυτολόγησης μπορεί φαινομενικά να πλησιάζει στα στοιχεία του «προσύμφωνου» όμως από νομικής άποψης δε μπορεί να ταυτιστεί με αυτό τον χαρακτηρισμό διότι δεν υπογράφεται μεταξύ των τελικών και αρμόδιων συμβαλλομένων στη σύμβαση ναυτολόγησης, με άλλα λόγια δεν υπογράφεται μεταξύ του ναυτικού και του πλοιάρχου όπως θα συμβεί στην υπογραφή της σύμβασης ναυτολόγησης αλλά μεταξύ του ναυτικού και του πλοιοκτήτη ή τρίτου προσώπου αντιπροσώπου του, πάντως όχι του πλοιάρχου και δεν διαθέτει τον προβλεπόμενο απαιτούμενο έγγραφο τύπου της σύμβασης ναυτολόγησης, ως εκ τούτων σύμφωνα με τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα<sup>28</sup> δεν μπορεί να αποτελεί προσύμφωνο παρά μια απλή συμφωνία ως κοινό συμφωνητικό. Ο πλοίαρχος ενεργεί μεν όπως και ο κατά περίπτωση τρίτος, συνεργάτης του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή ως νόμιμος εκπρόσωπος αυτού ή ακόμα και ο ίδιος ο πλοιοκτήτης όταν συμβάλλεται αυτοπροσώπως, ωστόσο οι διατάξεις του ΚΙΝΔ αναφέρονται αποκλειστικά στο πρόσωπο του πλοιάρχου και προβλέπουν με σαφήνεια το ρόλο και τις αρμοδιότητές του εν προκειμένω στην υπογραφή και κατάρτιση της σύμβασης ναυτολόγησης ενώ κάποιες από αυτές είναι αναγκαστικού δικαίου και αποσκοπούν στην κοινή ασφάλεια και ωφέλεια. Για το λόγο αυτό η απλή συμφωνία ότι έπεται η υπογραφή της σύμβασης ναυτολόγησης δημιουργεί υποχρεώσεις σε αμφότερα τα μέρη με τρόπο που εάν ο ναυτικός αρνηθεί να εργαστεί παρέχοντας τις υπηρεσίες για τις οποίες δεσμεύτηκε με το συμφωνητικό ενέχεται απέναντι στον πλοιοκτήτη και εάν ο τελευταίος αρνείται να δεχθεί τις υπηρεσίες του ναυτικού, γεγονός το οποίο αποδέχθηκε αρχικά με την υπογραφή του ίδιου συμφωνητικού ενέχεται και αυτός απέναντι στον ναυτικό κατ' εφαρμογή των διατάξεων του κοινού Αστικού Κώδικα όπως αυτές ρυθμίζουν τις διαφορές που προκύπτουν από τις αμοτεροβαρείς συμβάσεις<sup>29</sup>.

<sup>27</sup> Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 217.

<sup>28</sup> Α.Κ. άρθρο 166.

<sup>29</sup> Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 218.



## 1.5. ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Όμως και η πρόσληψη<sup>30</sup> του πλοίαρχου πραγματοποιείται με τη σύμβαση ναυτολόγησης εφόσον φυσικά έχει προηγηθεί όπως ισχύει και για το υπόλοιπο πλήρωμα η απογραφή του, με τη μόνη διαφορά ότι ο πλοίαρχος συμβάλλεται ατομικά για τον ίδιον ως εργαζόμενος ενώ ο εφοπλιστής εκπροσωπείται από εξουσιοδοτημένο συνεργάτη του ή αυτοπροσώπως ενώ στη ναυτολόγηση του πλοίαρχου και εφόσον τηρηθεί έγγραφος τύπος συμβάλλεται και η δημόσια αρχή, σε αντίθετη περίπτωση η αρμόδια αρχή δεν συμβάλλεται όμως η σύμβαση καταρτίζεται ενώπιον της, γεγονός που αποσκοπεί στον πλήρη έλεγχο των προσόντων που απαιτούνται για τη θέση του πλοίαρχου και συγκεκριμένα των τίτλων σπουδών, των διπλωμάτων και των πτυχίων που απαιτούνται προκειμένου να αποδεικνύουν την απόκτηση εξειδικευμένης εκπαίδευσης του πλοίαρχου σύμφωνα με όσα ορίζονται στο 76 παρ 2 του ΚΑΝΔ. Για την ιδιότητα του πλοίαρχου ως μέλος του πληρώματος η νομολογία δεν έχει λάβει ξεκάθαρη θέση, παραδοσιακά το πρόσωπο του πλοίαρχου ήταν απόλυτα σεβαστό ως ο άμεσος συνεργάτης του εργοδότη και έχων την εξουσία και εξ αυτού δεν εξισωνόταν με το υπόλοιπο πλήρωμα, διαχωρισμός που διαπιστώνεται και στον ΚΙΝΔ όπου τα άρθρα 37-52<sup>31</sup> αναφέρονται στον πλοίαρχο ενώ τα επόμενα (53 επ.) ρυθμίζουν τα θέματα του πληρώματος γενικά.

Ωστόσο σύμφωνα με τα ίδια άρθρα του ΚΙΝΔ (37 επ.) θεωρητικά ο πλοίαρχος ως επικεφαλής του πληρώματος εφόσον ναυτολογηθεί στο πλοίο που θα παρέχει την εργασία του αναγνωρίζεται ως μέλος του πληρώματος, άποψη που φαίνεται να υπερισχύει σήμερα τόσο νομολογικά<sup>32</sup> όσο και συγγραφικά<sup>33</sup>.

Επίσης ιδιομορφία παρουσιάζει η λύση της σύμβασης ναυτολόγησης του πλοίαρχου, η οποία επέρχεται κατόπιν ειδικότερης ρύθμισης που αφορά αποκλειστικά στο πρόσωπό του και δεν επηρεάζει το υπόλοιπο πλήρωμα, με καταγγελία<sup>34</sup> του εργοδότη-ναυτιλιακού επιχειρηματία και μάλιστα χωρίς την πρόβλεψη αντίστοιχης αποζημίωσης όπως εφαρμόζεται αναλογικά για τους υπόλοιπους εργαζόμενους που ανήκουν στο πλήρωμα. Δηλαδή η ελεύθερη καταγγελία της σύμβασης εκ μέρους του

<sup>30</sup> ΚΙΝΔ άρθρο 37

<sup>31</sup> Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 187.

<sup>32</sup> Εφ.Αθ 1833/1986., Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 188.

<sup>33</sup> Καμβύσης Ναυτεργατικών Δίκαιον σελ.38

<sup>34</sup> ΚΙΝΔ Άρθρο 38. Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 213

πλοιοκτήτη χωρίς περιορισμό στο χρόνο και χωρίς πρόβλεψη αποζημίωσης στον απολυόμενο πλοίαρχο παρουσιάζει την άποψη κατά την οποία η σύμβαση ναυτολόγησης του πλοίαρχου διαθέτει στοιχεία της εντολής του Αστικού Κώδικα<sup>35</sup> και για το λόγο αυτό είναι εύλογη η διαπίστωση σύμφωνα με την οποία στη συγκεκριμένη σύμβαση είναι μία μικτή σύμβαση με εμφανέστατα τα στοιχεία της εντολής<sup>36</sup>.

Τέλος σχετικά με την εξέχουσα θέση του πλοίαρχου σε σχέση με τα υπόλοιπα πλήρωμα αξίζει να επισημανθεί ότι με το Π.Δ 12/1993 «περί προσβάσεως σε θέσεις ναυτικών επί ελληνικών εμπορικών πλοίων, ναυτικών υπηκόων κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ...» στο άρθρο 2, μετά την κατάργηση της προϋπόθεσης όπως αυτή είχε τεθεί σύμφωνα με την ισχύουσα τότε ελληνική νομοθεσία, κατά την οποία τα ναυτολογημένα μέλη του πληρώματος επί ελληνικού πλοίου ήταν απαραίτητο να έχουν την ελληνική ιθαγένεια, διατηρείται η ελληνική ιθαγένεια ως απαραίτητο κριτήριο για την πρόσληψη του πλοίαρχου και του αναπληρωτή πλοίαρχου επί ελληνικού πλοίου.

Ανακεφαλαιώνοντας τις μέχρι αυτό το σημείο εισαγωγικές στο κύριο θέμα της εργασίας παρατηρήσεις, διαπιστώνουμε ότι με την κατάρτιση της σύμβασης ναυτολόγησης και την τήρηση των απαιτούμενων για την ισχύ της διαδικαστικών ενεργειών (π.χ. απογραφή, εγγραφή της σύμβασης στο ναυτολόγιο) ο ναυτολογούμενος καθίσταται μέλος του πληρώματος και έτοιμος να παρέχει την υπηρεσία του στα πλαίσια της εκάστοτε ναυτικής αποστολής του πλοίου και κυρίως να αντιμετωπίσει εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες εργασίας, πρωτοφανείς για τα υπόλοιπα επαγγέλματα και καθοριζόμενες δραματικά από πολυάριθμους αστάθμητους παράγοντες (στοιχεία της φύσης, ανθυγιεινή διαβίωση, διαφορετικές κουλτούρες - γλώσσες και εθνικότητες, ψυχολογική πίεση λόγω έντονη νοσταλγίας του οικογενειακού περιβάλλοντος του ναυτικού ) που συχνά γίνονται αιτία να προκαλούνται ναυτεργατικά ατυχήματα , των οποίων οι εκτεταμένες συνέπειες βαραίνουν αμφότερα τα συμβαλλόμενα στη σύμβαση ναυτικής εργασίας μέρη και οι εκατέρωθεν απαιτήσεις αυτών επιζητούν άμεση ρύθμιση από το Εθνικό και Διεθνές Δίκαιο με τον κατάλληλο δυνατό τρόπο.

---

<sup>35</sup> Άρθρο 724 παρ 1.

<sup>36</sup> Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 198.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

#### 2.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ – ΕΝΝΟΙΑ ΒΙΑΙΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ – Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΑ ΑΡΘΡΑ ΤΟΥ ΚΙΝΔ.

Ναυτεργατικό ατύχημα καλείται το ατύχημα από βίαιο συμβάν που επέρχεται κατά την εκτέλεση της εργασίας ,ή εξ'αφορμής της εργασίας στον εργαζόμενο του πλοίου<sup>37</sup>. Με τη πρώτη ανάγνωση του ορισμού διαπιστώνουμε ότι προκειμένου να προσδώσουμε σε ένα γεγονός το χαρακτηρισμό << ναυτεργατικό ατύχημα >> υφίστανται κάποιες προϋποθέσεις:

- 1) Πρέπει το ατύχημα αυτό να προήλθε από βίαιο συμβάν,
- 2) απαραίτητως να τοποθετείται χρονικά στα πλαίσια εκτέλεσης της εργασίας ή εξ αφορμής αυτής
- 3) και φυσικά να έχει ως παθόντα τον εργαζόμενο-μέλος του πληρώματος του πλοίου.

Σχετικά με το πρώτο δεδομένο και την έννοια του βίαιου συμβάντος για να γίνει κατανοητή αρκεί να αναφερθεί ότι είναι απαραίτητο το βίαιο συμβάν ή με άλλα λόγια η αιφνίδια επενέργεια εξωτερικού αιτίου<sup>38</sup> να προκαλέσει στον εργαζόμενο-μέλος του πληρώματος βλάβη που δεν θα επερχόταν υπό τις συνήθειες και φυσιολογικές για το είδος της εργασίας του συνθήκες. Πριν όμως εξειδικεύσουμε στο ναυτεργατικό ατύχημα και στις σχετικές με αυτό έννοιες και περιπτώσεις είναι χρήσιμο να γνωρίσουμε το γενικότερο πλαίσιο της προστασίας των ναυτικών από ασθένεια και τραυματισμό κατά την εκτέλεση της εργασίας τους εφόσον οι διατάξεις που καλύπτουν αυτές τις περιπτώσεις έχουν εφαρμογή και στο ναυτεργατικό ατύχημα.

---

<sup>37</sup> Πρακτική Εφαρμογή Εργατικού Δικαίου Ι.Ληξουριώτης –Ναυτική Εργασία Τόμος 3<sup>α</sup> Σ.Λεκέα εκδ 2002σελ 61.

<sup>38</sup> Πρακτική Εφαρμογή Εργατικού Δικαίου Ι.Ληξουριώτης –Ναυτική Εργασία Τόμος 3<sup>α</sup> Σ.Λεκέα εκδ 2002 σελ 61.

Με τη διάταξη 66 του ΚΙΝΔ εδ. β' καλύπτονται οι οποιασδήποτε μορφής εκδηλωθείσες ασθένειες οι οποίες αποδίδονται σε ατύχημα από **βίαιο συμβάν** που λαμβάνει χώρα κατά την άσκηση των εργασιακών καθηκόντων του ναυτικού ή εξ αφορμής αυτής ενώ σε περίπτωση πρόκλησης ανικανότητας ή θανάτου του ναυτικού εφαρμόζονται παράλληλα και οι ειδικές διατάξεις για την αποζημίωση των εξ ατυχημάτων στην εργασία παθόντων ,δηλαδή του νόμου 551/1915, όπως κωδικοποιήθηκε με το β.δ. της 24.07./25.08.1920 και στον οποίον παραπέμπει το άρθρο 66 ΚΙΝΔ<sup>39</sup> όπως αυτό παρατίθεται κατωτέρω:

#### Άρθρο 66 ΚΙΝΔ:

<< Ο ναυτικός ασθενήσας, δικαιούται εις μισθόν και νοσηλεύεται δαπάναις του πλοίου , εάν δε η σύμβασις ναυτολογήσεως λυθή λόγω της ασθeneίας και νοσηλεύεται ούτος εκτός του πλοίου , δικαιούται εις τα νοσήλια και εις μισθόν εφ'όσον διαρκεί η ασθένεια ,ουχί όμως πέραν των τεσσάρων (4) μηνών. Αι ανωτέρω διατάξεις εφαρμόζονται και επί ατυχημάτων εκ **βιαιού συμβάντος** ,εάν δε ο ναυτικός υπέστη εξ' αυτών ανικανότητα προς εργασίαν , ως και εν περιπτώσει θανάτου αυτού , εφαρμόζονται και αι ειδικαί διατάξεις περί αποζημιώσεως των εξ' ατυχημάτων εν τη εργασία παθόντων. Προς υπολογισμόν των κατά το παρόν άρθρον απαιτήσεων επιτρέπεται να συνομολογείται ειδικός μισθός >>.

Η παρατεθείσα διάταξη ξεκινά με την αναφορά της <<ασθeneίας>> του ναυτικού και την προστασία αυτού για το λόγο αυτό είναι χρήσιμο να αναλυθεί ο όρος <<ασθeneία >> με σκοπό να γίνει κατανοητό ποιές περιπτώσεις και φαινόμενα περιλαμβάνει. Συγκεκριμένα όπως αναφέρθηκε στο σχετικό με τη σύμβαση ναυτολόγησις κεφάλαιο, κάθε μέλος του πληρώματος για να ναυτολογηθεί πρέπει να προσκομίσει εκτός από τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας και βεβαιώσεις για την κατάσταση υγείας (τεκμήριο υγείας)<sup>40</sup> του προκειμένου να αποδεικνύεται ότι είναι σε θέση να εργασθεί τόσο ο ίδιος

<sup>39</sup> Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Κάμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 269.

<sup>40</sup> Η Σύμβασις Ναυτολογήσεως Δημ. Νικολ. Κάμβύση 1962 σελ 126. Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Κάμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 251.

ασφαλώς όσο και το υπόλοιπο πλήρωμα που θα συνεργασθεί με αυτόν<sup>41</sup>. Για το λόγο αυτό το βάρος της απόδειξης για την ασθένεια του ναυτικού κατά το κρίσιμο διάστημα της ναυτολόγησης του το φέρει ο πλοιοκτήτης εφόσον ο εργαζόμενος πριν την κατάρτιση της εν λόγω σύμβασης εξετάζεται και από ιατρούς της ναυτιλιακής επιχείρησης. Άλλωστε για ασθένειες προϋπάρχουσες της ναυτολόγησης υφίσταται σύμφωνα με τη διάταξη 3 του 2652/1953 νομοθετικού διατάγματος πρόβλεψη καταβολής μισθού ασθενείας για χρονικό διάστημα μέχρι δύο (2) μήνες καθώς και ιατροφαρμακευτική, νοσοκομειακή περίθαλψη και παλιννόστηση. Στην κατηγορία των ασθενειών που προϋπήρχαν συγκαταλέγονται και οι αποκαλούμενες ως χρόνιες ασθένειες. Ένας γενικός ορισμός της ασθένειας θα μπορούσε να την περιγράψει ως ανώμαλη κατάσταση που εκδηλώνεται σε ψυχικό και σωματικό επίπεδο και για την αντιμετώπιση της οποίας ο ναυτικός είτε χρήζει θεραπευτικής αγωγής είτε υφίσταται τη συνέπεια της παροδικής ή μόνιμης στέρησης της ικανότητας προς παροχή των εργασιακών του καθηκόντων καθώς σε αρκετές περιπτώσεις οι συνέπειες αυτές λειτουργούν σωρευτικά<sup>42</sup>.

Η ασθένεια κατά το άρθρο 66 ΚΙΝΔ μπορεί να εμφανιστεί σε οποιοδήποτε χρονικό διάστημα από την έναρξη του πλου μέχρι και μετά την απόλυση του ναυτικού<sup>43</sup> (όπως επίσης και κατά την νόμιμη άδειά του) αρκεί τα συμπτώματα που εκδηλώνονται μετά τη λύση η λήξη της σύμβασης να αποδεικνύεται ότι προκλήθηκαν και ανάγονται χρονικά στο κατά την παροχή εργασίας διάστημα δηλαδή να συνδέονται άμεσα με την τότε εκτέλεση των εργασιακών του υπηρεσιών επί του πλοίου.<sup>44</sup> Στην περίπτωση όμως που η εκδήλωση της ασθένειας τοποθετείται χρονικά εντός των πλαισίων της ναυτολόγησης και όχι μετά τη λύση αυτής δεν απαιτείται η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ εργασίας και ασθένειας καθώς ισχύει όπως αναφέρθηκε ανωτέρω το τεκμήριο υγείας του ναυτικού.

---

<sup>41</sup> Άρθρο 3, 73η Διεθνής Σύμβαση περί Ιατρικής εξέτασης των ναυτικών>>>-v.1131/1981 Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 251.

<sup>42</sup> Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 251,257.

<sup>43</sup> Αρκεί η απόλυση να μην συντελέστηκε για λόγους ασθευείας του ναυτικού .Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 251.

<sup>44</sup> Αντιθέτως το άρθρο 23 ν.1752/51 ορίζει τη διάρκεια εκδήλωσης της ασθένειας κατά τον πλου ή στην υπηρεσία του πλου.

Η παροχή ενός μισθού και η νοσηλεία<sup>45</sup> - αποθεραπεία του ναυτικού με δαπάνες της επιχείρησης συνθέτουν τα βασικά στοιχεία της προστασίας που προβλέπεται στην περίπτωση ασθενείας του ναυτικού κατά το ως άνω άρθρο. Σε κάθε περίπτωση λύσης της σύμβασης ναυτολόγησης λόγω ασθενείας η περίθαλψη δεν μπορεί να υπερβαίνει τους 4 μήνες και η περίθαλψη αυτή συντελείται επί του πλοίου όταν αυτό είναι δυνατό άλλως επέρχεται αποβίβαση του ασθενούς εργαζόμενου στη ξηρά μέχρι να αναρρώσει πλήρως.

Στην πρόβλεψη της ως άνω διάταξης αξίζει να παρατηρήσει κανείς τη χρήση του όρου << μισθός >> και όχι αυτού της << αποζημίωσης >> όπως συνήθως απαντάται στις περιπτώσεις ασθενείας και γενικότερα εργατικών ατυχημάτων. Ο μισθός<sup>46</sup> ασθενείας κατά το άρθρο 66 ΚΙΝΔ δεν αποτελεί αποζημίωση αλλά διατηρεί την αρχική έννοιά του ως μισθός με τη μόνη διαφορά ότι καλείται μισθός ασθενείας, και παρέχεται με βάση το ως άνω άρθρο, ενώ για τον κοινό εργαζόμενο στην ξηρά με βάση τις οικίες διατάξεις του Αστικού Κώδικα<sup>47</sup>. Σχετικά με τη διάρκεια των τεσσάρων μηνών για καταβολή του μισθού στον ασθενή ναυτικό με βάση τη σχετική διάταξη ισχύει ότι το τετράμηνο ξεκινά από τη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης λόγω ασθενείας και καταλαμβάνει όλες τις περιπτώσεις ασθενείας ακόμα και αυτές που η ανικανότητα προς εργασία δεν έχει αποκατασταθεί εντός του συγκεκριμένου χρονικού πλαισίου. Τέλος στην τελευταία παράγραφο του άρθρου 66 ΚΙΝΔ αναφέρεται η συνυπολόγηση ειδικού μισθού για τον υπολογισμό των εν λόγω απαιτήσεων. Ο ειδικός αυτός μισθός καθορίζεται με βάση τις εκάστοτε συλλογικές συμβάσεις και αφορά σε κάλυψη νοσηλείας σε νοσοκομειακό και εξωνοσοκομειακό επίπεδο.

Σχετικά με τον ειδικό μισθό οι συλλογικές συμβάσεις καθορίζουν για τους ασθενείς εκτός του πλοίου ναυτικούς το ποσό που αντιστοιχεί στην καθημερινή δαπάνη για κατανάλωση τροφής και διαμορφώνουν το ποσό ανάλογα με το

<sup>45</sup> Στη νοσηλεία περιλαμβάνονται όλες οι δαπάνες θεραπείας, φαρμακευτικής αγωγής, εξετάσεων, διαμονής σε κάποιες περιπτώσεις και κυρίως νοσοκομειακής περίθαλψης όπως επίσης και κάθε δαπάνη για επιγενόμενη του ατυχήματος αναγκαία για την υγεία του ναυτικού επέμβαση. Τέλος στις δαπάνες αυτές συνυπολογίζονται και σε περίπτωση θανάτου του ναυτικού όλα τα έξοδα κηδείας και αποστολής σορού και προσωπικών του πραγμάτων. Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 251.

<sup>46</sup> Στον μισθό ασθενείας περιλαμβάνεται το αντίτιμο της τροφής ΕΠ 72/80.

<sup>47</sup> Άρθρα 657-658 ΑΚ Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 254.

νόμισμα που χρησιμοποιείται στην εκάστοτε περιοχή που νοσηλεύεται το μέλος του πληρώματος.

Όπως είναι αναμενόμενο υπεύθυνος για την προστασία του ναυτικού καθίσταται ο εκάστοτε αντισυμβαλλόμενος του ναυτικού στη σύμβαση ναυτολόγησης δηλαδή αυτός τον οποίον εκπροσωπεί σε κάθε κατάρτιση σύμβασης ο πλοίαρχος υπογράφοντας αντ' αυτού και για λογαριασμό του, με άλλα λόγια ο πλοιοκτήτης ή οι πλοιοκτήτες στην περίπτωση συνιδιοκτησίας και η ευθύνη του αυτή είναι εις ολόκληρον και αντιστοιχεί μέχρι την ολική αξία του πλοίου<sup>48</sup>.

## 2.2 Η ΑΣΘΕΝΕΙΑ ΩΣ ΛΟΓΟΣ ΑΠΟΛΥΣΗΣ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Έχοντας ως εξασφάλιση για τη ικανοποίηση των εργασιακών απαιτήσεών τους δυνητικά διαθέσιμο ένα τόσο μεγάλο περιουσιακό στοιχείο, οι ναυτικοί συχνά έσπευδαν κάποιες φορές και σκοπίμως να αναζητήσουν δικαστικώς αποζημίωση και προστασία λόγω απόλυσής τους από το πλοίο συνεπεία εκδηλωθείσας σε αυτούς ασθένειας, κυρίως στις περιπτώσεις που η απόλυσή τους από το πλοίο είχε συντελεσθεί πολύ νωρίτερα. Για το λόγο αυτό αρχικά η προθεσμία για την έγερση αγωγής ήταν τριάντα ημερών<sup>49</sup> ενώ στη συνέχεια έγινε τετράμηνη και αφορούσε περιπτώσεις απόλυσης <<αμοιβαίας συναίνεσης>><sup>50</sup>. Με την αιτιολογία της κοινής συναίνεσης δηλαδή κοινής απόφασης του εργαζόμενου από τη μία και του εργοδότη από την άλλη μεριά, αποκλειόταν η ασθένεια του ναυτικού ως λόγος απόλυσης και κατ' επέκταση λύσεως της σύμβασης ναυτολόγησης, ωστόσο σε κάποιες περιπτώσεις παρατηρήθηκε εικονική απόλυση αμοιβαίας συναίνεσης ενώ στην

<sup>48</sup> ΜΠΠ 135/78, Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση σελ 328. Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 256.

<sup>49</sup> Νόμος 2652/1953.

<sup>50</sup> Η παράγραφος 7 του άρθρου 3 ΝΔ 2652/1953 τροποποιήθηκε από το Προεδρικό Διάταγμα 1212/1981 και όρισε την προθεσμία παραγραφής για την αγωγή αποζημίωσης του ναυτικού σε τέσσερις μήνες από την κοινή συναίνεση απόλυσής του. Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 258.

πραγματικότητα η ασθένεια του ναυτικού ήταν ο λόγος της απόλυσης αυτού, οπότε μόνο σε αυτή την περίπτωση η τετράμηνη ταχθείσα εξ του νόμου προθεσμία δεν ισχύει<sup>51</sup>. Η ρύθμιση<sup>52</sup> που ανέθετε σε δύο πραγματογνώμονες τουλάχιστον, την έρευνα για τη διαπίστωση της αιτιώδους συνάφειας μεταξύ αφ ενός της εκδηλωθείσας ασθένειας και αφ ετέρου της εργασίας που εκτελούσε ο ναυτικός επί του πλοίου έθεσε τέλος στις αμφιβολίες για την αληθινή αιτία της εκάστοτε απόλυσης αρκεί η αγωγή διεκδίκησης της αποζημίωσης να έχει ασκηθεί εμπρόθεσμα δηλαδή εντός της τετράμηνης, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, προθεσμίας. Στο σημείο αυτό είναι χρήσιμο να αναφερθεί ότι όλες οι διατάξεις που αφορούν στην προστασία του ναυτικού σχετικά με την ασθένεια αυτού έχουν χαρακτηριστεί ως δημοσίας τάξεως<sup>53</sup> και ως εκ τούτου ακόμα και στην περίπτωση που πραγματοποιηθεί εκ των προτέρων ή και εν συνεχεία στη διάρκεια της σύμβασης ναυτολόγησης συμφωνία για παραίτηση από τα δικαιώματα διεκδίκησης των μέσων προστασίας εκ μέρους του δικαιούχου ναυτικού η συμφωνία αυτή δεν αποκτά καμία απολύτως ισχύ και φυσικά δεν δεσμεύει ούτε στο ελάχιστο τον εργαζόμενο στις κινήσεις διεκδίκησης των νομίμων απαιτήσεών του<sup>54</sup>.

Ωστόσο ο συμβιβασμός αποτελεί μία πρόταση που μπορεί να εξυπηρετήσει και τις δύο εμπλεκόμενες πλευρές χωρίς όμως να θίγει ή αποδυναμώνει τα συμφέροντα του ασθενούς ναυτικού για το λόγο αυτό δεν απαγορεύεται η προσπάθεια επίτευξής του αρκεί να μην υποκρύπτει τυχόν μορφή παραίτησης δικαιώματος εκ μέρους του ναυτικού<sup>55</sup>.

---

<sup>51</sup> Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο 1982 Δημ. Νικολ. Καμβύση σελ 222. Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 259.

<sup>52</sup> Η παράγραφος 7 εδάφιο β του άρθρου 3 ΝΔ 2652/53 όπως τροποποιήθηκε από το ΝΔ 1212/81 επί αγωγής αποζημίωσης και παροχής ιατρικής περίθαλψης.

<sup>53</sup> Σχετικά με τα δικαιώματα που απορρέουν από διατάξεις δημοσίας τάξης (281ΑΚ) υπάρχει πλούσια νομολογία και αντιτιθέμενες απόψεις όσον αφορά στην καταχρηστική μορφή της άσκησης δικαιώματος με παρεκκλίσεις. ΑΠ 483/62, ΑΠ 80/63, ΑΠ 661/63.

<sup>54</sup> Η βούληση του νομοθέτη για προστασία του ναυτικού από την παραίτηση των νομίμων δικαιωμάτων του και η απαγόρευση κάθε αντίθετης συμφωνίας καθίσταται σαφής σε πλήθος σχετικών διατάξεων όπως 697 ΑΚ, άρθρο 8 νόμος 2112/1920, άρθρο 4 νόμος 1843/1939, άρθρο 5 νόμος 539/1945.

<sup>55</sup> Ο συμβιβασμός είναι επιτρεπτός μόνο σε περιπτώσεις που υφίσταται αμφιβολία για την έκβαση της δίκης που αφορά στην έγερση της αγωγής του ναυτικού και η αβεβαιότητα της ικανοποίησής των απαιτήσεών του είναι έντονη τόσο σε νομικό όσο και σε πραγματικό επίπεδο. Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 264.



## Άρθρο 67 ΚΙΝΔ:

<< Αι διατάξεις του προηγούμενου άρθρου , (66 ΚΙΝΔ) καθόσον αφορά εις τον μισθόν και την αποζημίωσιν , δεν εφαρμόζονται εις ην περίπτωση η ασθένεια οφείλεται εις ίδιον του ναυτικού πταίσμα >>.

Από την ανάγνωση του σχετικού άρθρου καθίσταται σαφές ότι η προστασία υπέρ του εργαζόμενου στη θάλασσα παύει να ισχύει στην περίπτωση που η βλάβη που προκλήθηκε σε αυτόν είναι απότοκος δικού του πταίσματος<sup>56</sup> . Η ενέργεια-πταίσμα του ναυτικού πρέπει να αποδίδεται σε δόλο ή βαριά αμέλεια<sup>57</sup> αλλά όχι και σε ελαφρά αμέλεια και στην περίπτωση αυτή η ναυτιλιακή επιχείρηση δεν υποχρεούται να καταβάλλει τον προβλεπόμενο μισθό παρά μόνο τις δαπάνες νοσηλείας ενώ δεν εφαρμόζονται οι περί αποζημίωσης ειδικές διατάξεις υπέρ του ναυτικού. Η διάταξη 67 ΚΙΝΔ δεν αφαιρεί από τον ναυτικό το δικαίωμα κάλυψης των δαπανών της νοσηλείας του από τον πλοιοκτήτη , οποίος είναι εκ του νόμου<sup>58</sup> υποχρεωμένος να παρέχει τα αναγκαία για την πρόνοια και θεραπεία του ασθενούς εργαζομένου επί του πλοίου ,όμως ο πλοιοκτήτης διαθέτει το δικαίωμα να προβάλλει την ένσταση του συντρέχοντος πταίσματος εάν ο ναυτικός επιδιώξει να διεκδικήσει κάτι πέραν των νοσηλείων του<sup>59</sup>.

Εξαιρετικό ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι επιμέρους περιπτώσεις εκδήλωσης ασθένειας των ναυτικών για το αν μπορούν να αποδοθούν σε πταίσμα που διέπραξε ο ναυτικός και κατ επέκταση να περιοριστεί η ευθύνη του πλοιοκτήτη απέναντί του. Οι εκ των συνηθέστερων αιτίων που προκαλούν τραυματισμό ή και άλλες μορφές ασθένειας των ναυτικών μπορεί να θεωρηθεί η μέθη<sup>60</sup> καθώς και το αφροδίσιο νόσημα<sup>61</sup> . Τόσο στην περίπτωση της μέθης όσο

<sup>56</sup> Η υποχρέωση του εργοδότη για παροχή περίθαλψης και ιατρικής βοήθειας δεν υπάρχει εάν η ασθένεια του εργαζόμενου οφείλεται σε δόλο βαριά αμέλεια αυτού σχετικά με διάταξη του εργατικού δικαίου που απαντάται στον ΑΚ άρθρο 660.

<sup>57</sup> Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο 1982 Δημ. Νικολ. Καμβύση σελ 240.ΜΠΠ 581/72, ΕΠ 454/86.

<sup>58</sup> Κανονισμός εργασίας Φ/Γ 800 κοχ.

<sup>59</sup> Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 267.Για την αναζήτηση νοσηλείων είναι δυνατόν να προταθεί συμψηφισμός μεταξύ κέρδους και ζημίας με δεδομένου του πταίσματος του ναυτικού παρατίθεται σχετική νομολογία ΕΠ 1368/82, ΕΠ 454/86.

<sup>60</sup> Το άρθρο 233 ΚΔΝΔ προβλέπει ποινικές κυρώσεις για τον ναυτικό που βρίσκεται υπό κατάσταση μέθης κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των εργασιακών καθηκόντων του.

και σε αυτή του αφροδίσιου νοσήματος για να αποδοθεί σε πταίσμα του ναυτικού η ασθένεια απαιτείται δόλος ή βαριά αμέλεια, η οποία συνήθως ελλείπει όταν δεν υπάρχει σκοπιμότητα στη μέθη και ιδιαίτερος σοβαρές εκτροπές στο αφροδίσιο νόσημα.

Σύμφωνα με τα άρθρα και τις ειδικές διατάξεις που αναπτύχθηκαν ανωτέρω ,κυρίως το άρθρο 66 και 67 ΚΙΝΔ, καθίσταται σαφές ότι ο νομοθέτης είχε ως πρωταρχικό του μέλημα τη θέσπιση μέτρων για την προστασία του ναυτικού λαμβάνοντας φυσικά υπ όψιν τη φύση του επαγγέλματος αυτού και τους συνδεδεμένους με αυτό κινδύνους ανεξαρτήτως είδους της παρεχόμενης από τον ναυτικό εργασίας. Οι διατάξεις του σχετικού άρθρου (66 ΚΙΝΔ) για προστασία του ασθενούς ναυτικού ισχύουν και στις περιπτώσεις των ατυχημάτων που προκαλούνται από βίαιο συμβάν, δηλαδή των ναυτεργατικών ατυχημάτων που θα αποτελέσουν το κυρίως θέμα της παρούσας εργασίας, και στην περίπτωση θανάτου ή ανικανότητας προς εργασία του ναυτικού τίθενται σε εφαρμογή οι διατάξεις αποζημίωσης των εξ ατυχημάτων εις την εργασία παθόντων δηλαδή του νόμου 551/1915<sup>62</sup>. Σύμφωνα με το άρθρο 1 του οικείου νόμου ισχύει :

<<Ατύχημα εκ βιαίου συμβάντος , επερχόμενο εις εργάτην ή υπάλληλον των εν τω άρθρω 2 εργασιών και επιχειρήσεων, εν τη εκτέλεσει της εργασίας ή εξ' αφορμής αυτής, παρέχει εις τα κατά τας διατάξεις του παρόντος νόμου δικαιούμενα πρόσωπα δικαίωμα αποζημιώσεως απέναντι του κυρίου της επιχειρήσεως , εάν η εις τον παθόντα εκ του ατυχήματος προελθούσα διακοπή της εργασίας διήρκησε πλέον των τεσσάρων ημερών , εξαιρουμένης μόνον της περιπτώσεως καθ'ην ο παθών εκ προθέσεως προκάλεσε το επελθόν ατύχημα>>. Από την ανάγνωση του ανωτέρω άρθρου η προσοχή εστιάζεται στο σίγουρα βασικότερο στοιχείο που αφορά στον χαρακτηρισμό ενός ατυχήματος ως

---

<sup>61</sup> οι συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας για τους εν λόγω ασθενείς προβλέπουν καταβολή μόνο του αντιτίμου της τροφής. Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 267

<sup>62</sup> Όπως αυτός ισχύει μετά την τροποποίησή του από το β.δ. της 24.7-25.8.1920 και διατηρήθηκε σε ισχύ και μετά την εισαγωγή του ΑΚ άρθρο 38 εδ. Α' Εισαγωγικός Νόμος ΑΚ. ,Επίσης αρχικά ο οικείος νόμος εξαιρούσε τους εργάτες θάλασσας από την εφαρμογή του και παρέπεμπε στο ν.ΓΣΚΣΤ/1907 περί ΝΑΤ για τη ρύθμιση των θεμάτων της ασθενείας αυτών, όμως με τον ν. 2193/1920 όλοι οι ναυτικοί συμπεριλαμβανομένων και των εργατών θαλάσσης υπάγονται στη ρύθμιση του 551/ 1915, Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 269.

εργατικό ή ναυτεργατικό και αυτό δεν είναι άλλο από την απαραίτητη χρονική σύνδεση του επελθόντος ατυχήματος αφ ενός και της εκτέλεση εργασιακών καθηκόντων ή αφορμής αυτών αφ ετέρου (εν τη εκτέλεσει της εργασίας ή εξ' αφορμής αυτής).

Όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή της έννοιας του ναυτεργατικού ατυχήματος η έννοια του βίαιου συμβάντος για να γίνει κατανοητή αρκεί να αναφερθεί ότι είναι απαραίτητο το βίαιο συμβάν ή με άλλα λόγια η αιφνίδια επενέργεια εξωτερικού αιτίου<sup>63</sup> να προκαλέσει στον εργαζόμενο<sup>64</sup>-μέλος του πληρώματος βλάβη που δεν θα επερχόταν υπό τις συνήθειες και φυσιολογικές για το είδος της εργασίας του συνθήκες. Πρόκειται δηλαδή για έκτακτο περιστατικό που δεν σχετίζεται σε καμία περίπτωση με τη συνήθη κλινική εικόνα του οργανισμού του ασθενούς ναυτικού και που κατέστη ικανό να προκαλέσει τη βλάβη στον παθόντα ναυτικό<sup>65</sup>. Ωστόσο όταν οι συνθήκες εργασίας είναι δυσμενείς εκ της φύσεως της εργασίας και δεν δυσχεραίνουν ξαφνικά και απρόοπτα με αποτέλεσμα να χαρακτηριστούν ως βίαιο συμβάν τότε δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις για υπαγωγή στις διατάξεις του εργατικού ατυχήματος<sup>66</sup>. Με άλλα λόγια δεν αποτελεί εργατικό ατύχημα η ασθένεια που αποδίδεται σε συνδυασμό διαφορετικών αιτιών που λειτουργούν προοδευτικά στον οργανισμό στα πλαίσια του επαγγέλματος.

---

<sup>63</sup> Πρακτική Εφαρμογή Εργατικού Δικαίου Ι.Ληξουριώτης –Ναυτική Εργασία Τόμος 3<sup>α</sup> Σ.Λεκέα εκδ 2002 σελ 61.

<sup>64</sup> Σύμφωνα με την 623/79 απόφαση του Εφετείου Πειραιά γενικά εργατικό ατύχημα καλείται ο θάνατος ή η βλάβη του σώματος ή της υγείας, τα οποία είναι αποτέλεσμα βιαιότητας και αιφνίδιας επενέργειας εξωτερικού αιτίου, συνδεδεμένου προς την εργασία, ως εκ της εμφανίσεώς του κατά την εκτέλεση ή εξ' αφορμής αυτής. Επίσης σύμφωνα με απόφαση του Αρείου Πάγου υπάρχει εργατικό ατύχημα όταν τούτο οφείλεται εις νόσο επελθούσα εξ' απροβλέπτου και αιφνιδίου περιστατικού συνδεδεμένου με την εργασία ή εκ της εκτελέσεως της εργασίας υπό έκτακτες και ανώμαλες συνθήκες. Είναι δε αδιάφορο για να χαρακτηριστεί ένα ατύχημα ως εργατικό εάν η σύμβαση εργασίας είναι έγκυρη ή άκυρη, Εφ.Πειρ 349/79.

<sup>65</sup> Ατύχημα εκ βίαιου συμβάντος αποτελεί και ο θάνατος προσώπου, που ανήκει στην κατηγορία της διάταξης του νόμου 551/1915, που αποδίδεται σε νόσο που εμφανίστηκε, προκλήθηκε ή επιδεινώθηκε λόγω έκτακτου, αιφνιδίου και εξωτερικού αιτίου άσχετου τόσο με τον οργανισμό του παθόντα όσο και με τη προοδευτική, συνήθη αποδυνάμωση του οργανισμού συνεπεία της μορφής και της έντασης της εργασίας, αλλά συνδεδεμένου χρονικά με την εργασία του ναυτικού ή με αφορμή αυτή και με βασική προϋπόθεση ότι το ατύχημα που προκλήθηκε οφείλεται στο αιφνίδιο έκτακτο αίτιο. Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 272.

<sup>66</sup> ΑΠ 650/79, 310/80, Εφ. Πειραιά 1049/79.

Ωστόσο μετά την εκδήλωση της ασθένειας οπότε και ο οργανισμός του ναυτικού είναι αποδυναμωμένος και χρήζει ιδιαίτερης φροντίδας οι συνθήκες της εκάστοτε εργασίας παρόλο που πριν την ασθένεια θεωρούνταν συνήθεις και φυσιολογικές, μετά από αυτή μετατρέπονται σε ασύνηθες και εξαιρετικές προσλαμβάνουν δηλαδή τα χαρακτηριστικά του βιαίου συμβάντος λόγω της κακής κλινικής κατάστασης του ναυτικού κατά τη διάρκεια τη οποίας δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις μέχρι πρότινος προγραμματισμένες εργασιακές του υποχρεώσεις και στην περίπτωση αυτή η επιδείνωση της υγείας εμπίπτει στην έννοια του εργατικού ατυχήματος<sup>67</sup>. Ο εργοδότης σε αυτή την περίπτωση εφόσον γνωρίζει την κατάσταση της υγείας του εργαζομένου στην επιχείρησή του οφείλει να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα ώστε να προφυλάσσεται στο μέγιστο δυνατό η υγεία και γενικότερα η ζωή του ναυτικού<sup>68</sup>. Η μέριμνα αυτής της μορφής εκ μέρους του εργοδότη πραγματοποιείται και σε αυτή την περίπτωση από τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του δηλαδή τον πλοίαρχο, ο οποίος όντας γνώστης της κατάστασης της υγείας του ναυτικού φροντίζει αν ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να αποφευχθεί η επιδείνωση της κλινικής εικόνας του ναυτικού.

### 2.3 Η ΑΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΑΘΟΝΤΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

#### ΚΑΙ Ο ΔΟΛΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΔΟΤΗ

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ως εξαιρετική παράμετρος στο ναυτεργατικό ατύχημα αφ ενός η **αμέλεια** του παθόντος και αφ ετέρου ο **δόλος**

---

<sup>67</sup> Ως εργατικό ατύχημα θεωρείται και η ασθένεια που αποδίδεται στην επέλευση ψυχικού κλονισμού ή έντονης συγκίνησης που προκλήθηκε από εξωτερικό αφνίδιο αίτιο και έλαβε χώρα κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης εργασιακών καθηκόντων ή με αφορμή αυτήν. Στην κατηγορία των αιτίων αυτών συγκαταλέγεται η απειλή, ο φόβος και η ψυχική διαταραχή καθώς και κάθε άλλο συναφές γεγονός. Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 271 υποσημειώσεις.

<sup>68</sup> ΑΠ 305/87 και ΑΠ 226/87, Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 272-273.

του εργοδότη. Γενικά ισχύει ότι η ευθύνη του εργοδότη σχετικά με το ατύχημα δεν παύει να υφίσταται ακόμα και αν αυτό αποδίδεται σε αμέλεια του ναυτικού εφόσον είναι ισχυρή η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ εκτέλεσης εργασιακών καθηκόντων και ατυχήματος αλλά στην περίπτωση αυτή (ύπαρξη αμέλειας εκ μέρους του παθόντα ναυτικού) η οφειλόμενη στον παθόντα εργαζόμενο αποζημίωση περιορίζεται προς όφελος του πλοιοκτήτη<sup>69</sup>. Ο περιορισμός του ποσού της αποζημίωσης υπαγορεύεται σαφώς από τις διατάξεις του νόμου 551/1915 και η ύπαρξη της τυχόν αμέλειας διαπιστώνεται από το δικαστήριο με κριτήριο εάν ο εργαζόμενος παρέβη αδικαιολόγητα όρους ασφαλείας ή κανονισμού που προβλέπονται σε διατάγματα ή νόμους, οπότε σε αυτή την περίπτωση η αμέλεια που επέδειξε ο ναυτικός θεωρείται **ειδική αμέλεια** και η μείωση της αποζημίωσης θα διαταχθεί δικαστικώς. Σε αντίθετη περίπτωση, εάν η αμέλεια του ναυτικού κρινόταν ως απλή και μη συνδεδεμένη με παραβάσεις ανώτατων όρων ασφαλείας δεν θα λαμβανόταν υπόψη και κατ' επέκταση δεν θα επενεργούσε στο ποσό της αποζημίωσης<sup>70</sup>. Η μείωση της αποζημίωσης σύμφωνα με τον ανωτέρω νόμο μπορεί να αποφασιστεί κατά την κρίση του εκάστοτε δικαστή μέχρι όμως το μισό του ποσού της οφειλόμενης αποζημίωσης και σε καμία περίπτωση περισσότερο<sup>71</sup>. Στον οικείο νόμο 551/1915 εκτός των διατάξεων που αφορούν στην αμέλεια του παθόντα υπάρχει πρόβλεψη και για τις περιπτώσεις που αποδεικνύεται ότι το ατύχημα προκλήθηκε από γεγονός άμεσα συνδεδεμένο με το δόλο ή πρόθεση του πλοιοκτήτη ή προστηθέντος αυτού.

Κατά τη διάταξη του άρθρου 16 του νόμου 551/1915 ο παθών ναυτικός ή τα δικαιούχα σε περίπτωση θανάτου αυτού πρόσωπα διαθέτουν το *εκλεκτικό δικαίωμα* να διεκδικήσουν τις απαιτήσεις τους με βάση είτε τα προβλεπόμενα στον ανωτέρω νόμο για αποζημίωση είτε τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα του κοινού Δικαίου εφόσον η πρόκληση του ατυχήματος και της ζημίας του ναυτικού αποδίδεται σε δόλο του εργοδότη του. Σε περίπτωση δε που το πρόσωπο του

---

<sup>69</sup> Την άποψη αυτή υποστηρίζουν αρκετές δικαστηριακές αποφάσεις όπως ΑΠ 1404/86, ΕΠ 1119/87.

<sup>70</sup> Η μείωση του ποσού της αποζημίωσης προβλέπεται από τις διατάξεις του νόμου 551/1915 και σχετικά με την αμέλεια δεν βρίσκει εφαρμογή το άρθρο 300 του Α.Κ. περί συντρέχοντος πταίσματος. Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 273 βλ υποσημειώσεις. ΜΠΠ 2038/93.

<sup>71</sup> Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 274.

πλοιοκτήτη είναι διαφορετικό από αυτό του υπαίτιου που ενήργησε με δόλο είναι δυνατόν η αποζημίωση για το ατύχημα και την αποκατάσταση αυτού να αναζητηθεί με βάση το νόμο 551/1915 και η αποζημίωση για αδικοπραξία να αναζητηθεί με βάση τον Αστικό Κώδικα από συνδυασμό διατάξεων με κυριότερη αυτή του άρθρου 914. Ωστόσο για να έχει τύχη η διεκδίκηση της αποζημίωσης με βάση το κοινό δίκαιο είναι απαραίτητο να αποδεικνύεται ότι ο εργοδότης ή πρόσωπο εργαζόμενο σε αυτόν ενήργησε με πρόθεση ή δεν συμμορφώθηκε με όρο ή όρους ασφαλείας, κανονισμούς ή νόμους και εξ αυτής της παράβασης προκλήθηκε το ατύχημα. Η παράβαση κανονισμού εκ του εργοδότη ή προστηθέντος του που γεννά την απαίτηση για αποζημίωση του παθόντα με βάση τα άρθρα του κοινού δικαίου πρέπει να αφορά σε ειδικό όρο ασφαλείας ή τηρήση του οποίου επιβάλλεται στον πλοιοκτήτη και όχι σε γενικό κανόνα λειτουργίας και προστασίας της ζωής και της υγείας των εργαζομένων διότι σε αυτές τις περιπτώσεις (παράβαση γενικού κανόνα λειτουργίας) οι απαιτήσεις που διεκδικούνται δεν είναι δυνατόν να ευδοκιμήσουν στηριζόμενες στις διατάξεις του κοινού δικαίου<sup>72</sup>. Βασιζόμενη και κινούμενη στη λογική αυτής της διάταξης η σύνθεση του Μονομελούς Δικαστηρίου Πειραιά εξέδωσε απόφαση σύμφωνα με την οποία ο θάνατος ναυτικού, κατά την προσπάθεια του να αντικαταστήσει ελαστικά στεγανοποίησης στο πλοίο, προκλήθηκε από ξαφνική αναδίπλωση των ελαστικών μεταξύ τους λόγω κακής συντήρησης και εν γένει μέριμνας για αποκατάσταση κάθε δυσλειτουργίας μηχανήματος του πλοίου, της οποίας φυσικά ήταν γνώστης και αρμόδιος για την επίλυση ο Ά μηχανικός του πλοίου καθώς και ο πλοίαρχος.

Εν προκειμένω η παράβαση που αποδόθηκε σε βαριά αμέλεια των υπευθύνων - προστηθέντων του εργοδότη, αφορούσε σε ειδικό όρο ασφαλείας<sup>73</sup> και εξ' αυτού κρίθηκε νόμιμη η δικαστική επιδίωξη της αποζημίωσης κατά το

---

<sup>72</sup> Οι ειδικοί αυτοί όροι δεν προβλέπονται από ο άρθρο 662 ΑΚ. ούτε από τα σχετικά άρθρα του ΚΔΝΔ στα οποία προβλέπονται οι υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη και του πλοίαρχου. Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 277.

<sup>73</sup> Ενδεικτικά αναφέρονται ως ειδικοί όροι οι διατάξεις του Κανονισμού Εργασίας Φ/Γ πλοίων και Επιβατηγών (β.δ. 806/70 και 683/60, καθώς επίσης και άρθρα του ΚΔΝΔ, όπως 104, 223 και 224, ή άρθρα του κανονισμού για τα καθήκοντα πλοίαρχου και υποπλοίαρχου κ.λ.π.

κοινό Αστικό Δίκαιο.<sup>74</sup> Εφόσον ο παθών ναυτικός ή τα συνδεόμενα με αυτόν δικαιούχα για διεκδίκηση αποζημίωσης πρόσωπα επιλέξουν να ασκήσουν αγωγή στηριζόμενη στις διατάξεις του ν.551, ο υπεύθυνος εργοδότης (και οι προστηθέντες του) απαλλάσσεται της ευθύνης κατά το κοινό δίκαιο και περιορίζεται η ευθύνη αυτού κατά την πρόβλεψη των διατάξεων του ν. 551.

Συνοψίζοντας, συνάγεται το συμπέρασμα ότι εξαιρετικά στις περιπτώσεις ναυτεργατικών-εργατικών ατυχημάτων η ευθύνη του εργοδότη είναι αντικειμενική και δεν απαιτείται η ύπαρξη υπαιτιότητας προκειμένου να αποζημιώσει αυτός τον παθόντα ναυτικό κατά την διάταξη του ν. 551/1915 όπου προβλέπεται περιορισμένη ανάλογα με τη σωματική βλάβη αποζημίωση.

Αντιθέτως η ύπαρξη υπαιτιότητας είναι καθοριστικής σημασίας και απαιτούμενη στην διεκδίκηση της πλήρους αποζημίωσης κατά τις διατάξεις του κοινού δικαίου, (άρθρα 914,922,928-932 Α.Κ.) οπότε με τον τρόπο αυτό καθίσταται δυνατή και η επιδίκαση αποζημίωσης πέραν της περιουσιακής ζημίας και για ηθική βλάβη αρκεί να υπάρχει αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της επέλευσης του ατυχήματος και της ζημιογόνου πράξης που αποδίδεται σε δόλο, βαριά αμέλεια ή πταίσμα του εργοδότη ή των προστηθέντων του.

---

<sup>74</sup> Μ.Π.Π. Απόφαση 1269/1992 .Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 277

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ

#### 3.1. ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ - ΕΚΤΑΣΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΠΟΣΟΥ

Η ρύθμιση των διατάξεων που αφορούν στην αποζημίωση του εργαζόμενου ναυτικού εναρμονίζονται με τη λογική της επιτακτικής ανάγκης για ιδιαίτερη προστασία του ναυτικού επαγγέλματος σε συνάρτηση με τους κινδύνους που παρουσιάζονται κατά την άσκηση αυτού σε βαθμό που το ξεχωρίζει από σχεδόν όλα τα υπόλοιπα επαγγέλματα σε βαθμό δυσκολίας και επικινδυνότητας, σε καθημερινή βάση. Η παρουσία του ιδιαίτερου κινδύνου<sup>75</sup> καθίσταται κατανοητή αν σκεφθεί κανείς την διαρκή έκθεση των εργαζομένων στο πλοίο, λόγω των εκ φύσεως της εργασίας δυσχερών συνθηκών, όπως για παράδειγμα οι απρόβλεπτες καιρικές συνθήκες, οι τεραστίων διαστάσεων μηχανές των οποίων ο χειρισμός μπορεί να προκαλέσει θανατηφόρα ατυχήματα καθώς και οι συχνές πυρκαγιές, ή βλάβες επί του πλοίου που μπορεί να οδηγήσουν σε ναυάγια. Τον ιδιαίτερο αυτό κίνδυνο καλείται να αντιμετωπίσει και να αποκαταστήσει τις συνέπειες του ο πλοιοκτήτης, εργοδότης των ναυτικών ανεξαρτήτως εάν αποδίδεται σε αυτόν ευθύνη για το εκάστοτε προκληθέν ατύχημα ναυτεργατικό ατύχημα.

Η έκταση της αποζημίωσης που καταβάλλεται στον παθόντα ναυτικό καθορίζεται στα άρθρα του ν.551/1915 όπως αυτά ισχύουν μετά την τροποποίησή τους από το ν.δ. 20/24.1.1923 καθώς και τον ν.4705/30, όπως οι διατάξεις 1 και 2 αυτού ερμηνεύθηκαν με το άρθρο μόνο του ν. 5241/1931(περί μερικής διαρκούς ανικανότητας όπως παρατίθεται το κείμενο κατωτέρω) και συγκεκριμένα :

---

<sup>75</sup> Κορηλάκης Έννοια αντικειμενικής ευθύνης σελ 676 επ.

Άρθρο 3 Ν.551/1915

1.<<Εν περιπτώσει **πλήρους διαρκούς** ανικανότητας περιλαμβάνει (η αποζημίωση) εξ (6) ετών μισθούς και δεν είναι κατωτέρα των πενήκοντα πέντε χιλιάδων δραχμών, εάν δε το σύνολον των μισθών των εξ (6) ετών υπερβαίνει τας εκατόν δέκα χιλιάδας δραχμάς , προστίθεται εις το ποσόν των εκατόν δέκα χιλιάδων το έν τέταρτον της τοιαύτης υπερβάσεως.>>

2.<<Εν περιπτώσει **μερικής διαρκούς** ανικανότητας περιλαμβάνει το εξαπλάσιο του ποσού καθ' ο ηλαττώθη ή δύναται να ελαττωθεί το ετήσιον εκ μισθού εισόδημα του παθόντος, ουδέποτε δε είναι ολιγώτερον των δραχμών δέκα εξ χιλιάδων πεντακοσίων. Επί ελαττώσεως δε υπερβαινούσης τας πενήκοντα πέντε χιλιάδας δραχμάς προστίθεται εις το ποσόν των πενήκοντα πέντε χιλιάδων το εν τέταρτον της τοιαύτης υπερβάσεως.(όπως τροποποιήθηκε)>>

3. << Εν περιπτώσει **πλήρους προσκαίρου** ανικανότητας , μη παρατεινομένης πέρα των δύο ετών, είναι ημερησία (η αποζημίωση) και ίση προς το ήμισυ του μισθού τον οποίον ελάμβανεν ο παθών κατά την ημέραν του ατυχήματος. Καταβάλλεται δε από της πέμπτης μετά το ατύχημα ημέρας ή από της ημέρας του ατυχήματος , προκειμένου περί ανικανότητας διαρκεσάσης πλέον των δέκα ημερών. Μετά την παρέλευσιν των δύο ετών η ανικανότης θεωρείται διαρκής και το καταβληθέν λόγω προσκαίρου ανικανότητας ποσόν εκπίπτει εκ του ποσού της δια διαρκή ολικήν ανικανότητα , κατά τον παρόντα νόμον,προσηκούσης αποζημιώσεως.>>

4. <<Εν περιπτώσει **μερικής προσκαίρου** ανικανότητας , μη παρατεινομένης πέρα των δύο ετών, είναι ημερισία και ίση προς το ήμισυ της ελαττώσεως την οποίαν εξ αυτής υφίσταται ή δύναται να υποστή ο μισθός ον ελάμβανε ο παθών κατά την ημέραν του ατυχήματος, καταβάλλεται δε από της πέμπτης μετά το ατύχημα ημέρας ή από της ημέρας του ατυχήματος, προκειμένου περί ανικανότητας διαρκεσάσης πλέον των δέκα ημερών. Μετά την παρέλευσιν των δύο ετών η ανικανότης θεωρείται διαρκής και το καταβληθέν λόγω προσκαίρου ανικανότητας ποσόν εκπίπτει εκ του ποσού της δια διαρκή μερικήν ανικανότητα , κατά τον παρόντα νόμον, προσηκούσης αποζημιώσεως.>>

5.<<Εν περιπτώσει θανάτου περιλαμβάνει(η αποζημίωση) πέντε ετών μισθούς , ουδέποτε δε ολιγότερον των εξήκοντα εξ χιλιάδων δραχμών. Εάν το σύνολον των μισθών των πέντε ετών υπερβαίνει τας εκατόν δέκα χιλιάδας δραχμάς , προστίθεται εις το ποσόν των εκατόν δέκα χιλιάδων δραχμών το εν τέταρτον της τοιαύτης υπερβάσεως >>.(όπως τροποποιήθηκε).

Αξίζει να διευκρινιστεί, πριν αναφερθούμε εκτενέστερα στις συνιστώσες του υπολογισμού της αποζημίωσης, ότι η κατάσταση της πλήρους διαρκούς ανικανότητας όπως αυτή απαντάται στο ανωτέρω άρθρο, παρ.1, πρέπει να καταλαμβάνει όλα τα πεδία επαγγελματικής δραστηριότητας δηλαδή πρέπει ο παθών ναυτικός να είναι ανίκανος να παρέχει οποιασδήποτε μορφής εργασία είτε ναυτιλιακού είτε εν γένει ενδιαφέροντος, άλλως η ανικανότητα δεν θεωρείται πλήρης διαρκής αλλά μερικά διαρκής και ως εκ τούτου διαμορφώνεται αντιστοίχως το ύψος της αποζημίωσης<sup>76</sup>.

Ο υπολογισμός του ποσού της εκάστοτε οφειλόμενης αποζημίωσης, όπως προκύπτει από την ανάγνωση του σχετικού άρθρου, ήταν σε δραχμές προπολεμικής περιόδου και ακόμα και σήμερα δεν έχει υποστεί τη μετατροπή του σε σύγχρονη μονάδα μέτρησης<sup>77</sup>. Σε κάθε περίπτωση πάντως ως βασική αναφορά για τον υπολογισμό της αποζημίωσης λαμβάνεται το ύψος του συμφωνημένου μισθού που καταβάλλεται στον παθόντα ναυτικό με προσαυξήσεις που δικαιολογούνται από την κατανάλωση χρημάτων για διατροφή του αυτού του, αποδοχές μορφής δώρου, ειδικού επιδόματος υπερωρίας κ.λ.π.

---

<sup>76</sup> Νομολογιακές αποφάσεις ΑΠ 1071/1985, Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 285.

<sup>77</sup> Η αναπροσαρμογή των ποσών πραγματοποιήθηκε το 1968 με την με αριθμ., 20240/1778 υπουργική απόφαση του Υπουργείου Οικονομικών και στη συνέχεια με την με αριθμ.15281/873-3.9.1974 απόφαση του ίδιου υπουργείου. .Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 284.

### 3.2. ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

Ο άμεσος δικαιούχος ης ως άνω αποζημίωσης δεν είναι άλλος από τον παθόντα ναυτικό, σε μερικές περιπτώσεις όμως που το ναυτεργατικό ατύχημα έχει ως αποτέλεσμα το θάνατο του άμεσου δικαιούχου, νομιμοποιούνται να εισπράξουν αυτή οι κατιόντες του καθώς και ο νόμιμος σύζυγος. Συγκεκριμένα:

1) στην περίπτωση που δεν υπάρχουν κατιόντες το συνολικό ποσό λαμβάνει ο νόμιμος σύζυγος και μόνο στην περίπτωση που αυτός δεν έγινε νόμιμος σύζυγος μετά το ατύχημα, διότι σε αυτήν την εκδοχή δεν δικαιούται καμία αποζημίωση. 2) εφόσον υπάρχει σύζυγος και κατιόντες, τα 2/5 του ποσού λαμβάνει ο πρώτος και τα 3/5 οι δεύτεροι. 3) ο επιζών σύζυγος δικαιούται το μισό του ποσού της αποζημίωσης και στην περίπτωση που καλείται στη διανομή με ανιόντες του θανόντος, οι οποίοι λαμβάνουν το υπόλοιπο μισό του ποσού. 4) τέλος ο επιζών σύζυγος λαμβάνει τα 3/5 του ποσού της αποζημίωσης όταν υπάρχουν αδέρφια του αποβιώσαντος ναυτικού, τα οποία δικαιούνται τα 2/5 του καθοριζόμενου ποσού<sup>78</sup>.

Το δικαίωμα εισπραξης της αποζημίωσης σύμφωνα με τα ανωτέρω είναι κληρονομητό και στην περίπτωση που προκύψουν οποιαδήποτε προβλήματα ή διαφωνίες μεταξύ των νομιμοποιούμενων δικαιούχων και του υπόχρεου προς καταβολή της αποζημίωσης και η εισπραξη αυτής δεν πραγματοποιηθεί όπως ορίζει ο νόμος, οι δικαιούχοι κληρονόμοι του θανόντος διαθέτουν το δικαίωμα να επιδιώξουν την ικανοποίηση της σχετιζόμενης με την αποζημίωση απαίτησης τους δια της δικαστικής οδού. Στην οικεία διάταξη καθορίζεται και η κατανομή του ποσού της αποζημίωσης αφαιρουμένου του ποσοστού που δικαιούται ο νόμιμος σύζυγος ή στην περίπτωση που αυτός δεν υφίσταται<sup>79</sup>.

<sup>78</sup> Άρθρο 6 Ν.551/1915 παρ 1

<sup>79</sup> Άρθρο 6 Ν.551/1915 εδάφιο 2: << .....Το μετά την αφαίρεσιν του μεριδίου του επιζώντος συζύγου ποσόν της αποζημίωσης, μη υπάρχοντος συζύγου, ολόκληρος η αποζημίωσις περιέρχεται εις τους κατωτέρω οριζομένους συγγενείς του παθόντος :α) Εάν ο παθών κατέλειπε νόμιμα ή αναγνωρισμένα ή φυσικά , επί γυναικός ,τέκνα, ή άλλους κατιόντας ,ζώντας εις βάρος αυτού πάντας δε αγάμους και ,προκειμένου περί αρρένων, ηλικίας κατωτερας , των 21 ετών , ή οιασδήποτε ηλικίας κατιόντας, ανικάνους προς εργασίαν, ένεκεν σωματικού ή διανοητικού ελαττώματος, ο ειρηνοδίκης προσδιορίζει δι'αποφάσεώς του, κατά την κρίσιν του, την μερίδα των υπάρχόντων ανικάνων προς εργασίαν , το δε

Έχοντας αναφερθεί στους δικαιούχους είσπραξης της αποζημίωσης αιτία ναυτεργατικού ατυχήματος είναι χρήσιμο να εστιάσουμε στα πρόσωπα του εκάστοτε υπόχρεου καταβολής του ποσού αυτής.

### 3.3. ΥΠΟΧΡΕΟΙ ΣΕ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ

Η ευθύνη καταβολής αποζημίωσης στην περίπτωση των εργαζομένων στο πλοίο συνδέεται με την χρησιμοποίηση αυτού ( του πλοίου) με σκοπό την απόκτηση κέρδους από τον εκάστοτε επιχειρηματία. Με άλλα λόγια , κάποιες φορές η εκμετάλλευση του πλοίου γίνεται από τον ίδιον τον ιδιοκτήτη του, δηλαδή τον πλοιοκτήτη και άλλες φορές από τον εφοπλιστή ,δηλαδή διαφορετικό πρόσωπο, το οποίο μεν δεν έχει την κυριότητα του πλοίου, διαθέτει δε είδος εμπράγματος δικαιώματος με τη μορφή της επικαρπίας του πλοίου και κατόπιν συμφωνίας με τον άμεσο κύριο του πλοίου έχει ανατεθεί σε αυτόν, η

---

υπόλοιποι διανέμεται εξ'ίσου εις πάντας τους λοιπούς .Εις το ήμισυ του ούτως αναλογούντος ποσού της αποζημίωσης δικαιούνται τα άρρενα τα άγοντα ηλικίαν μεταξύ 18 και 21 ετών και τα άγαμα θηλέα τα υπερβάντα το 21<sup>ον</sup> έτος της ηλικίας των. Το δε έτερον ήμισυ διανέμεται μεταξύ των λοιπών, προς επαύξησιν της μερίδος των, και εάν τοιούτοι δεν υπάρχωσι διανέμεται εις τους άλλους, κατά τα κατωτέρω, δικαιούμενους. β)Εάν ο παθών δεν κατέλιπε τους κατά το προηγούμενο εδάφιον δικαιούμενους κατιόντας ή κατέλιπε μονόν τοιούτους δικαιούμενους εις το ήμισυ της αποζημίωσης, το διαθέσιμον ποσόν της αποζημίωσης περιέρχεται εις τους απομένοντας και ζώντας εις βάρος του παθόντος ανιόντας .γ)Εάν ο παθών δεν κατέλιπε κατιόντας ή ανιόντας, δικαιούμενους κατά τας προηγούμενας περιπτώσεις α και β , κατέλιπεν όμως αδελφούς αγάμους και άγοντας ηλικίαν κατωτέραν μεν των 18 ετών προκειμένου περί αρρένων, κατωτέραν δε των 21 προκειμένου περί θηλέων ή άγοντας οιανδήποτε ηλικίαν, ανίκανους όμως προς εργασίαν, ένεκεν σωματικού ή διανοητικού ελαττώματος, το διαθέσιμον ποσόν της αποζημίωσης περιέρχεται εις τα πρόσωπα ταύτα, ένα έζων εις βάρος του παθόντος, διανεμόμενον μεταξύ αυτών, κατά τα περί κατιόντων ορισθέντα,δ) Εάν ο παθών δεν κατέλιπεν σύζυγον ή άλλον εκ των ανωτέρω απαριθμέντων συγγενών ή, προκειμένου περί αλλοδαπών, ούτοι δεν διέμενον εν Ελλάδι κατά τον χρόνον του δυστυχήματος ή εάν δεν διενεμήθη μεταξύ αυτών ολόκληρος η αποζημίωσις , το διαθέσιμον ποσόν αποζημίωσης επιδιώκεται δικαστικώς ή εξωδίκως υπό του υπουργού της Εθνικής Οικονομίας και κατατίθεται παρά την Εθνική Τραπέζην της Ελλάδος εις έντοκον λογαριασμόν και εις πίστωσιν του <<Ταμείου Προνοίας υπέρ των εργατών >>. Ως προς τας δια την εφαρμογήν του άρθρου τούτου αναγκαίας πιστοποιήσεις ,τηρούνται αι διατάξεις του άρθρου 128 του λογιστικού νόμου περί συντάξεων. <<Μεταξύ των δικαιούχων των προβλεπομένων ανωτέρω υπό μεν του εδαφίου 2ά περιλαμβάνονται και αι κατιόλυσαι χήραι , υπό δε του εδαφίου 2'γ και εν χηρεία τελούσαι αδελφαί.....>> όπως προστέθηκε με το άρθρο 1 του νόμου 6234/1934. Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 287.

εκμετάλλευση του σκάφους έναντι ανταλλάγματος και αυτή η μορφή συνεργασίας είναι αρκετά συνηθισμένη τόσο στην εγχώρια όσο και στη διεθνή αγορά<sup>80</sup>.

Όπως προκύπτει από το νόμο 551/1915 μετά την τροποποίηση αυτού από το ΒΑΣΙΛΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ - 24.7/25.8.1920 – 1920 στο άρθρο 2, σχετικά με τους υπόχρεους σε αποζημίωση ισχύει ως εξής:

<< Εις την κατά το άρθρ. 1 αποζημίωσιν υποχρεούνται: οι εργοδότης οικοδομικών και άλλων τεχνικών έργων, οι κύριοι επιχειρήσεων διεξαγομένων εις παντός είδους βιομηχανικά και βιοτεχνικά εργοστάσια, εργαστήρια, άλλους τόπους εργασίας, ή συνεργεία, εν οίς γίνεται χρήσις μηχανικών εργαλείων, οι κύριοι επιχειρήσεων μεταφοράς δια γης ή ύδατος, φορτώσεως, εκφορτώσεως και αποθηκεύσεως παντός είδους, οι κύριοι των μη περιλαμβανομένων εν άρθρ. 1 του ΒΩΜΑ' Νόμου της 21 Φεβρ. 1901 επιχειρήσεων ορυχείων και λατομείων, ως και πάσης εν γένει επιχειρήσεως ή εκμεταλλεύσεως εν αίς κατασκευάζονται ή χρησιμοποιούνται εκρηκτικά ή τοξικά ύλαι ή γίνεται χρήσις μηχανής κινουμένης δια δυνάμεως άλλης πλην της του ανθρώπου ή του ζώου.

Εις την αυτήν αποζημίωσιν υποχρεούται το Δημόσιον και παν εν γένει νομικόν πρόσωπον απασχολούν απ' ευθείας εργάτας ή υπαλλήλους εις εργασίας ή επιχειρήσεις περί των εν τω εδ. 1 του άρθρου τούτου.>>

Συνεπώς ο πλοιοκτήτης, ο οποίος εκμεταλλεύεται ο ίδιος το πλοίο, ο εφοπλιστής, αλλά και ο απλός κύριος, δηλαδή ο πλοιοκτήτης που δεν ασκεί την εμπορική –οικονομική εκμετάλλευση του πλοίου και έχει προβεί στην απαιτούμενη δήλωση του 105 ΚΙΝΔ θεωρούνται *Κύριοι της επιχείρησης* και η έκταση της ευθύνης τους ορίζεται κατά αναλογίαν<sup>81</sup>.

---

<sup>80</sup> Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 2 έκδοση τέταρτη, Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη σελ 1 επ.

<sup>81</sup> Η έκταση της αποζημίωσης νομολογιακά για τον απλό κύριο του πλοίου περιορίζεται στην αξία του πλοίου κατ'εφαρμογήν των άρθρων του ΚΙΝΔ 84,105-106. Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 289 επ.

### 3.4. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Στη ναυτιλιακή επιχείρηση από τα έως τώρα εκτεθέντα προκύπτει ότι δεν αποτελεί προϋπόθεση της ευθύνης η υπαιτιότητα του κυρίου της επιχείρησης, δηλαδή δεν απαιτείται η απόδειξη πταισματος ή δόλου του εργοδότη ώστε να αναγκαστεί αυτός να αποζημιώσει τον παθόντα ναυτικό αιτία ναυτεργατικού ατυχήματος, απεναντίας η επέλευση και μόνο του βιαίου συμβάντος που μπορεί να αποδίδεται ακόμα και σε τυχαία περιστατικά ή καιρικά φαινόμενα που τελούν σε καμία απολύτως συνάρτηση με υπαίτια συμπεριφορά του εργοδότη ή προστηθέντος αυτού<sup>82</sup>. Ενώ στο κοινό Αστικό Δίκαιο η αποζημίωση δεν περιορίζεται και κάθε οφειλέτης ευθύνεται απεριόριστα με την ατομική περιουσία αυτού μέχρι την πλήρη ικανοποίηση της σε βάρος του αξίωσης, στο Ναυτικό Δίκαιο παρατηρούμε την εξαίρεση του περιορισμού της ευθύνης στην καταβολή αποζημίωσης. Η οριοθέτηση της ευθύνης του πλοιοκτήτη δεν είναι απότοκος της σημερινής ναυτιλιακής δραστηριότητας και νομοθεσίας αλλά τοποθετείται χρονικά στο μακρινό παρελθόν όπου συνηθέστερα συναντούσαμε συστήματα κατά τα οποία η ευθύνη του εργοδότη άγγιζε και δεν ξεπερνούσε την αξία του πλοίου, αφορούσε στη σύσταση εμπραγμάτων δικαιωμάτων επ'αυτού ή στην οικονομική παραχώρησή του<sup>83</sup>.

Η αντιμετώπιση του Έλληνα νομοθέτη σχετικά με το ζήτημα του περιορισμού της ευθύνης κινήθηκε προς την ταύτιση και υιοθέτηση του Γαλλικού συστήματος

---

<sup>82</sup> Στο κοινό Αστικό Δίκαιο ,στα άρθρα 914, 922 ΑΚ απαιτείται η υπαιτιότητα και παράνομη συμπεριφορά για τη θεμελίωση του δικαιώματος της αποζημίωσης.

<sup>83</sup> Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 326 επ. Παρατηρήθηκαν πέντε ομάδες συστημάτων περιορισμού ευθύνης κατά το 17<sup>ο</sup> αιώνα και ήταν τα εξής: 1) Το Γαλλικό σύστημα αυτούσιας παραχώρησης του σκάφους, 2)Αγγλικό σύστημα περιορισμού ευθύνης με καταβολή ποσού ίσου της αξίας του πλοίου,3)Αγγλικό σύστημα καταβολής αποζημίωσης μέχριτο ποσό της συνολικής χωρητικότητας του πλοίου ,4)Σύστημα των Ηνωμένων Πολιτειών κατά το οποίο εναλλακτικά πραγματοποιούνταν η παραχώρηση του πλοίου είτε συγκεκριμένου χρηματικού ποσού για την κάλυψη της αποζημίωσης και 5) Γερμανικό σύστημα σύστασης εμπραγμάτου δικαιώματος επί του πλοίου υπέρ του δικαιούχου της αποζημίωσης. Επίσης στα πλαίσια της προσπάθειας περιορισμού ευθύνης υπογράφηκαν πολυάριθμες συμβάσεις όπως αυτή της Βενετίας το 1907, η οποία αργότερα απορρίφθηκε στις Βρυξέλλες , η διεθνής σύμβαση των Βρυξελλών το1924 που αφορούσε στον περιορισμό της ευθύνης με βάση την χωρητικότητα , την αξία του πλοίου και του ναύλου, όπως επίσης και η διεθνής σύμβαση των Βρυξελλών το 1957 που κινήθηκε στη λογική του περιορισμού της ευθύνης σύμφωνα με το αγγλικό σύστημα όπως αυτό αναφέρθηκε ανωτέρω.

περιορισμού ευθύνης όπως αυτό ίσχυσε στον αντίστοιχο κώδικα της χώρας το έτος 1807 και αφορούσε την παραχώρηση του πλοίου και του ναύλου για οποιαδήποτε ευθύνη του εργοδότη. Στη συνέχεια και πριν τη μοναδική κύρωση σύμβασης εκ μέρους της Ελλάδας αυτή του Λονδίνου του 1976<sup>84</sup>, παρεμβλήθηκαν η υιοθέτηση της σύμβασης της Βενετίας του 1907, σύμφωνα με την οποία προβλεπόταν η εναλλακτική της παραχώρησης του ναυπηγήματος και του ναύλου με την απόδοση χρηματικού ποσού υπολογιζόμενου σε συνάρτηση με τη συνολική χωρητικότητα ή με την αξία αυτού. Η θέση της χώρας μας όμως απέναντι στο κρίσιμο θέμα της έκτασης της ευθύνης του κύριου της ναυτιλιακής επιχείρησης καθίσταται σαφής με τις προβλέψεις του ΚΙΝΔ στα άρθρα 84- 106.

Ο ΚΙΝΔ στα αντίστοιχα άρθρα του επιφυλάσσει για λογαριασμό του πλοιοκτήτη την επιλογή σχετικά με τον περιορισμό της ευθύνης για αποζημίωση είτε στην παραχώρηση του πλοίου και του ναύλου (άρθρο 85) είτε στην απόδοση, κατά την έναρξη του πλού, ποσού που αντιστοιχεί στα 3/10 της αξίας του πλοίου (άρθρο 86), στην περίπτωση όμως αυτή και στο βαθμό που αφορά την συγκεκριμένη εργασία είναι χρήσιμο να αναφερθεί ότι στις αξιώσεις που εγείρονται συνεπεία ατυχημάτων<sup>85</sup> το ποσό που ισοδυναμεί με τα 3/10 της αξίας του πλοίου που προσφέρει ο κύριος της επιχείρησης κάνοντας χρήση του δικαιώματος του για περιορισμό της ευθύνης του, οφείλει να προσθέσει άλλα 3/10 της ως άνω αξίας του πλοίου. Εάν όμως η απαίτηση εξ'ατυχήματος δεν καλυφθεί πλήρως με τη χρήση της εναλλακτικής του άρθρου 86 του εργοδότη τότε το υπόλοιπο ποσό αναζητείται κατά τα ισχύοντα στο πρώτο ποσό και τον μικτό ναύλο. Η παραχώρηση του πλοίου από τον υπεύθυνο προς αποζημίωση συντελείται ακόμα και από τον εφοπλιστή παρόλο που δεν του ανήκει το πλοίο<sup>86</sup>. Διαδικαστικά η χρήση του δικαιώματος περιορισμού γίνεται με δήλωση στη

---

<sup>84</sup> Η κύρωση πραγματοποιήθηκε με το Ν.1923/1991

<sup>85</sup> Αιτία ατυχημάτων περιορισμού της ευθύνης για αποζημίωση επιτρέπεται και η παραχώρηση του ασφαλισματος στον δικαιούχο δανειστή σύμφωνα με το άρθρο 85 παρ3-4 ΚΙΝΔ.

<sup>86</sup> ΚΙΝΔ άρθρα 105 παρ 4 και 106 παρ 3. Δικαίωμα παραχώρησης του πλοίου αναγνωρίζεται και στον μη κύριο του πλοίου, τον ασκόντα την οικονομική εκμετάλλευση αυτού, τον εφοπλιστή. Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 333 επ.



γραμματεία του Πρωτοδικείου του Πειραιά ή του Πρωτοδικείου στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται ο λιμένας όπου έχει νηολογηθεί το εν λόγω πλοίο<sup>87</sup>.

Από τον περιορισμό της ευθύνης όπως αυτή ρυθμίζεται από τις διατάξεις του ΚΙΝΔ, δεν καταλαμβάνονται και ως εκ τούτου η ευθύνη εκτίνεται απεριόριστα σύμφωνα με το άρθρο 87 παρ 1 κ 2 αφ' ενός στις περιπτώσεις των συμβάσεων ναυτολόγησης του πληρώματος, συμπεριλαμβανομένου και του πλοίαρχου και αφ' ετέρου στις συμβάσεις που ο πλοίαρχος διενεργεί κατόπιν ειδικής έγκρισης ή συναίνεσης του πλοιοκτήτη, καθώς και σε περιπτώσεις κατά τις οποίες ο ίδιος ο κύριος της επιχείρησης προβαίνει σε αδικοπραξίες ή δικαιοπραξίες μη εκπροσωπούμενος από τρίτο πρόσωπο.

Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω η χώρα μας κύρωσε μόνο μία διεθνή σύμβαση και δεν είναι άλλη από την πρόσφατη σύμβαση του Λονδίνου περί περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις. Σύμφωνα με τις βασικές προβλέψεις της εν λόγω διεθνούς σύμβασης το ζήτημα γύρω από το οποίο τίθεται το πλέγμα προστασίας υπέρ του εργοδότη πλοιοκτήτη, ακριβέστερα του κυρίου της επιχείρησης, με την ιδιότητα αυτού ως υπόχρεου προς καταβολή αποζημίωσης και κάλυψης των τυχόν ζημιών και χρεών που προκύπτουν κατά την θαλάσσια αποστολή, δεν είναι άλλο από το πλοίο με την έννοια φυσικά τόσο της αξίας του όσο και του κέρδους που αυτό είναι σε θέση να αποφέρει σε κάθε ταξίδι, αλλά και ως στοιχείο από τη δραστηριότητα του οποίου δύναται να εμφανιστούν υποχρεώσεις προς κάλυψη και ζημιές προς αποκατάσταση έναντι τρίτων, με άλλα λόγια στοιχείο του ενεργητικού ή του παθητικού αντιστοίχως και κατά περίπτωση. Η προαναφερόμενη λοιπόν προστασία συνίσταται στον περιορισμό των εγερθεισών απαιτήσεων, αιτία του ταξιδιού, σε αυτό το ιδιαίτερο περιουσιακό στοιχείο του πλοιοκτήτη, γεγονός που καθιστά το πλοίο ως μοναδικό πρόσφορο αντικείμενο προς ικανοποίηση των εν γένει αξιώσεων κατά του ναυτιλιακού επιχειρηματία. Η δε επέκταση των πιστωτών του υπόχρεου σε καταβολή σε υπόλοιπα στοιχεία, κινητά και ακίνητα ανήκοντα στην περιουσία αυτού εξαιρούνται από τη διεκδίκηση και είναι ανεπίδεκτα αυτής.

---

<sup>87</sup> Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 333 επ.ΚΙΝΔ άρθρα 90 επ.

Επιπροσθέτως σύμφωνα με τα όσα εκτίθενται στην ως άνω σύμβαση, μετά την απόδοση του πλοίου στους δανειστές, πραγματοποιείται εκκαθάριση του συγκεκριμένου ταξιδιού και μένουν ανέπαφα ουσιαστικά τα υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία του οφειλέτη, που σχετίζονται τόσο με τον ίδιο τομέα εμπορικής δράσης αυτού όσο και με διαφορετικά πεδία εμπορικής δράσης και δικά του αποκτήματα.

Στο σημείο αυτό θα ήταν χρήσιμο να αναφερθεί ότι σχετικά με τη χρήση και την απόλαυση του δικαιώματος του περιορισμού της ευθύνης για τις ναυτικές απαιτήσεις, για όλα δηλαδή τα ζητήματα που ενδεχομένως προκύπτουν στα πλαίσια και εξ' αφορμής της ναυτιλιακής αποστολής, η Σύμβαση του Λονδίνου την οποία μελετάμε στο συγκεκριμένο κεφάλαιο, εισήγαγε αξιοπρόσεκτες καινοτομίες αφ' ενός στο πεδίο κάλυψης των ζημιών και αφετέρου στο πεδίο του αριθμού των ατόμων που διαθέτουν πλέον το δικαίωμα να επωφελούνται από τον ως άνω περιορισμό.

Ειδικότερα η ως άνω σύμβαση συμπλήρωσε τον ΚΙΝΔ στα επικίνδυνα για τον πλοιοκτήτη και εφοπλιστή κενά που αυτός άφησε για την ευθύνη του κυρίου της επιχείρησης σε ότι αφορά αξιώσεις που προέκυπταν από δικές τους αδικοπραξίες ή δικαιοπραξίες προστατεύοντας τους ακόμα και για απαιτήσεις τρίτων που έχουν τη βάση τους σε γεγονότα που προκλήθηκαν εκ δικής τους υπαιτιότητας, ενώ ο ΚΙΝΔ αποκλείει για αδικοπραξίες και δικαιοπραξίες του κύριου της επιχείρησης τον σχετικό περιορισμό ευθύνης. Επίσης στον εν λόγω περιορισμό υπάγονται πλέον και οι προστηθέντες του πλοιοκτήτη για βλάβες προκληθείσες εκ των ενεργειών, για τις οποίες ευθύνεται ο ίδιος.

Σχετικά με τη ρηξικέλευθη πρόταση της σύμβασης για το πεδίο και τον αριθμό των ατόμων που διαθέτουν πλέον το δικαίωμα να επωφελούνται από τον ως άνω περιορισμό, ισχύει ότι εκτός του κύριου της ναυτιλιακής επιχείρησης σε χρήση του δικαιώματος του περιορισμού μπορεί να προβεί ο πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος, ο ναυλωτής, φυσικά ο εφοπλιστής, ο ασφαλιστής του πλοίου, ο διασώστης και οι προστηθέντες του καθώς και ο διαχειριστής του πλοίου. Συνεπώς καθίσταται σαφές ότι με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης του Λονδίνου εγκαινιάζεται μια διαφορετική οπτική στην αντιμετώπιση του εμπορικού ταξιδιού όσον αφορά στην κάλυψη και προστασία των προσώπων που

ασκούν ως κύριοι αλλά και συμμετέχουν ως εργαζόμενοι στη ναυτιλιακή δραστηριότητα<sup>88</sup>.

### 3.5. ΤΟ ΑΡΘΡΟ 3 ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΕΡΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΕΥΘΥΝΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Το άρθρο 3 της Διεθνούς Σύμβασης του Λονδίνου προβλέπονται οι βασικές εξαιρέσεις απαιτήσεων οι οποίες δεν υπόκεινται σε περιορισμό ευθύνης. Δεδομένου του αντικειμένου της παρούσας είναι χρήσιμο να αναφερθεί ότι μεταξύ των απαιτήσεων οι οποίες δεν περιορίζονται ανήκουν και αυτές των ατόμων που εργάζονται στο πλοίο στα πλαίσια της ναυτικής επιχείρησης. Συγκεκριμένα στην περίπτωση έ αναφέρεται στην εν λόγω σύμβαση ότι εφόσον η εθνική νομοθεσία, σύμφωνα με τις επιταγές της οποίας καταρτίστηκε η σύμβαση εργασίας μεταξύ εργοδότη-πλοιοκτήτη και υπαλλήλων- ναυτικών δεν επιτρέπει τον περιορισμό της ευθύνης, τότε αυτός δεν εφαρμόζεται. Ενώ, ακόμα και όταν η εθνική νομοθεσία προβλέπει τον περιορισμό της ευθύνης θέτει όμως όρια υψηλότερα για τον περιορισμό αυτόν, εφαρμόζεται η πρόβλεψη αυτή με όρια που υπερβαίνουν τα αντίστοιχα στο σχετικό άρθρο 6 της Σύμβασης του Λονδίνου.

Συνεπώς πρόκειται για μία εξαίρεση από τον περιορισμό ευθύνης, η οποία για να εφαρμοστεί πρέπει να υπαγορεύεται από τους εσωτερικούς κανόνες δικαίου του κράτους σύμφωνα με τη νομοθεσία του οποίου καταρτίστηκε η σύμβαση εργασίας του πλοιοκτήτη και των εργαζόμενων για λογαριασμό του.

Η διάταξη όμως του άρθρου 3 δεν περιορίζεται στην προστασία αποκλειστικά του προσώπου του ναυτικού, αλλά επεκτείνεται και στους κληρονόμους αυτού καθώς και στα πρόσωπα των οποίων η διατροφή εξαρτάται από τον εργαζόμενο ναυτικό. Επίσης από τη διατύπωση της εν λόγω διάταξης συνάγεται το συμπέρασμα ότι στον κύκλο των προσώπων, των οποίων οι απαιτήσεις δεν

---

<sup>88</sup> Α.Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο Ι σελ 336 επ.

υπόκεινται σε περιορισμό ευθύνης ανήκουν όλοι ανεξαιρέτως οι εργαζόμενοι που συνδέονται με σχέση εργασίας έστω και όχι υπαλληλική, δηλαδή ακόμα και οι εργάτες στην ξηρά.

Από την μελέτη της ως άνω διάταξης εύλογα καταλήγει κανείς στο συμπέρασμα ότι η ως άνω διάταξη διαθέτει έναν έντονο κοινωνικό χαρακτήρα, ο οποίος συνίσταται στην επιπλέον προστασία των εργαζόμενων στα πλαίσια της ναυτικής επιχείρησης, λόγω των εξαιρετικά δύσκολων και ασυνήθιστων συνθηκών εργασίας αυτών, σε σύγκριση με τους εργαζόμενους στους υπόλοιπους τομείς της βιομηχανίας και για το λόγο αυτό εύλογα ο νομοθέτης δεν υπάγει τις απαιτήσεις τους σε περιορισμό ευθύνης του πλοιοκτήτη.

Παρά ταύτα το κρίσιμο για κάθε περίπτωση εξαίρεσης περιορισμού ευθύνης είναι όπως προαναφέρθηκε το εθνικό ισχύον δίκαιο που διέπει την εκάστοτε σύμβαση εργασίας μεταξύ του ναυτικού και του εργοδότη αυτού.

### 3.6. ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ ΣΤΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Για το Δίκαιο που πρέπει να εφαρμόζεται κατά περίπτωση προκειμένου να ρυθμιστούν τα θέματα που απορρέουν από την πρόκληση ναυτεργατικού ατυχήματος έχουν διατυπωθεί πολλές και διαφορετικές απόψεις<sup>89</sup>. Η συνηθέστερη εξ' αυτών και ούσα σε εναρμόνιση με το άρθρο 83 παρ 1 του ΚΙΝΔ, είναι η άποψη σύμφωνα με την οποία το δίκαιο της σημαίας του πλοίου είναι αυτό που θα εφαρμοστεί και για την επίλυση των διαφορών αιτία του ναυτεργατικού ατυχήματος. Μία άλλη άποψη κατά την οποία το Δίκαιο της πολιτείας<sup>90</sup> στο χώρο της οποίας έγινε το ατύχημα, πρέπει να υιοθετείται και για τα ζητήματα που προκύπτουν από τη σύμβαση ναυτικής

---

<sup>89</sup> Αντ. Αντάπασης Το Εφαρμοστέο Δίκαιο στο Ναυτεργατικό ατύχημα 1988, σύμφωνα με το συγγραφέα η ιδανική λύση για επιλογή Δικαίου προς επίλυση θεμάτων στο ναυτεργατικό ατύχημα είναι κατ'εφαρμογή του άρθρου 25 Α.Κ.<< Ενοχές από σύμβαση>> .σε αντίθετο πνεύμα κινούνται οι Αν Τούσης Γενικές Αρχές, Μαριδάκης Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο τομ Α εκδ Β.

<sup>90</sup> Η άποψη αυτή βρίσκεται σε απόλυτη συνάρτηση με το άρθρο 26 Α.Κ. περί ενοχών από αδίκημα << Οι ενοχές από αδίκημα διέπονται από το δίκαιο της πολιτείας όπου διαπράχθηκε το αδίκημα. >>

εργασίας και κατ' επέκταση την επέλευση ναυτεργατικού ατυχήματος, το οποίο κρίνεται και ως *οιονεί αδίκημα*.

Συνεπώς ο τόπος<sup>91</sup> τέλεσης του αδικήματος είναι ο κρίσιμος για το Δίκαιο που θα επιλεγεί να ρυθμίσει τα επιμέρους ζητήματα εκ του ατυχήματος γενόμενα και εάν το αδίκημα δεν τελέστηκε μόνο σε μία πολιτεία τότε ο τόπος στον οποίον τελέστηκε το θεωρούμενο κύριο-βασικό ,από άποψη σημασίας, αδίκημα είναι η πολιτεία , το Δίκαιο της οποίας θα εφαρμοστεί τελικώς για την ενιαία κρίση. Επίσης αρκετούς υποστηρικτές έχει η άποψη που βασίζεται στο άρθρο 25 Α.Κ. και σύμφωνα με αυτή το ναυτεργατικό ατύχημα αντιμετωπίζεται ως άμεσα συνδεδεμένο στοιχείο με τη σύμβαση ναυτικής εργασίας και ως εκ τούτου οι ενοχές που προκύπτουν από το ναυτεργατικό ατύχημα δηλαδή οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα με αφορμή την επέλευσή του, είναι ενοχές απορρέουσες από την ως άνω σύμβαση και συνεπώς πρέπει να ρυθμίζονται με βάση το Δίκαιο στο οποίο υποβλήθηκαν τα μέρη. Άλλωστε το βίαιο συμβάν που αποτελεί το ουσιαστικό στοιχείο της έννοιας του ναυτεργατικού ατυχήματος, επέρχεται κατά την εκτέλεση εργασιακών καθηκόντων ή εξ'αφορμής αυτών και έτσι οι απαιτήσεις που εγείρονται πρέπει να διεκδικούνται με βάση το δίκαιο που διέπει την εργασιακή σύμβαση<sup>92</sup>. Σε αυτή τη λογική κινούμενα τα συμβαλλόμενα μέρη, είναι δυνατόν να όρισαν εκ των προτέρων το Δίκαιο που θα διέπει τη μεταξύ τους επαγγελματική σχέση και τις ρυθμίσεις που θα αφορούν σε τυχόν ζητήματα που ανακύπτουν με αφορμή αυτή και σε αυτή την περίπτωση το Δίκαιο που θα επικρατήσει υπεράνω όλων των άλλων επιλογών και απόψεων είναι το μεταξύ των μερών σαφώς διατυπωμένα συμφωνημένο.

Εάν δε το από κοινού *συμφωνημένο* Δίκαιο της ναυτικής σύμβασης δεν προκύπτει από κάποια διατύπωση ή άλλο στοιχείο της σύμβασης, ως εφαρμοστέο θεωρείται το Δίκαιο που υπαγορεύεται ως καταλληλότερο από τις ειδικές συνθήκες<sup>93</sup>, υπό το πρίσμα των οποίων υπογράφηκε η σύμβαση<sup>94</sup>. Επειδή όμως οι ειδικές αυτές συνθήκες

---

<sup>91</sup> Υπάρχουν περιπτώσεις κατά τις οποίες έλαβαν χώρα ναυτεργατικά ατυχήματα σε ανοιχτή θάλασσα και ως εκ τούτου τα ύδατα δεν μπορούσαν να θεωρηθούν ως έκταση συγκεκριμένης πολιτείας. Σε αυτές τις περιπτώσεις είναι σύνηθες να επιλέγεται ως ασφαλέστερος τρόπος επιλογής Δικαίου , το Δίκαιο της σημαίας του πλοίου, ενώ αν στην περίπτωση του λιμένα ισχύει ότι ακριβώς και για τον τόπο της πολιτείας στην οποία ο λιμένας ανήκει,

<sup>92</sup> Α.Π 1486/95

<sup>93</sup> Άρθρο 25 Α.Κ. Ενοχές από σύμβαση << Οι ενοχές από σύμβαση ρυθμίζονται από το Δίκαιο στο οποίο έχουν υποβληθεί τα μέρη. Αν δεν υπάρχει τέτοιο εφαρμόζεται το Δίκαιο που αρμόζει στη σύμβαση από το σύνολο των ειδικών συνθηκών >>.

<sup>94</sup> Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 298 επ.

ως όρος φαίνεται αρκετά γενικός και το ζήτημα της επιλογής Συστήματος Δικαίου αρκετά σοβαρό είναι χρήσιμο να αναφερθούν ενδεικτικά κάποια στοιχεία της σύμβασης που μπορούν να αποτελέσουν θεωρητικά και πρακτικά ειδικές συνθήκες και είναι τα εξής: η εθνικότητα πλοιάρχου- ανώτατων αξιωματικών, ο τόπος κατάρτισης της σύμβασης, το νόμισμα πληρωμής μισθού του πληρώματος, ο τόπος διαχείρισης του πλοίου καθώς και η σημαία αυτού.

Η δικαιοσύνη στις κατά καιρούς αποφάσεις της φαίνεται να μην υιοθετεί ενιαία άποψη σχετικά με την επιλογή του άρθρου 25 ή 26 του Αστικού Κώδικα ώστε να καταλήξει στην αντίστοιχη επιλογή εφαρμοστέου Δικαίου πάντα σε συνάρτηση με τις απαιτήσεις που γεννούνται αιτία ναυτεργατικού ατύχηματος. Σε κάθε περίπτωση πάντως οφείλουμε να εντοπίσουμε κάποια καίρια σημεία που καθορίζουν και ξεκαθαρίζουν τα περιθώρια επιλογής μεταξύ των δύο απόψεων. Αρχικά σύμφωνα με το πνεύμα της εφαρμογής του Δικαίου της πολιτείας αξίζει να διατυπωθεί ότι, όπως έχει αναφερθεί ανωτέρω, στο ναυτεργατικό ατύχημα η βλάβη στον οργανισμό (ασθένεια) προκαλείται εκ **βιαίου συμβάντος** κατά την τέλεση ή εξ αφορμής εργασιακών καθηκόντων και το βίαιο συμβάν από μόνο του χωρίς να απαιτείται η απόδειξη υπαιτιότητας του εργοδότη προκειμένου να καθίσταται αυτός υπόχρεος σε αποζημίωση του εργαζόμενου του, γεγονός που στοιχειοθετεί, σε αντίθεση με τις διατάξεις του κοινού ποινικού κώδικα, αδίκημα ή οιονεί αδίκημα και κατ' επέκταση η κρίση του συγκεκριμένου ζητήματος είναι ορθό να γίνει σύμφωνα με το άρθρο 26 *Περί ενοχών από αδίκημα* το οποίο προβλέπει ότι ...<< Οι ενοχές από αδίκημα διέπονται από το δίκαιο της πολιτείας όπου διαπράχθηκε το αδίκημα. >>.

Στην άποψη κατά την οποία το εφαρμοστέο δίκαιο είναι αυτό που συμφωνήθηκε κατά την κατάρτιση της σύμβασης, εφόσον οι ενοχές από τη σύμβαση εργασίας ρυθμίζονται από το δίκαιο στο οποίο υποβλήθηκαν τα συμβαλλόμενα μέρη, δηλαδή το δίκαιο που αυτά επέλεξαν ελεύθερα να διέπει τη σύμβασή τους, βασίζεται τόσο στο άρθρο 25 Α.Κ. όπως έχει ήδη αναφερθεί καθώς και στο άρθρο 28 παρ 1 του Συντάγματός μας όπως αυτό ισχυροποίησε στη χώρα μας τη Σύμβαση της Ρώμης του 1980 κατόπιν της κύρωσής της με τον νόμο 1792/1988. Σε αυτή την περίπτωση όμως οι ανακύπτουσες διαφορές που γεννούν αξιώσεις σε αμφοτέρα τα μέρη πρέπει να απορρέουν από τη μεταξύ τους σύμβαση εργασίας και με αυτόν τον τρόπο το δίκαιο που είναι κατάλληλο να εφαρμοστεί για την επίλυση των διαφορών είναι αυτό στις διατάξεις του οποίου υποβλήθηκε η σύμβαση εργασίας.

Διαφορετικά είναι τα πράγματα για την περίπτωση που οι αξιώσεις συνεπεία ναυτεργατικού ατυχήματος απορρέουν από αδικοπραξία, οπότε το εφαρμοστέο δίκαιο δεν είναι άλλο από αυτό του τόπου τέλεσης της αδικοπραξίας<sup>95</sup>. Η ευθύνη του εργοδότη και κατ' επέκταση η υποχρέωσή του για ικανοποίηση της απαίτησης του παθόντα ναυτικού, κατά την άποψη της πλειοψηφίας των αποφάσεων των ελληνικών δικαστηρίων, πρέπει να ρυθμίζεται στα πλαίσια των απαιτήσεων που προκύπτουν από τη σύμβαση εργασίας (Α.Κ. άρθρο 25), δηλαδή στην ευθύνη του εργοδότη που συνδέεται με την ανάληψη του επαγγελματικού ρίσκου και τις επαγγελματικές υποχρεώσεις αυτού για την πραγματοποίηση του ταξιδιού και την παροχή εργασίας του παθόντα προς τον εργοδότη, γεγονός που καθιστά και το ατύχημα εργατικό.

Άλλωστε απόδειξη του ως άνω ισχυρισμού για το εφαρμοστέο δίκαιο και τις σχετικές διατάξεις του αποτελεί και το γεγονός που έχει ήδη αναφερθεί στην παρούσα και αφορά στην διεκδίκηση της αποζημίωσης κατά τις διατάξεις του κοινού Αστικού Δικαίου μόνο στις περιπτώσεις που το ναυτεργατικό ατύχημα προκλήθηκε από τον εργοδότη ή προστηθέντα του ενεργώντας αυτός( εργοδότης ή προστηθείς ) με δόλο ή λόγω μη συμμόρφωσης σε όρο ασφαλείας.

Συνεπώς η ευθύνη του εργοδότη είτε συνδέεται με την υφιστάμενη εργασιακή σχέση και κατάλληλη είναι η εφαρμογή του δικαίου που διέπει τη σύμβαση εργασίας, είτε ανάγεται σε αδικοπρακτική ευθύνη του εργοδότη και η οποία απαιτεί την εφαρμογή κανόνων δικαίου που υιοθετούνται στον τόπο τέλεσης της αδικοπραξίας και όχι την εφαρμογή του δικαίου που διέπει τη σύμβαση εργασίας και τη διεκδίκηση των απορреουσών εξ' αυτής απαιτήσεων.<sup>96</sup> Έτσι οι απαιτήσεις από το ναυτεργατικό ατύχημα υπάγονται στις διατάξεις του δικαίου στο οποίο υποβλήθηκε η σύμβαση εργασίας εκτός εάν υποστηριχθεί η άποψη ότι το ατύχημα προκλήθηκε από αδικοπραξία εργοδότη ή προστηθέντος του οπότε θα απαιτηθεί πλήρης ικανοποίηση

---

<sup>95</sup> Πρακτική Εφαρμογή Εργατικού Δικαίου Ι.Ληξουριώτης –Ναυτική Εργασία Τόμος 3<sup>α</sup> Σ.Λεκέα εκδ 2002 σελ 61.

<sup>96</sup> ΜΠΡΠΕΙΡ 1861/1995, ΜΠΡΠΕΙΡ 22/1991. Το ελληνικό δίκαιο ως ρυθμιστικό της εργασιακής σύμβασης κρίθηκε εφαρμοστέο ως προς τις εγερθείσες αξιώσεις συνεπεία ναυτεργατικού ατυχήματος, που έλαβε χώρα στην αλλοδαπή με την αιτιολογία ότι η ευθύνη του εργοδότη είναι ειδική για τα εργατικά ατυχήματα και κρίνεται σε συνάρτηση με τις συμβατικές εργασιακές ενοχές του άρθρου 25 Α.Κ. και όχι του άρθρου 26 Α.Κ. που αφορά σε περιπτώσεις αδικοπρακτικής ευθύνης του εργοδότη. Στην αντίθετη κατεύθυνση σχετικά με το εφαρμοστέο δίκαιο βρίσκονται αποφάσεις όπως ΜΠΡΠΕΙΡ 1576/88 ΕΦ.ΠΕΙΡ . 37/89, οι οποίες θεωρούν το ναυτεργατικό ατύχημα ως αδίκημα λόγω πρόκλησης ζημίας στον ναυτικό και ως εκ τούτου κρίνεται κατάλληλο για εφαρμογή προς επίλυση των διαφορών το δίκαιο της πολιτείας που έλαβε χώρα η άδικη πράξη, δηλαδή το ατύχημα.

σύμφωνα με το κοινό δίκαιο και θα εφαρμοστεί το δίκαιο της πολιτείας που τελέστηκε η άδικη πράξη.<sup>97</sup>

### 3.7. ΑΡΜΟΔΙΟ ΚΑΘ' ΥΛΗΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟΠΟΝ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΔΙΚΑΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Σχετικά με την αρμοδιότητα των δικαστηρίων για την επίλυση των διαφορών που προκύπτουν από την επέλευση ναυτεργατικού ατυχήματος σύμφωνα με το Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας άρθρα 16 παρ.2, 663 παρ.1, 664 ε.π. επιλαμβάνονται τα Μονομελή Πρωτοδικεία και τα Ειρηνοδικεία της χώρας μας. Ο εκάστοτε διαχωρισμός των υποθέσεων σε αρμοδιότητας Μονομελούς Πρωτοδικείου ή Ειρηνοδικείου πραγματοποιείται με βάση το ύψος του ποσού της απαίτησης και σύμφωνα με την νομοθεσία όπως αυτή ισχύει μέχρι και τη στιγμή που συντάσσεται η παρούσα, όταν το ποσό της απαίτησης είναι μέχρι είκοσι χιλιάδες (20.000,00) ευρώ αρμόδια είναι τα κατά τόπον Ειρηνοδικεία άλλως όταν δηλαδή η απαίτηση υπερβαίνει τις είκοσι χιλιάδες (20.000,00) ευρώ αρμόδιο για την εκδίκαση της υπόθεσης είναι το αντίστοιχο Μονομελές Πρωτοδικείο<sup>98</sup>.

Η εκδίκαση των εργατικών υποθέσεων διεξάγεται κατά την ειδική διαδικασία κατά την οποία υπάγεται κάθε διαφορά που προκύπτει από σύμβαση εξαρτημένης εργασίας ή απλής συμφωνίας εργοδότη – εργαζόμενου ή των διαδόχων αυτών ή των προσώπων που έλκουν δικαιώματα από την προσφορά της εν λόγω εργασίας οποιαδήποτε μορφή και εάν διαθέτει αυτή, αρκεί η διαφορά να απορρέει πράγματι από τη σχέση εργασίας ή αφορμής αυτής. Το Μονομελές Πρωτοδικείο δικάζει κατά την ίδια διαδικασία δηλαδή την ειδική τα εργατικά ατυχήματα, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 4 και 37 του ΕισΝΚΠολΔ, όπως ισχύει σήμερα.

Κατά την ίδια διαδικασία και στα προαναφερθέντα δικαστήρια ανάλογα με το ύψος της απαίτησης εισάγεται προς συζήτηση και υπόθεση των συγγενών που νομιμοποιούνται σχετικά για έγερση αγωγής αποζημίωσης κατά τις διατάξεις του

<sup>97 97</sup> Πρακτική Εφαρμογή Εργατικού Δικαίου Ι.Ληξουριώτης –Ναυτική Εργασία Τόμος 3<sup>α</sup> Σ.Λεκέα εκδ 2002 σελ 301 παρ 859. ΜΠΡΠΕΙΡ3552/1996.

<sup>98</sup> Άρθρο 6 παρ.1 ν.4055/2012.Τροποποίηση στην καθ' ύλην αρμοδιότητα των Μονομελών Πρωτοδικείων –Ειρηνοδικείων.



κοινού δικαίου λόγω ψυχικής οδύνης από την απώλεια του ναυτικού συνεπεία ναυτεργατικού ατυχήματος, εφόσον όπως αναπτύχθηκε λεπτομερώς ανωτέρω η επέλευση του ατυχήματος αποδίδεται σε δόλο ή παράβαση συγκεκριμένου κανονισμού ασφαλείας που αφορά στο πρόσωπο του εργοδότη ή προστηθέντος του, πρόκειται δηλαδή για αδικοπραξία που τελέστηκε στα πλαίσια παροχής εργασίας ή εξ' αφορμής αυτής<sup>99</sup>.

### 3.8. ΠΑΡΑΓΡΑΦΗ ΑΞΙΩΣΕΩΝ ΠΟΥ ΓΕΝΝΗΘΗΚΑΝ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Σχετικά με την προθεσμία έγερσης της αγωγής για αποζημίωση από ναυτεργατικό ατύχημα, στο νόμο 551/1915 άρθρο 17<sup>100</sup> ορίζεται αυτή σε τρία έτη αρχής γενομένης από την ημερομηνία του εν λόγω ατυχήματος, πρόκειται δηλαδή για παραγραφή απαίτησης συντομότερη από αυτή του κοινού δικαίου, εφόσον όμως έχουν τηρηθεί κατά γράμμα οι προβλεπόμενες στον ίδιο νόμο διατυπώσεις, όπως η εμφάνιση και δήλωση του εργοδότη σχετικά με το ατύχημα ενώπιον του γραμματέα του αρμόδιου κατά τόπον Ειρηνοδικείου. Εάν όμως δεν τηρηθούν από τον εργοδότη οι προβλεπόμενες διαδικασίες της εμφάνισης και δήλωσης του στο Δικαστήριο, η παραγραφή των αξιώσεων δεν είναι τριετής αλλά κατά την εφαρμογή του άρθρου 249 Α.Κ. εικοσαετής.

Επίσης σχετικά με την παραγραφή του άρθρου 66 ΚΙΝΔ ισχύει ότι αυτή επέρχεται ένα έτος μετά τη συμπλήρωση του έτους εκείνου, το οποίο συμπίπτει με την έναρξή της, ενώ σύμφωνα με τις διατάξεις του κοινού εργατικού δικαίου η παραγραφή συναφών αξιώσεων επέρχεται στην εικοσαετία. Στην περίπτωση όμως που η αποζημίωση από το ναυτεργατικό ατύχημα ταυτιστεί με την τέλεση

<sup>99</sup>ΕΦΠΕΙΡ 878/99 ΔΕΕ 2000,1024 ΕΦΑΘ 3054/88, ΕΦΑΘ5610/98,ΕΛΔ 39,1341, ΕΦΘΕΣ 2591/98 ΕΕργΔ 55,967, ΕΦΑΘ 4287/88 ΕΛΔ 30, 1464, ΕΦΑΘ 8556/82, ΕΕργΔ 42,93, ΕΦΑΘ 7513/78 ΝοΒ 27,592,Λ.Σινανιωτη,Ειδικαί Διαδικασίαι ,εκδοση Β σελ.298, Κ.Μπέη ,ΠολΔικ άρθρο 663 παρ 2 αρ 2.2 και 2.11, Πρακτική Εφαρμογή Εργατικού Δικαίου Ι.Ληξουριώτης –Ναυτική Εργασία Τόμος 3<sup>ο</sup> Σ.Λεκέα εκδ 2002 σελ 296.

<sup>100</sup> «πάσα εκ του παρόντος νόμου αξιώσις παραγράφεται μετά τριετία από του ατυχήματος απέναντι όμως εργοδότη μη συμμορφωθέντος προς τας διατάξεις του άρθρου 10 χωρεί μόνον η κοινή παραγραφή. Η παραγραφή των αξιώσεων των αντί του παθόντος, κατά τας διατάξεις του άρθρου 8, δικαιουμένων προσώπων άρχεται από του θανάτου του παθόντος.». Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Κάμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 295.

αδικοπραξίας, εφαρμογή βρίσκουν τα σχετικά άρθρα του Αστικού Κώδικα 914 και 937 επ. και η παραγραφή των απαιτήσεων επέρχεται πέντε έτη μετά την τέλεση της άδικης πράξης, ενώ στον Ποινικό Κώδικα και Κώδικα Ποινικής Δικονομίας ανάλογα με τον χαρακτηρισμό της ως άνω άδικης πράξης ως πλημμέλημα ή ως κακούργημα , αυτή παραγράφεται μετά από πέντε (πλημμελήματα) και δεκαπέντε ή είκοσι (κακούργηματα) έτη από την ημερομηνία τέλεσης αυτής και με την προϋπόθεση ότι το πρόσωπο του υπόχρεου σε αποζημίωση είναι γνωστό στον δικαιούχο.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

### **ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ**

#### 4.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Περί τα μέσα του 18<sup>ου</sup> αιώνα κάνει την εμφάνισή της η πρώτη σε ημιτελές στάδιο η περίθαλψη των παθόντων ναυτικών καθώς και η οικονομική ενίσχυση των οικογενειών τους σε περιπτώσεις μόνιμης προσωρινής αναπηρίας και θανάτου αυτών, με ποσά που αφαιρούνται από τα κέρδη της ναυτικής επιχείρησης. Μέχρι τη δημιουργία του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου δυνάμει του νόμου ΧΛΘ κατά το έτος 1861, μεσολάβησαν τα διατάγματα της 18<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1835 και 11 Ιανουαρίου 1837 που όριζαν τα βασικά σχετικά με τη διοίκηση και τη λειτουργία του κοινωνικού φορέα ασφάλισης.

#### 4.2 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ- ΚΥΡΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ - ΦΟΡΕΙΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ) αποτελεί τον κύριο φορέα κοινωνικής ασφάλισης, ενώ ως επικουρικός θεωρείται το Ταμείο Προνοίας Αξιωματικών και το Ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων. Επίσης ο Οίκος Ναύτου συμπληρώνει τη λίστα των κοινωνικών φορέων ασφάλισης ναυτεργατών.

Με το προεδρικό διάταγμα 913/1978, το οποίο βασίστηκε και συμπλήρωσε το νόμο 3170/1955 « περί Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου» διαμορφώνεται το πλήρες και ενιαίο πεδίο καλύψεων του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου. Οι παροχές του ως άνω κοινωνικού ασφαλιστικού φορέα, ο οποίος αποτελεί νομικό πρόσωπο δημοσίου Δικαίου Ν.Π.Δ.Δ. και η έδρα του ορίζεται στον Πειραιά, καλύπτει έλληνες ναυτικούς σε περιπτώσεις πρόκλησης ανικανότητας λόγω ατυχήματος κατά την άσκηση εργασιακών καθηκόντων καθώς και γήρατος, ενώ ο κύκλος των δικαιούχων δεν εξαντλείται στο πρόσωπο του ναυτικού αλλά επεκτείνεται και στην οικογένεια αυτού

σε περίπτωση απώλειας της ζωής του, με τη χορήγηση στο οικογενειακό περιβάλλον του θανόντος ναυτικού, σύνταξης ή καταβολής ειδικής αποζημίωσης<sup>101</sup>.

Στην νομοθετική εξέλιξη και διάνθιση των διατάξεων που αφορούν στα σχετικά με το Ν.Α.Τ. ζητήματα σημαντικό ρόλο διαδραμάτισε ο νόμος 1376/83, σύμφωνα με τις προβλέψεις του οποίου υποχρεωτικώς και αυτοδικαίως στον ως άνω ασφαλιστικό φορέα ανήκει μια λίστα προσώπων που φυσικά περιλαμβάνει πρωταρχικώς το δομημένο πλήρωμα αλλά διευρύνεται και σε : α) μέλη των ναυτικών οργανώσεων όπως οι ταμίες και οι γραμματείς, β) νόμιμους εκπροσώπους της ανώτατης ναυτικής οργάνωσης Ελλήνων ναυτικών, γ) μετεκπαιδευόμενους στις Δ.Σ.Ε.Ν., δ) πλοιάρχους, αρχιπλοιάρχους, αρχιμηχανικούς, πλοηγούς και αρχιπλοηγούς και ξένων λιμένων, αρχιραδιοτηλεγραφητές, ε) έχοντες *ναυτική πραγματική υπηρεσία* στο Εμπορικό Ναυτικό, πλέον της δεκαετίας, απογεγραμμένοι ναυτικοί, υπαγόμενοι με οποιαδήποτε σχέση εργασίας στο Υπουργείο Ναυτιλίας, ή ακόμα και σε οργανισμούς αυτού, στ) εργαζόμενους σε πλοία υπό ελληνική σημαία, κατέχοντες ναυτικές ειδικότητες, αρκεί να κατοικούν σε κράτος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ζ) εργάτες θάλασσας, δηλαδή σε απογεγραμμένους εργάτες ή και σε εργαζόμενους, των οποίων η άσκηση των εργασιακών καθηκόντων πραγματοποιείται σε πλοίο που δεν είναι εφοδιασμένο με ναυτολόγιο<sup>102</sup>. Σύμφωνα με τις διατάξεις του προεδρικού διατάγματος 913/1978, προβλέπεται καταβολή σύνταξης σε ναυτικό από τον ως άνω ασφαλιστικό φορέα και στις περιπτώσεις πρόκλησης ανικανότητας μερικής ή πλήρους, εξ' ατυχήματος που έλαβε χώρα κατά την εκτέλεση των καθηκόντων της εργασίας του ή εξ' αφορμής αυτής.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ν.Α.Τ. είναι αρμόδιο να γνωμοδοτήσει κατά περίπτωση εάν ο τραυματισμός ή η ανικανότητα του ναυτικού προκλήθηκε πράγματι εκ βιαίου συμβάντος κατά την εκτέλεση της εργασίας ή εξ αφορμής αυτής, ενώ στην περίπτωση θανάτου του ναυτικού για την χορήγηση σύνταξης στην οικογένεια του ναυτικού τίθεται ως προϋπόθεση ο θανών εργαζόμενος να έχει υπηρετήσει πλέον των 180 μηνών.

Εκ του γεγονότος της γνωμοδοτικής ιδιότητας του διοικητικού συμβουλίου του Ν.Α.Τ. και όπως είναι αναμενόμενο συχνά προκύπτουν αντιρρήσεις κατά των αποφάσεων αυτού, οι οποίες φυσικά βασίζονται σε γνωματεύσεις των υγειονομικών

<sup>101</sup> Ναυτεργατικό Δίκαιο Δημ. Νικολ. Καμβύση Δεύτερη Έκδοση 1994 σελ 474, Κοινωνικές Ασφαλίσεις, Χρ. Αγγαλόπουλος 1995 σελ. 18 επ.

<sup>102</sup> Εργάτες θάλασσας π.χ. είναι οι ναύτες, οι λεμβούχοι, οι αλιείς.

επιτροπών του ασφαλιστικού φορέα. Κατά των ως άνω αποφάσεων σχετικά με το εάν πρόκειται όντως για ναυτεργατικό ατύχημα ή εάν πρόκειται πράγματι για μερική ή ολική ανικανότητα συνεπεία αυτού, οι δικαιούχοι της σύνταξης ή αποζημίωσης δύνανται να προσφύγουν στη Δικαιοσύνη προς ικανοποίηση των οποιονδήποτε απαιτήσεων τους κατά του Ν.Α.Τ εντός πενταετίας από την ημερομηνία γέννησης της απαίτησης.

Το Ταμείο Πρόνοιας Αξιωματικών, επίσης νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, ιδρύθηκε το 1930 και μετά από διαδοχικά νομοθετήματα με το νομοθετικό διάταγμα 423/70 απέκτησε τη μορφή που διατηρεί έως σήμερα ως επικουρικός ασφαλιστικός φορέας Ελλήνων ναυτικών με τη χορήγηση χρηματικών ποσών στους αποσυρόμενους ναυτικούς και στις οικογένειες αυτών στις περιπτώσεις θανάτων των ίδιων.

Οι κατηγορίες των προσώπων που καλύπτονται από την ασφάλιση του ως άνω φορέα είναι οι εξής: α) οι έχοντες ελληνικό δίπλωμα αξιωματικού εμπορικού ναυτικού με, εκτός εάν προκύψει ξαφνικό ατύχημα και δεν έχει ήδη αποκτηθεί το απαιτούμενο δίπλωμα, ναυτολογούμενοι σε ελληνικό πλοίο με την ιδιότητα του δόκιμου αξιωματικού, β) Έλληνες απογεγραμμένοι ναυτικοί αξιωματικοί εμπορικού ναυτικού, γ) Έλληνες ιατροί, υπηρετούντες σε ελληνικό ή υπό ξένη σημαία πλοίο, οι οποίοι όμως είναι ήδη συμβεβλημένοι με το Ν.Α.Τ. Στην ίδια κατεύθυνση κινείται και η λογική της ίδρυσης του έτερου ασφαλιστικού φορέα του Ταμείου Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων, το οποίο μεριμνά για την καταβολή χρηματικών ποσών στους αποσυρόμενους ναυτικούς και σε περίπτωση θανάτου αυτών στα δικαιούχα πρόσωπα της οικογένειας εκάστου εξ' αυτών και ασφαλισμένοι στο εν λόγω ταμείο είναι οι Έλληνες απογεγραμμένοι ναυτικοί με εξαίρεση τους δύτες και όλους όσους υπάγονται στο Ταμείο Πρόνοιας Αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού.

#### 4.3 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ- ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ.

Από την άλλη μεριά η εργοδοτική πλευρά, δηλαδή οι πλοιοκτήτες φροντίζουν να κατέχουν έγγραφη απόδειξη χρηματοοικονομικής ασφάλισης, όπως εγγυητική

τραπεζική επιστολή ή επιστολή έτερου πιστωτικού ιδρύματος, σύμβαση ή/και πιστοποιητικό με αλληλασφαλιστικό οργανισμό, συνηθέστερα μέλος της Διεθνούς Ομάδας Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών (International Group of P & I Clubs) ή και άλλες εξίσου σημαντικές μορφές ασφάλισης, για την κάλυψη των υποχρεώσεών τους για αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου ή μακροχρόνιας αναπηρίας των ναυτικών λόγω επαγγελματικής ασθένειας, τραυματισμού ή κινδύνου, όπως αυτή ορίζεται στην οικεία νομοθεσία, στη σύμβαση ναυτολόγησης ή την ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας. (Εάν τυχόν η γλώσσα που χρησιμοποιείται στα παραπάνω έγγραφα στοιχεία για τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες ή πλόες από λιμένα ή μεταξύ λιμένων άλλου κράτους, δεν είναι η αγγλική, το κείμενο αυτών περιλαμβάνει τουλάχιστον μετάφραση σε αυτή.)

Στην ίδια κατεύθυνση κινείται και ο Κανονισμός πρόληψης εργατικών ατυχημάτων στα πλοία ανεξαρτήτου χωρητικότητας, που εγκρίθηκε και τέθηκε σε εφαρμογή με το π.δ. 1349/1981 (Α'336), σχετικά με την προώθηση πολιτικής και προγράμματος επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας επί πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης κινδύνων, καθώς και της εκπαίδευσης και παροχής οδηγιών των ναυτικών στα πλαίσια εφαρμογής του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), καθώς και με την πρόληψη και προστασία ναυτεργατικών ατυχημάτων που συνίσταται σε περιορισμό της έκθεσης σε επικίνδυνες συνθήκες εργασίας που αφορούν σε περιβαλλοντικούς παράγοντες και χρήση μηχανημάτων. Ο πλοιοκτήτης, οι ναυτικοί και κάθε άλλος εμπλεκόμενος υιοθετούν την πολιτική και το πρόγραμμα επαγγελματικής ασφάλειας επί του πλοίου με ιδιαίτερη επιμέλεια στην ασφάλεια και την υγεία των νέων ναυτικών, μέχρι δεκαοκτώ ετών (18), όπως προβλέπεται στο π.δ. 407/2001. Υπεύθυνοι για τη συμμόρφωση με το ως άνω πρόγραμμα ασφαλείας είναι ο πλοίαρχος ή/και ο ναυτικός που έχει ορίσει, ενώ ο πλοιοκτήτης δεν ευθύνεται στα πλαίσια του προγράμματος προστασίας και ασφάλειας του Κανονισμού για γεγονότα που οφείλονται σε ξένες προς αυτόν μη ομαλές και απρόβλεπτες συνθήκες, ή σε έκτακτα γεγονότα, οι συνέπειες των οποίων δεν θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί παρ' όλη την επιδειχθείσα επιμέλεια.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

**Εφετείο Αθηνών: 3796/93 Πηγή: Ε.Ν.Δ 21/93**

**Πρόεδρος: ΔΗΜ. ΜΠΑΒΑΡΕΖΟΣ**

**Εισηγητής: ΓΕΩΡΓ. ΓΕΩΡΓΑΤΟΣ**

**Δικηγόροι: Στεφ. Χρήστου, Σπυρ. Καρακίτσος.**

«.....Πνιγμός ναύτη εις αγκυροβόλιο ΗΠΑ. Αξιώσεις γονέων διατροφής, χρηματικής ικανοποιήσεως και αποζημιώσεως εξ εργατικού ατυχήματος.

Θάνατος προσοντούχου ναύτη ναυτολογημένου σε φ/γ πλοίο υπό ελληνική σημαία, ο οποίος, ενώ το πλοίο βρισκόταν στο αγκυροβόλιο του ποταμού Κολούμπια εις Αστόρια ΗΠΑ, εν αναμονή μεθοπροσορμίσεως στον λιμένα Portland πήδησε στη θάλασσα με σκοπό να διεκπεραιωθεί εις την όχθη του ποταμού κολυμβώντας, πλην όμως παρασύρθηκε από το ρεύμα του ποταμού και πνίγηκε. Εις την ενέργεια αυτή προέβη, διότι ο πλοίαρχος παρέλειψε να καλέσει σκάφος για αποβίβαση του εις την ξηράν προκειμένου να επικοινωνήσει μετά των γονέων του και προς ψυχαγωγία, έχοντας και την τυπική άδεια των αμερικανικών αρχών, αν και είχε ζητήσει τούτο κατ' επανάληψη και είχε προειδοποιήσει, ο δε θάνατός του οφείλεται στη ρηθείσα παράλειψη πλοιάρχου και υποπλοιάρχου.

Αγωγή γονέων του θανόντος ναύτη περί αναγνώρισεως της υποχρεώσεως των εναγομένων προς καταβολή κυρίως κατά τις διατάξεις περί αδικοπραξίας του ελληνικού, άλλως του αμερικανικού δικαίου, χρηματικής ικανοποιήσεως για ψυχική οδύνη εις έκαστον εξ αυτών και στέρηση διατροφής, επικουρικώς δε χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης και αποζημίωση βάσει του ν. 551/1915.

Η ευθύνη του εργοδότη από εργατικό ατύχημα εντάσσεται στο πλαίσιο των εργασιακών συμβατικών ενοχών και δεν έχει τον χαρακτήρα ευθύνης από αδίκημα ή οιονεί αδίκημα, διότι το εργατικό ατύχημα, ως ζημιογόνο περιστατικό εκδηλώνεται κατά την εκτέλεση ή εξ αφορμής της εργασίας και έχει ως αναγκαία προϋπόθεση τη σύμβαση ή έστω την απλή σχέση εργασίας, εξ αιτίας της οποίας δημιουργούνται ιδιαίτερες υποχρεώσεις εκ του ατυχήματος του εργαζομένου, ανεξαρτήτως της υπαιτιότητός του, εκ του λόγου ότι εκμεταλλεύεται την εργασία τους και η εκ του

ατυχήματος ευθύνη στην υπ' αυτού ανάληψη του επαγγελματικού κινδύνου από την εκμετάλλευση της εργασίας άλλου. Συνεπώς τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις από εργατικό ατύχημα εμπίπτουν στην έννοια των ενοχών από σύμβαση και διέπονται κατά το άρθρο 25 ΑΚ από το δίκαιο που ρυθμίζει τη σχετική σύμβαση εργασίας.

Στη κρινομένη περίπτωση οι αξιώσεις για χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης και για αποζημίωση λόγω στερήσεως διατροφής στηρίζονται στην αδικοπραξία που έγινε σε αγκυροβόλιο των ΗΠΑ, από το δίκαιο των οποίων διέπονται.

Αντιθέτως αποζημίωση εξ εργατικού ατυχήματος (επικουρική βάση αγωγής) διέπεται από το ελληνικό δίκαιο και συγκεκριμένως από τον κωδ. ν. 551/1915, ως δίκαιο που αρμόζει στη σύμβαση από το σύνολο των ειδικών συνθηκών (πλοίο υπό ελλην. σημαία, κατάρτιση συμβάσεως εις Ελλάδα, μισθός εις ελληνικό νόμισμα), κατά το άρθρ. 16 παρ. 4 του οποίου εργατ. Ατύχημα είναι και εκείνο που συμβαίνει εκτός τόπου, και χρόνου εργασίας, τελεί όμως σε σχέση αιτίου και αποτελέσματος, όταν λόγω της εργασίας δημιουργούνται ιδιαίτερες συνθήκες και περιστάσεις, που ήταν αναγκαίες για την επέλευσή του, έστω και αν οφείλεται σε αποκλειστική αμέλεια του παθόντος.

Κατά το άρθρο 16 και 6 κωδ.ν. 551/1915 οι συγγενείς σε περίπτωση θανάτου του παθόντος, για τη στοιχειοθέτηση του δικαιώματος πλήρους αποζημιώσεως, απαιτείται δόλος του εργοδότη ή μη τήρηση των διατάξεων νόμων, διαταγμάτων και κανονισμών που προβλέπουν ειδικούς όρους ασφαλείας των εργαζομένων. Το θέμα τούτο θα κριθεί κατά το δίκαιο των ΗΠΑ (αδικοπραξία) για το οποίο τίθεται θέμα αποδείξεως.

Με την από 17-12-1990 αγωγή τους οι ήδη εκκαλούντες εκθέτουν ότι ο γιος τους Κ.Μ., ο οποίος είχε ναυτολογηθεί με σύμβαση ναυτικής εργασίας ως προσοντούχος ναύτης στο υπό Ελληνική σημαία Φ/Γ πλοίο Α., στις 15-8-1988, οπότε το πλοίο αυτό βρισκόταν στο αγκυροβόλιο του ποταμού COLUMBIA στην Αστόρια των Η.Π.Α. και ανέμενε πλοηγό για να μεθορμίσει στο λιμάνι PORTLAND πήδησε στη θάλασσα, προκειμένου να φθάσει με κολύμβηση στην όχθη του ποταμού, πλην όμως παρασύρθηκε από τα ρεύματα του ποταμού και πνίγηκε. Ότι ο Κ.Μ. προέβη στην ανωτέρω ενέργεια, διότι ο πλοίαρχος παρέλειψε να καλέσει σκάφος για την αποβίβασή του στην ξηρά, προκειμένου να επικοινωνήσει μαζί τους και να ψυχαγωγηθεί, δεδομένου ότι το σκάφος βρισκόταν στο ως άνω αγκυροβόλιο του ποταμού από 11-8-1988 και ο γιος τους, έχοντας και την τυπική άδεια των



Αμερικανικών αρχών, είχε ζητήσει τούτο κατ' επανάληψη και είχε προειδοποιήσει σχετικώς και τέλος ότι, ο θάνατος του ανωτέρου γιού τους οφείλεται στην ως άνω παράλειψη του πλοιάρχου άμα δε και στην εκ μέρους τούτου (πλοιάρχου) αλλά και του Υποπλοιάρχου του πλοίου παράβαση «των ισχυόντων νόμων, κανονισμών και διαταγμάτων», που ρυθμίζουν τους όρους προστασίας της ζωής και της υγείας των εργαζομένων στα πλοία, την ψυχαγωγία των μελών του πληρώματος και τη διατήρηση της τάξεως και ασφαλείας στο πλοίο. Ακολούθως ζητούν, όπως το αίτημα περιορίσθηκε παραδεκτά με τις πρωτόδικες προτάσεις (από καταψηφιστικό σε αναγνωριστικό): να αναγνωρισθεί ότι οι εναγόμενοι, εκ των οποίων η πρώτη είναι πλοιοκτήτρια του άνω πλοίου, η δεύτερη αντιπρόσωπος και πράκτορας της πρώτης στην Ελλάδα και ο τρίτος, με τον οποίο συνήψε ο θανών τη σύμβαση εργασίας, εκπρόσωπος της δεύτερης, υποχρεούνται να τους καταβάλουν κυρίως κατά τις διατάξεις περί αδικοπραξιών του Ελληνικού άλλως του Αμερικανικού Δικαίου χρηματική ικανοποίηση για ψυχική οδύνη 5.000.000 δραχμές στον καθένα και αποζημίωση για στέρηση διατροφής 50.000 δραχμές μηνιαίως επί 15 και 18 έτη για τον πρώτο και τη δεύτερη αντίστοιχα, δηλαδή 9.000.000 και 10.800.000 αντίστοιχα, που πρέπει να επιδικαστούν κατά τα εκτιθέμενα εφάπαξ, επικουρικά δε χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης και αποζημίωση βάσει του Ν. 551/1915 εκ δραχμών 6.410.404 για τον καθένα.

Η αγωγή με το πιο πάνω περιεχόμενο και αίτημα δεν υπόκειται σε καταβολή δικαστικού ενσήμου, προεχόντως λόγω του αναγνωριστικού ενσήμου, προεχόντως λόγω του αναγνωριστικού της χαρακτήρα, σύμφωνα με το άρθρο 2 του ν. ΓΠΝ/1912. επομένως η εκκαλουμένη, που την απέρριψε λόγω μη καταβολής δικαστικού ενσήμου, έσφαλε ως προς την ερμηνεία και εφαρμογή του άνω νόμου και πρέπει να εξαφανιστεί κατά το βάσιμο περί τούτου τρίτο λόγο της έφεσης. Ακολούθως πρέπει να γίνει δεκτή η έφεση και , αφού κρατηθεί η υπόθεση στο Δικαστήριο τούτο να ερευνηθεί περαιτέρω η αγωγή ως προς τη νομική και ουσιαστική της βασιμότητα.

Κατά το άρθρο 26 Α.Κ. οι ενοχές από αδίκημα διέπονται από το δίκαιο της Πολιτείας, όπου διαπράχθηκε το αδίκημα. Επομένως αν αυτό διαπράχθηκε επί εμπορικού πλοίου, που βρίσκεται σε λιμένα, οι εξ αυτού ενοχές διέπονται από το δίκαιο του κράτους του λιμένος, αφού κατά τις αρχές του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου οι λιμένες θεωρούνται αναπόσπαστο τμήμα των Εθνικών υδάτων του κράτους και συνεπώς η κυριαρχία του τελευταίου επεκτείνεται και στα αλλοδαπά εμπορικά πλοία, που ναυλογούν στους λιμένες του , τα οποία θεωρούνται στην

περίπτωση αυτή κινητά πράγματα επί εθνικού εδάφους (Εφ. Πειρα. 1368/1990 ΕΝΔ 18.469). εξάλλου κατά το άρθρο 25 Α.Κ. οι ενοχές από σύμβαση ρυθμίζονται από το δίκαιο, στο οποίο έχουν υποβληθεί τα μέρη και αν δεν υπάρχει τέτοιο, εφαρμόζεται το δίκαιο, που αρμόζει στη σύμβαση από το σύνολο των ειδικών συνθηκών. Η ειδική ευθύνη του εργοδότη από εργατικό ατύχημα εντάσσεται στο πλαίσιο των εργασιακών συμβατικών ενοχών και δεν έχει τον χαρακτήρα ευθύνης από αδίκημα ή οιονεί αδίκημα. Το εργατικό ατύχημα ως ζημιογόνο περιστατικό εκδηλώνεται κατά την εκτέλεση ή εξ αφορμής της εργασίας και έχει ως αναγκαία προϋπόθεση τη σύμβαση ή έστω την απλή σχέση εργασίας, εξαιτίας της οποίας ο εργοδότης έχει ιδιαίτερες υποχρεώσεις για τα ατυχήματα των εργαζομένων, ανεξάρτητα από την υπαιτιότητά του, για το λόγο ότι εκμεταλλεύεται την εργασία τους. Η ευθύνη δηλ. του εργοδότη στην περίπτωση του εργατικού ατυχήματος στηρίζεται στην υπ' αυτού ανάληψη του επαγγελματικού κινδύνου από την εκμετάλλευση της εργασίας άλλου (Καποδίστριας Ερμ. Α.Κ. 662 αρ. 57, Ε.Α. 5548/27-5-1992 αδ.) και για το λόγο αυτό ακριβώς η ευθύνη αυτή είναι συνέπεια της συμβάσεως εργασίας, χωρίς την οποία δεν μπορεί να γίνει λόγος για εργατικό ατύχημα ή για υποχρεώσεις του εργοδότη εξ αυτού. Επομένως τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις από εργατικό ατύχημα εμπίπτουν στην έννοια των ενοχών από σύμβαση εργασίας (Ε.Πειρ. 1253/88 ΕΝΔ 19.106, 1673/1988 ΕΝΔ 17.186, εμμέσως Α.Π. 1078/85 Ε.Ν.Δ. 15.308, 1234/85 Ε.Ν.Δ. 15.311, 1286/84 Νο Β 33.811. αντί. Μαριδάκης Ι.Δ.Δ. 1950 παρ. 31 Ε. Πειρ. 1368/90 Ε.Ν.Δ. 18.469), στην προκειμένη περίπτωση οι αξιώσεις για χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης και για αποζημίωση λόγω στέρησης διατροφής, που ασκούν οι ενάγοντες με την κυρία βάση της αγωγής απορρέουν κατά τα εκτιθέμενα από αδικοπραξία, που έλαβε χώρα στο αγκυροβόλιο του ποταμού COLUMBIA στην Αστόρια, των Η.Π.Α. Αντίθετη αξίωση για αποζημίωση από εργατικό ατύχημα, που ασκείται με την επικουρική βάση της αγωγής, διέπεται από το Ελληνικό δίκαιο και συγκεκριμένα από τις διατάξεις του Ν. 551/1915, ως δίκαιο που αρμόζει στη σύμβαση από το σύνολο των ειδικών συνθηκών, αφού το άνω πλοίο φέρει την Ελληνική σημαία, η σύμβαση ναυτολογήσεως του Κ.Μ., καταρτίστηκε στην Ελλάδα και στην Ελληνική γλώσσα και ο μισθός του πιο πάνω ναυτικού, έλληνα υπηκόου συμφωνήθηκε σε δραχμές. Σημειωτέον ότι στην προκειμένη περίπτωση από τα εκτιθέμενα, υφίστανται οι όροι του εργατικού ατυχήματος, καθόσον από το άρθρο 1 του Ν. 551/1915, ο οποίος εφαρμόζεται κατά το άρθρο 66 Κ.Ι.Ν.Δ. και επί ατυχημάτων ναυτικών, σε συνδυασμό με το άρθρο 16 παρ. 4 του ίδιου νόμου, προκύπτει ότι ατύχημα από βίαιο συμβάν

κατά την έννοια αυτού του νόμου είναι και εκείνο, το οποίο επέρχεται ακόμη και εκτός του τόπου και του χρόνου της εργασίας, συνδέεται όμως με αυτή με σχέση αιτίου και αποτελέσματος, όταν λόγω της εργασίας δημιουργήθηκαν οι ιδιαίτερες συνθήκες και περιστάσεις, που ήταν αναγκαίες για την επέλευσή του έστω και αν οφείλεται σε αποκλειστική αμέλεια του παθόντος (Α.Π. 1823/1990 ΕΕΝ. 1991 σελ. 758).

Περαιτέρω κατά το άρθρο 16 του άνω νόμου αυτός που έπαθε εργατικό ατύχημα ή σε περίπτωση θανάτου οι κατά το άρθρο 6 συγγενείς του έχουν το δικαίωμα να εγείρουν την αγωγή του κοινού δικαίου και να ζητήσουν πλήρη αποζημίωση μόνον όταν το ατύχημα μπορεί να αποδοθεί σε δόλο του εργοδότη ή πραγματοποιήθηκε σε εργασία ή επιχείρηση, στην οποία δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις ισχυόντων νόμων, διατ/των και κανονισμών, που προβλέπουν ειδικώς τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων (Ολ. ΑΠ 965/85 Νο Β 33, 1409). Συνεπώς το δικαίωμα των εναγόντων για πλήρη αποζημίωση λόγω στέρησης διατροφής, την οποία ζητούν με την κύρια βάση της αγωγής, η ύπαρξη και οι όροι του οποίου θα κριθούν κατά το δίκαιο των Η.Π.Α., εξαρτάται από το αν η επικαλούμενη αμελής συμπεριφορά του πλοιάρχου και του υποπλοιάρχου του πιο πάνω πλοίου συνιστά παράβαση νόμων, διαταγμάτων ή κανονισμών που ισχύουν στις Η.Π.Α. και προβλέπουν ειδικώς τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων στα πλοία, τις υποχρεώσεις των άνω προσώπων και τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνουν για την αποτροπή των ατυχημάτων. Το Δικαστήριο τούτο δεν γνωρίζει τις περί αδικοπραξιών διατάξεις του δικαίου των Η.Π.Α., ούτε τις διατάξεις νόμων, διαταγμάτων και κανονισμών περί των όρων ασφαλείας των εργαζομένων σε φορτηγά πλοία, που ισχύουν στις Η.Π.Α. Κατόπιν τούτου πρέπει να διαταχθεί απόδειξη περί των συγκεκριμένων διατάξεων του άνω Κράτους, σύμφωνα με το άρθρο 337 Κ.Πολ. Δικ., το οποίο εφαρμόζεται και στην ειδική διαδικασία των εργατικών διαφορών (άρθρο 591 παρ. 1 Κ.Δικ.). Λαμβανομένου δε υπόψη ότι δι' αυτής σκοπείται η υποβοήθηση του δικαστηρίου στην αναζήτηση του περιεχομένου του αλλοδαπού δικαίου, όχι ως πραγματικού γεγονότος, αλλά ως κανόνα δικαίου και του γεγονότος ότι η προσκομιζόμενη νομική πληροφορία με ημερομηνία 12-7-1990 του Ελληνικού Ινστιτούτου Διεθνούς και Αλλοδαπού Δικαίου δεν καλύπτει τα άνω αποδεικτέα θέματα., επιτρέπεται η έκδοση περί αυτής (αποδείξεως) παρεμπόπτουσας απόφασης παρά τον αντίθετο κανόνα του άρθρου 670 Κ.Δικ. (Βλ. Ε.Πειρ. 37/1989 Ε.Ν.Δ. 17.398, 1292/1990 Ε.Ν.Δ. 19.114).

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Δικάζει τυπικά και στην ουσία την έφεση.

Εξαφανίζει την εκκαλούμενη 4241/1991 οριστική απόφαση του Μονομ. Πρωτοδ. Αθηνών, που εκδόθηκε κατά την ειδική διαδικασία των εργατικών διαφορών.

Κρατεί και δικάζει την υπόθεση.

Αναβάλλει ν' αποφασίσει οριστικά επί της αγωγής.

Υποχρεώνει τους ενάγοντες να αποδείξουν κατά τη νέα συζήτηση της υπόθεσης, με προσκομιδή των κειμένων σε μετάφραση ή γνωμοδότηση νομομαθούς ή βεβαίωση του Ελληνικού Ινστιτούτου του Διεθνούς και Αλλοδαπού Δικαίου, το περιεχόμενο των διατάξεων του δικαίου των ΗΠΑ, που καθορίζουν: α) την ύπαρξη, τους όρους και την έκταση του δικαιώματος διατροφής των ανιότων από τους κατιόντες (γονέων από άγαμο τέκνο), β) τις προϋποθέσεις και την έκταση του δικαιώματος αποζημιώσεως, σε περίπτωση θανάτου από αμέλεια, αυτών που είχαν δικαίωμα διατροφής έναντι του θανατωθέντος ως και τις προϋποθέσεις και την έκταση της χρηματικής ικανοποίησης, λόγω ψυχικής οδύνης υπέρ των συγγενών αυτού και γ) τις διατάξεις νόμων διαταγμάτων και κανονισμών, που εκδόθηκαν από την αρμόδια αρχή (ή τον κύριο της επιχείρησης και κυρώθηκαν απ' αυτήν), οι οποίες προβλέπουν ειδικώς τους όρους και τα μέτρα για την προστασία της ζωής και της υγείας των εργαζομένων στα φορτηγά πλοία, την ψυχαγωγία του πληρώματος και την τήρηση της ευταξίας στο πλοίο και ειδικότερα εκείνες, που αφορούν τις υποχρεώσεις του πλοιάρχου και του Υποπλοιάρχου έναντι των μελών του πληρώματος.....»

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

#### 6.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΙΚΑΣΤΙΚΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ

Στην ως άνω απόφαση του Εφετείου Αθηνών διατάσσεται η επανάληψη της συζήτησης προκειμένου να προσκομισθούν τα απαραίτητα κατά την κρίση του Δικαστηρίου στοιχεία που αφορούν στους κανόνες δικαίου της πολιτείας όπου έλαβε χώρα το ναυτεργατικό ατύχημα, λαμβανόμενο υπ όψη ως αδικοπραξία. Στο αιτιολογικό της απόφασης αναφέρεται ότι τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις από εργατικό ατύχημα, δηλαδή και τα περά αποζημίωσης συνεπεία αυτού θέματα, εμπίπτουν στην έννοια των ενοχών από σύμβαση και διέπονται κατά το άρθρο 25 ΑΚ, δηλαδή με βάση τις διατάξεις και τους νόμους του δικαίου που ρυθμίζει τη σχετική σύμβαση εργασίας και εν προκειμένω το ελληνικό δίκαιο, εφόσον αυτό διέπει τη σύμβαση ναυτολόγησης. Σύμφωνα με το σκεπτικό της απόφασης η ειδική ευθύνη του εργοδότη από εργατικό ατύχημα εντάσσεται στο πλαίσιο των εργασιακών συμβατικών ενοχών και δεν έχει τον χαρακτήρα ευθύνης από αδίκημα ή οιονεί αδίκημα.

Όμως το αίτημα των εναγόντων για χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης και για αποζημίωση λόγω στερήσεως διατροφής στηρίζονται στην αδικοπραξία που έγινε σε αγκυροβόλιο των ΗΠΑ, από το δίκαιο των οποίων διέπονται και συνεπώς εφόσον τίθεται το ζήτημα της πλήρους αποζημίωσης λόγω αδικοπραξίας, θα πρέπει να ερευνηθεί εάν σύμφωνα με το δίκαιο των Η.Π.Α, (τόπος ατυχήματος,) πρόκειται πράγματι για παράβαση ειδικού νόμου και κανόνα, διατάγματος σχετικού με την ασφάλεια των εργαζομένων στα πλοία και τις υποχρεώσεις των άνω προσώπων ως προς τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνουν αυτά για την αποτροπή των ατυχημάτων, ή να ερευνηθεί εάν ο πλοίαρχος ή και ο υποπλοίαρχος ενήργησαν με δόλο και ως αποτέλεσμα αυτού ήταν η πρόκληση του ατυχήματος.

Παρατηρούμε λοιπόν όπως αναφέρθηκε και στο σχετικό κεφάλαιο της παρούσας για το εφαρμοστέο δίκαιο σε ζητήματα που προκύπτουν συνεπεία

επέλευσης ναυτεργατικού ατυχήματος ότι υφίσταται διχογνωμία σχετικά με την εφαρμογή του κατάλληλου δικαίου που στη μία περίπτωση είναι το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ναυτολόγησης, (Α.Κ. άρθρο 25) στα πλαίσια αντιμετώπισης του ατυχήματος και της αποζημίωσης εξ αυτού ως ενοχή απορρέουσα εκ συμβάσεως και στην άλλη περίπτωση κρίνεται ως κατάλληλο για εφαρμογή το δίκαιο της χώρας εντός της οποίας επήλθε το ατύχημα, το οποίο αντιμετωπίζεται σύμφωνα με αυτή τη θεωρία ως πράξη άδικη εκ του γεγονότος. Η τελευταία άποψη σύμφωνα με την οποία η ευθύνη από εργατικό ατύχημα κρίνεται από το Δίκαιο του τόπου όπου έλαβε χώρα το ατύχημα, το οποίο χαρακτηρίζεται και ως οιονεί αδίκημα, με την αιτιολογία ότι το βίαιο συμβάν που εκδηλώνεται κατά την εκτέλεση ή εξ αφορμής της εργασίας στην περίπτωση που προκαλέσει ζημία, φθορά στον οργανισμό του εργαζόμενου θεωρείται ότι αποτελεί εκ του γεγονότος αυτού και μόνο πράξη άδικη και για την οποία θα αναζητηθεί αποζημίωση χωρίς να είναι απαραίτητη η ύπαρξη υπαιτιότητας του εργοδότη ή του αντιπροσώπου του για την στοιχειοθέτηση της ευθύνης αυτών έναντι του εργαζόμενου ναυτικού.

Ωστόσο στο σκεπτικό της ως άνω απόφασης του Εφετείου παρατηρούμε ότι αιτιολογείται επαρκώς η άποψη της ισχύος γενικά του άρθρου 25 ΑΚ και στα ζητήματα που αφορούν την αποζημίωση εκ του ναυτεργατικού ατυχήματος παρ' όλα αυτά επειδή η κύρια βάση της αγωγής είναι η επιδίωξη πλήρους αποζημίωσης με βάση τις διατάξεις του κοινού δικαίου, το Δικαστήριο ζητά την προσκόμιση των στοιχείων που αποδεικνύουν ότι κατά την ισχύουσα νομοθεσία στις ΗΠΑ οι ενέργειες των πλοιάρχου και υποπλοιάρχου αποτελούν παράβαση ειδικών κανόνων και διαταγμάτων σχετικά με την ασφάλεια του πληρώματος καθώς και την έκταση και τα ποσοστά των δικαιούχων της αποζημίωσης κατά το ίδιο δίκαιο της πολιτείας.

Ευλόγα λοιπόν συνάγεται το συμπέρασμα ότι το εν λόγω Δικαστήριο για την επιδίωξη της αποζημίωσης εάν οι ενάγοντες δεν διεκδικούσαν αυτή με βάση τις διατάξεις του αστικού δικαίου, θα αποφάσιζε, όπως προέκυψε από το αιτιολογικό, κρίνοντας την αποζημίωση όχι στα πλαίσια αποζημίωσης από αδικοπραξία αλλά στα πλαίσια της ενοχής που απορρέει από σύμβαση εργασίας εν προκειμένω τη σύμβαση ναυτολόγησης διότι όπως αναπτύσσεται στην απόφαση « ....το εργατικό ατύχημα, ως ζημιογόνο περιστατικό εκδηλώνεται κατά την εκτέλεση ή εξ αφορμής της εργασίας και έχει ως αναγκαία προϋπόθεση τη σύμβαση ή έστω την απλή σχέση εργασίας, εξ αιτίας της οποίας δημιουργούνται ιδιαίτερες υποχρεώσεις εκ του ατυχήματος του εργαζομένου, ανεξαρτήτως της υπαιτιότητός του....».

Στην αντίθετη κατεύθυνση με την απόφαση του Εφετείου κινείται η απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιά με αριθμ.1576/88, η οποία δέχεται ότι το βίαιο συμβάν κατά την εκτέλεση ή εξ αφορμής εργασίας, όταν προκαλεί οποιαδήποτε βλάβη στον οργανισμό αποτελεί ως αντικειμενικό γεγονός αδικοπραξία και κατά συνέπεια η αποζημίωση λόγω επέλευσης ναυτεργατικού ατυχήματος και ειδικότερα η έκταση αυτής θα κριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας του τόπου όπου τελέστηκε η άδικη πράξη δηλαδή το ατύχημα και όχι με το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ναυτολόγησης. Επίσης στην περίπτωση που το ατύχημα δεν συνδέεται αποκλειστικά και μόνο με ένα γεγονός αλλά με περισσότερα και αυτά συνέβησαν σε περισσότερες της μίας πολιτείας τότε εφαρμοστέο είναι το δίκαιο της πολιτείας όπου εκδηλώθηκε κατά κύριο τρόπο και λόγο το αδίκημα, ενώ εάν το πλοίο βρισκόταν σε ανοιχτή θάλασσα και δεν είναι δυνατό να βρεθεί η πολιτεία, της οποίας το δίκαιο πρέπει να υιοθετηθεί, εφαρμόζεται το δίκαιο της σημαίας του πλοίου. Στο ιστορικό της υπόθεσης που εκδικάστηκε στο Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιά, αναφέρεται επιδείνωση κατάστασης υγείας Έλληνα ναυτικού, ο οποίος είχε ναυτολογηθεί σε Κυπριακής σημαίας πλοίο, λόγω συνέχισης παροχής της εκ μέρους του εργασίας. Το ως άνω περιστατικό κρίθηκε αφ ενός ως ναυτεργατικό ατύχημα και αφ ετέρου ως αδίκημα και η εξ' αυτού επιδίκαση αποζημίωσης ρυθμίστηκε με βάση το δίκαιο της σημαίας του πλοίου δηλαδή, του Κυπριακού δικαίου, δεδομένου ότι η επιδείνωση της ασθένειας έλαβε χώρα σε ανοιχτή θάλασσα. Στην περίπτωση όμως αυτή, της επιδείνωσης της κατάστασης υγείας του ναυτικού λόγω εξακολούθησης της εργασίας υπό κανονικές συνθήκες, με τον ίδιο τρόπο που αυτή παρεχόταν και στο παρελθόν, για να κριθεί ως ναυτεργατικό ατύχημα πρέπει να γνωρίζει ο εργοδότης ή ο αντιπρόσωπος αυτού πλοίαρχος την ύπαρξη της κακής κατάστασης της υγείας και παρ όλα αυτά να αξιώνει την παροχή της εργασίας από το ναυτικό. Τότε η εξακολούθηση της παροχής της εργασίας του ναυτικού αποτελεί ασυνήθιστη και εξαιρετικά δύσκολη συνθήκη εργασίας, με αποτέλεσμα να ταυτίζεται η κατάσταση αυτή με το βίαιο επερχόμενο συμβάν που συνιστά το βασικό χαρακτηριστικό της έννοιας του ναυτεργατικού ατυχήματος<sup>103</sup>.

Το κρίσιμο φυσικά στοιχείο όπως προαναφέρθηκε για το χαρακτηρισμό της επιδείνωσης της υγείας ως ναυτεργατικό ατύχημα, είναι η γνώση του εργοδότη ή του

---

<sup>103</sup> Πρακτική Εφαρμογή Εργατικού Δικαίου Ι.Ληξουριώτης –Ναυτική Εργασία Τόμος 3<sup>α</sup> Σ.Λεκέα εκδ 2002 σελ 322 επ..

αντ' αυτού πλοίαρχου. Με άλλα λόγια εάν η ασθένεια δεν γίνει γνωστή στον πλοίαρχο η επιδείνωση της δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως ναυτεργατικό ατύχημα, όπως ακριβώς συναντάμε νομολογιακά την με αριθμ.226 απόφαση του Αρείου Πάγου η οποία έκρινε ότι δεν αποτέλεσε ναυτεργατικό ατύχημα και για το λόγο αυτό δεν επιδίκασε αποζημίωση στον ενάγοντα ναυτικό, ο οποίος μεν έπασχε από φυματίωση κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, όμως τα συμπτώματά της εκδηλώθηκαν μετά την απόλυσή του από το πλοίο και δεν γνώριζε για την ασθένεια ο πλοίαρχός του.

## 6.2 ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνοψίζοντας, σχετικά με την αποζημίωση εκ του ναυτεργατικού ατυχήματος, εφαρμογή έχουν κατά περίπτωση ο νόμος 551/1915 ή οι διατάξεις του κοινού Δικαίου όπως αυτές ισχύουν κατά τον Αστικό Κώδικα. Παρά το γεγονός λοιπόν ότι παρέχεται εκλεκτικό δικαίωμα στον ναυτικό ή στους δικαιούχους συγγενείς εάν αυτός αποβιώσει, στην διεκδίκηση της αποζημίωσης είναι εύλογη η παρατήρηση ότι ούτε ο οι διατάξεις του κοινού δικαίου αλλά ούτε και ο νόμος 551/1915 συνθέτουν ένα πλήρες νομικό πλαίσιο που εξασφαλίζει στον απόλυτο βαθμό την προστασία των παθόντος τουλάχιστον σε επίπεδο οικονομικής αποκατάστασης των βλαβών. Επίσης δεδομένου ότι ο ως άνω νόμος, ο οποίος θεωρείται και ως ο πιο εξειδικευμένος για τη ρύθμιση ζητημάτων που προκύπτουν από το ναυτεργατικό ατύχημα, αποτελεί νομοθέτημα σήμερα ηλικίας περίπου εκατό ετών, οδηγούμαστε στη διαπίστωση ότι αν και στα άρθρα του ως άνω νόμου προβλέπονται αναλυτικά και με τρόπο επαρκή τα ποσά των αποζημιώσεων, τα πρόσωπα των δικαιούχων καθώς και τα χρονικά διαστήματα παροχών αναμφισβήτητα δημιουργείται ένα χάσμα που συνίσταται στην απόσταση του νομοθετήματος από τη σύγχρονη πραγματικότητα με ο,τι αυτή συνεπάγεται.

Με άλλα λόγια, η ναυτιλία και οι συνθήκες υπό τις οποίες αυτή εξαπλώνει τη δραστηριότητά της έχουν αλλάξει άρδην ειδικά τα τελευταία χρόνια και σημαντικό ρόλο σε αυτήν την αλλαγή έπαιξε η πρόοδος της τεχνολογίας που επηρέασε πρακτικά και κοινωνικά το επάγγελμα του ναυτικού και τα σχετιζόμενα άμεσα ή έμμεσα με αυτό πρόσωπα. Για παράδειγμα, η νέα τεχνολογία που εφαρμόστηκε στα πλοία είχε ως θετικό ότι αύξησε την ταχύτητα τους, ελαχιστοποίησε τους χρόνους ταξιδιών και



επιστροφής στον λιμένα αφετηρίας, όμως απαιτεί εξαιρετική προσοχή στον χειρισμό πλέον δύσκολων μηχανημάτων και απόλυτη πειθαρχία στη στελέχωση και λειτουργία του πληρώματος με αυξημένα προσόντα, τα οποία καλούνται οι εκάστοτε ναυτικού να επιδεικνύουν σε κάθε ευκαιρία και δυσκολία που παρουσιαστεί κατά την άσκηση των εργασιακών τους καθηκόντων. Κατά τον χρόνο θέσπισης του νόμου 551/1915, αλλά και των μεταγενέστερων τροποποιήσεων και συμπληρώσεων του ως άνω νόμου, τα δεδομένα της τεχνολογίας ήταν πολύ διαφορετικά και δεν ήταν σε θέση ο τότε νομοθέτης να προβλέψει σε καμία περίπτωση ζητήματα που μπορεί να αναδειχθούν και προβλήματα που μπορεί να γεννηθούν ως συνέπεια της σύγχρονης πραγματικότητας και κυρίως των μέσων που χρησιμοποιούνται πλέον στο ευρύ φάσμα του κλάδου της ναυτιλίας.

Επιπλέον το θέμα της χρονικής απόστασης των νομοθετημάτων από το σήμερα, αγγίζει και αντικείμενα ασύνδετα με την τεχνολογία, τα οποία άπτονται οικονομικοκοινωνικού ενδιαφέροντος, όπως η οικονομική κρίση σε παγκόσμιο επίπεδο αλλά και σε τοπικό με τις τραγικές διαστάσεις που λαμβάνει αυτή στην Ελλάδα και φυσικά δεν αφήνει ανεπηρέαστη τη ναυτιλία, εφόσον η δραστηριότητά της αφορά κατά κύριο λόγο τη μεταφορά αγαθών από τη μία μεριά του κόσμου στην άλλη. Δηλαδή από τη μία μεριά οι ναυτικοί αντιμετωπίζουν πρωτοφανή προβλήματα εύρεσης εργασίας και από την άλλη οι εργοδότες τους έρχονται αντιμέτωποι με επίσης πρωτοφανείς οικονομικές δυσκολίες. Η οικονομική κρίση έχει για παράδειγμα τη συνέπεια να μην ανταπεξέρχονται οικονομικά στις υποχρεώσεις τους και να τερματίζουν ακόμα και την δραστηριότητά τους κυρίως ναυτιλιακές εταιρίες με περιορισμένο σε αριθμό στόλο, ή και μοναχοβάπορες. Εάν συνυπολογίσουμε στην γενικότερη οικονομική κρίση την απουσία σύγχρονων νομοθετημάτων και κανόνων και την παροχή του εκλεκτικού δικαιώματος της διεκδίκησης πλήρους αποζημίωσης του ναυτικού ή των συγγενικών του προσώπων σύμφωνα με τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα, καταλήγουμε στη διαπίστωση ότι η πιθανή επιδίκαση σε βάρος μίας μικρής ή μεσαίας δυναμικής ναυτιλιακής εταιρίας σημαντικών ποσών που αντιστοιχούν αφ ενός σε αποκατάσταση των βλαβών του οργανισμού του παθόντος ναυτικού αλλά και σε υποχρέωση διατροφής δικαιούχων προσώπων καθώς και ηθική βλάβη ή ψυχική οδύνη σε περίπτωση θανάτου αυτού, μπορεί να οδηγήσει την εταιρία αυτή που έχει περιορισμένα περιουσιακά αποθέματα σε οικονομική εξαθλίωση και φυσικά σε παύση εργασιών.

Οι διατάξεις όμως του Αστικού Κώδικα σύμφωνα με τις οποίες μπορεί να διεκδικήσει πλήρη αποζημίωση ο παθών ναυτικός, ασχέτως με τις όποιες συνέπειες για την ναυτιλιακή εταιρία, παρουσιάζει εξαιρετικές δυσκολίες και για την πλευρά του ενάγοντα ναυτικού με βασική αυτών, το βάρος απόδειξης εκ μέρους του ναυτικού, προκειμένου να ευδοκιμήσει η αγωγή του, της ύπαρξης δόλου του εργοδότη ή και των προστηθέντων του και την πράγματι παραβίαση από τα πρόσωπα αυτά ειδικών κανόνων και νομοθετημάτων σχετικών με την ασφάλεια του πληρώματος.

Εν τέλει οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι νομοθετικά το πεδίο του ναυτεργατικού ατύχηματος επιδέχεται βελτιώσεις κυρίως με κατεύθυνση την εναρμόνιση των κανόνων με τη σύγχρονη πραγματικότητα τόσο για την ενίσχυση της πλευράς του παθόντα ναυτικού όσο και για την πλευρά του εργοδότη. Άλλωστε η μέριμνα για τη συνεχή ενημέρωση, τροποποίηση και βελτίωση των νόμων που σχετίζονται με το ναυτεργατικό ατύχημα είναι επιτακτική ανάγκη εκτός των άλλων και γιατί ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελούσε και εξακολουθεί να αποτελεί τον βασικό πνεύμονα της οικονομίας της χώρας μας και ως εκ τούτου έχει μεγάλη τόσο οικονομική όσο και κοινωνική σημασία να ρυθμίζονται επαρκώς και καταλλήλως τα απορρέοντα από τη δραστηριότητά του ζητήματα.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ/ΠΗΓΕΣ**

### **Α.ΒΙΒΛΙΑ/ΜΟΝΟΓΡΑΦΙΕΣ**

- Αγαλλόπουλος Χ. «Ελληνικόν Ναυτεργατικόν Δίκαιον» 1960.
- Αγαλλόπουλος Χ. «Κοινωνικές Ασφαλίσεις» 1995.
- Αντάπασης Αντ. «Το Εφαρμοστέο Δίκαιο στο Ναυτεργατικό ατύχημα» 1988.
- Δελούκας Ν. «Ναυτικόν Δίκαιον» 1979.
- Δελούκας Ν. «Αντικείμενα και Υποκείμενα των Εμπορικών Συναλλαγών» 1957.
- Καμβύσης Δημ. «Ναυτεργατικόν Δίκαιον» 1994.
- Καμβύσης Δημ. «Ναυτεργατικόν Δίκαιον» 1977.
- Καμβύσης Δημ. «Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον» 1982.
- Καμβύσης Δημ. «Η Σύμβασις Ναυτολογήσεως» 1962.
- Καραβάς Κ. «Εμπορικόν Δίκαιον Ι» 1952.
- Καραβάς Κ. «Ελληνικόν Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον» 1956.
- Κιάντου-Παμπούκη Α. «Το Ναυτικό Δίκαιο Ι» 2003.
- Κιάντου-Παμπούκη Α. «Το Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ» , έκδοση τέταρτη 2004.
- Κορηλάκης Π. «Επίτομο Ενοχικό Δίκαιο» 2000.
- Λεκέα Σ. «Ναυτική Εργασία» Τόμος 3<sup>α</sup> εκδ 2002.
- Ληξουριώτης Ι. «Πρακτική Εφαρμογή Εργατικού Δικαίου» 2002.
- Μαριδάκης Γ. «Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο» 1968.
- Σινανιώτης Λ. «Ειδικαί Διαδικασίαι» 1972.
- Τούσης Α. «Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου» 1962

## Β. ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ

### 1. Νομοθεσία-Κώδικες

ν. 1792/1988

ν.1131/1981

ν.1752/51

ν. 2652/1953

ν.551/1915

β.δ. 24.7/25.08.1920

ν. 6234/1934

νδ 2652/1953

ν.δ 2652/53 όπως τροποποιήθηκε από το νδ 1212/81

ν.1923/1991

ν.4055/2012

ν. 2112/1920

ν. 1843/1939

ν. 539/1945

ν.2193/1920

ΑΚ

Α΄ Εισαγωγικός Νόμος ΑΚ.

ΚΠολΔ

Α΄ Εισαγωγικός Νόμος ΚΠολΔ

ΚΔΝΔ

ΚΙΝΔ

## 2. Νομολογία Ελληνικών Δικαστηρίων

ΜΠΠειρ 581/72,  
Εφ.Πειρ 454/86  
ΑΠ 650/79, 310/80  
Εφ. Πειρ1049/79  
Εφ. Πειρ 623/79  
Εφ.Πειρ 349/79  
ΑΠ 305/87  
ΑΠ 226/87  
ΑΠ 1404/86  
ΕΠ 1119/87  
ΜΠΠ 2038/93  
Μ.Π.Π. 1269/1992  
ΑΠ 1071/1985  
Α.Π 1486/95  
ΜΠΡΠΕΙΡ 1861/1995  
ΜΠΡΠΕΙΡ 22/1991  
ΜΠΡΠΕΙΡ 1576/88  
ΕΦ.ΠΕΙΡ 37/89  
ΜΠΡΠΕΙΡ3552/1996  
ΕΦΠΕΙΡ 878/99  
ΕΦΑΘ 3054/88  
ΕΦΑΘ 5610/98  
ΕΛΔ 39,1341  
ΕΦΘΕΣ 2591/98  
ΕΦΑΘ 4287/88  
ΕΛΔ 30, 1464  
ΕΦΑΘ 8556/82  
ΕΕργΔ 42,93  
ΕΦΑΘ 7513/78

ΝοΒ 27,592

Α.Π. 1823/1990 ΕΕΝ. 1991

Εφ Αθ 3796/93 Ε.Ν.Δ 21/93

Εφ Πειρ 1368/1990 ΕΝΔ 18.469

Ε.Πειρ. 1253/88 ΕΝΔ 19.106, 1673/1988 ΕΝΔ 17.186

Α.Π. 1078/85 Ε.Ν.Δ. 15.308, 1234/85 Ε.Ν.Δ. 15.311, 1286/84 Νο Β 33.811

Ε. Πειρ. 1368/90 Ε.Ν.Δ. 18.469

Ολ. ΑΠ 965/85 Νο Β 33, 1409

Εφ.Πειρ. 37/1989 Ε.Ν.Δ. 17.398, 1292/1990 Ε.Ν.Δ. 19.114

Α.Π. 904/1987

Εφ Αθ. 2004/1972 ΝοΒ 1972 1455

Εφ Πειρ.1139/96

Εφ.Αθ 1833/1986

ΜΠΠ 135/78

ΑΠ 483/62

ΑΠ 80/63

ΑΠ 661/63

Εφ.Πειρ.1556/1989

Εφ.Πειρ 2/1981

Εφ.Αθ. 2646/71

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

### 3. Λοιπές Πηγές

Διεθνής Σύμβαση περί Ιατρικής εξέτασης των ναυτικών

Διεθνής Σύμβαση Λονδίνου περί περιορισμού ναυτικών απαιτήσεων.

Φ.Ε.Κ. Αρ. Φύλλου 1671, 5 Ιουλίου 2013

Φ.Ε.Κ. 191/A/25-8-20

Κανονισμός εργασίας Φ/Γ 800

Κανονισμός Εργασίας Φ/Γ πλοίων και Επιβατηγών (β.δ. 806/70 και 683/60)

Απόφαση του Υπουργείου Οικονομικών με αριθμ. 20240/1778 Απόφαση του

Υπουργείου Οικονομικών με αριθμ 15281/873-3.9.1974

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

### ΒΑΣΙΛΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ της 24-7-20

Περί κωδικοποιήσεως των νόμων «περί ευθύνης προς αποζημιώσεις των εξ ατυχήματος εν τη εργασία παθόντων εργατών ή υπαλλήλων».

(ΦΕΚ 191/Α/25-8-20)

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντες υπ' όψει το άρθρον 11 του νόμου 2193 «περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεων εργατικών τινων νόμων», προτάσει του Ημετέρου επί της Εθνικής Οικονομίας Υπουργού, απεφασίσαμεν και διατάσσομεν.

Αι διατάξεις του νόμου 551 «περί ευθύνης προς αποζημιώσεις των εξ ατυχήματος εν τη εργασία παθόντων εργατών ή υπαλλήλων», ως ετροποποιήθησαν δια του άρθρου 3 § 6 του νόμου 2114 και των άρθρων 1,2,3,4,5 και 12 § 1 του νόμου 2193, κωδικοποιούνται εις ενιαίον κείμενον νόμου έχον ως εξής :

#### *I. Γενικαί προϋποθέσεις αποζημιώσεως*

##### Άρθρον 1.

Ατύχημα εκ βιαίου συμβάντος, επερχόμενον εις εργάτην ή υπάλληλον των εν τω άρθρω 2 εργασιών και επιχειρήσεων εν τη εκτελέσει τας εργασίας ή εξ αφορμής αυτής, παρέχει εις τα κατά τας διατάξεις του παρόντος νόμου δικαιούμενα πρόσωπα δικαίωμα αποζημιώσεως απέναντι του κυρίου της επιχειρήσεως, εάν η εις τον παθόντα εκ του ατυχήματος προελθούσα διακοπή της εργασίας διήρκησε πλέον των τεσσάρων ημερών, εξαιρουμένης μόνον της περιπτώσεως καθ' ήν ο παθών εκ προθέσεως προκάλεσε το επελθόν ατύχημα.

##### Άρθρον 2.

Εις την κατά το άρθρον 1 αποζημιώσιν υποχρεούνται οι εργοδότηι οικοδομικών και άλλων τεχνικών έργων οι κύριοι επιχειρήσεων διεξαγομένων εις παντός είδους βιομηχανικά και βιοτεχνικά εργοστάσια, εργαστήρια, άλλους τόπους εργασίας ή συνεργεία, εν οίς γίνεται χρήσις μηχανικών εργαλείων οι κύριοι επιχειρήσεων μεταφοράς δια γης ή ύδατος, φορτώσεως, εκφορτώσεως και αποθηκεύσεως παντός είδους' οι κύριοι των μη περιλαμβανομένων εν άρθρω του ΒΩΜΑ' νόμου της 21 Φεβρουαρίου 1901 επιχειρήσεων ορυχείων και λατομείων, ως και πάσης εν γένει επιχειρήσεως ή εκμεταλλεύσεως, εν αις κατασκευάζονται ή χρησιμοποιούνται εκρηκτικαί ή τοξικαί ύλαι, ή γίνεται χρήσις μηχανής κινουμένης δια δυνάμεως άλλης, πλην της του ανθρώπου ή του ζώου.

Εις την αυτήν αποζημιώσιν υποχρεούται το Δημόσιον και παν εν γένει νομικόν πρόσωπον, απασχολούν απ' ευθείας εργάτας ή υπαλλήλους εις εργασίας ή επιχειρήσεις, περί ω το εδάφιον 1 του άρθρου τούτου.

#### *II. Εκτασις αποζημιώσεως, υπολογισμός, δικαούμενα πρόσωπα.*

##### Άρθρον 3.

Η κατά το άρθρον 1 αποζημιώσις :

1) Εν περιπτώσει πλήρους διαρκούς ανικανότητος, περιλαμβάνει εξ ετών μισθούς και δεν είνε κατωτέρα των πέντε χιλιάδων δραχμών, εάν δε το σύνολον των μισθών των εξ ετών υπερβαίνη τας δέκα χιλιάδας δραχμάς, προστίθεται εις το ποσόν των δέκα χιλιάδων το εν τέταρτον της τοιαύτης υπερβάσεως.

2) Εν περιπτώσει μερικής διαρκούς ανικανότητας, περιλαμβάνει το εξαπλάσιον του ποσού, καθ' ο ηλαττώθη ή δύναται να ηλαττώθη το ετήσιον εκ μισθού εισόδημα του παθόντος, ουδέποτε δε είνε ολιγώτερον των δραχμών χιλίων πεντακοσίων επί ελαττώσεως δε υπερβαινούσης τας πέντε χιλιάδας δραχμάς, προστίθεται εις το ποσόν των πέντε χιλιάδων το εν τέταρτον της τοιαύτης υπερβάσεως.

3) Εν περιπτώσει πλήρους προσκαιρίου ανικανότητας, μη παρατεινομένης πέραν των δύο ετών, είνε ημερησία και ίση προς το ήμισυ του μισθού, τον οποίον ελάμβανε ο παθών κατά την ημέραν του ατυχήματος καταβάλλεται δε από της πέμπτης μετά το ατύχημα ημέρας, ή από της ημέρας ου ατυχήματος, προκειμένου περί ανικανότης διαρκεσάσης πλέον των δέκα ημερών,. Μετά την παρέλευσιν τω δύο ετών, η ανικανότης θεωρείται διαρκής και το καταβληθέν λόγω προσκαιρίου ανικανότης θεωρείται διαρκής και το καταβληθέν λόγω προσκαιρίου ανικανότητος ποσόν εκπίπτει εκ του ποσού της δια διαρκή ολικήν ανικανότητα, κατά τον παρόντα νόμον, προσηκούσης αποζημιώσεως.

4) Εν περιπτώσει μερικής προσκαιρίου ανικανότητας, μη παρατεινομένης πέραν των δύο ετών, είνε ημερησία και ίση προς το ήμισυ της ελαττώσεως, την οποία εξ αυτής υφίσταται ή δύναται να υποστή ο μισθός, όν ελάμβανεν ο παθών κατά την ημέραν του ατυχήματος, καταβάλλεται δε από της πέμπτης από το ατύχημα ημέρας, ή από της ημέρας του ατυχήματος, προκειμένου περί ανικανότητος διαρκεσάσης πέραν των δέκα ημερών. Μετά την παρέλευσιν των δύο ετών, η ανικανότης θεωρείται ως διαρκής και το καταβληθέν, λόγω προσκαιρίου ανικανότητος, ποσόν εκπίπτει εκ του ποσού της δια διαρκή μερικήν ανικανότητα, κατά τον παρόντα νόμον, προσηκούσης αποζημιώσεως.

5) Εν περιπτώσει θανάτου, περιλαμβάνει πέντε ετών μισθούς, ουδέποτε δε ολιγώτερον των εξ χιλιάδων δραχμών. Εάν δε το σύνολον των μισθών των πέντε ετών υπερβαίνη τας δέκα χιλιάδας δραχμάς, προστίθεται εις το ποσόν των δέκα χιλιάδων το εν τέταρτον της τοιαύτης υπερβάσεως.

#### Άρθρον 4.

Προς καθορισμόν της κατά τα ανωτέρω άρθρα αποζημιώσεως το μεν έτος λογίζεται πλήρες, ο δε μισθός α) προκειμένου μεν περί μαθητευομένων ή περί εργατών, μη συμπληρωσάντων το 21 έτος, λογίζεται ίσος προς την αντιμισθίαν, ετέρων εργατών ή υπαλλήλων του αυτού φύλου και της αυτής κατηγορίας, εκ των ολιγώτερον αμειβομένων, ουδέποτε όμως κατώτερος των πεντακοσίων δραχμών κατ' έτος, β) προκειμένου δε περί οιουδήποτε άλλου εργατού, λογίζεται ίσος προς την οπ' αυτού και κατά τους προ του ατυχήματος δώδεκα μήνας πραγματικώς ληφθείσαν αντιμισθίαν, είτε εις χρήματα, είτε εις είδος.

Εάν κατά την περίπτωσιν β' της προηγουμένης παραγράφου ο παθών απησχολήθη επί χρονικόν διάστημα ολιγώτερου των δώδεκα μηνών προ του ατυχήματος, ως βάσις του υπολογισμού της αποζημιώσεως λαμβάνεται η πραγματική αντιμισθία, ήν έλαβον από της προσλήψεώς του, ηυξημένη κατά το ποσόν της αντιμισθίας, την οποίαν κατά το χρονικόν διάστημα, το απαιτούμενον προς συμπλήρωσιν του προ του ατυχήματος δωδεκαμήνου, ηδύνατο ούτος να λάβη επί τη βάσει της μέσης αντιμισθίας εργατών ή υπαλλήλων της αυτής κατηγορίας κατά το ειρημένον χρονικόν διάστημα.

Εάν η εργασία δεν είνε διαρκής, ο ετήσιος μισθός υπολογίζεται τόσον επί τη βάσει της αντιμισθίας της υπό του παθόντος ληφθείσης κατά το χρονικόν διάστημα της απασχολήσεώς του, όσον και επί τη βάσει των απολαβών του παθόντος κατά το προς συμπλήρωσιν του προ του ατυχήματος δωδεκαμήνου χρονικόν διάστημα.

Εάν κατά τας χρονικάς περιόδους, περί ων τα προηγούμενα εδάφια, ο παθών έμεινεν άνευ εργασίας, εκτάκτως ή δι' αιτίας ανεξαρτήτους της θελήσεώς του,

συνυπολογίζεται δια το χρονικόν τούτο διάστημα ο κατά μέσον όρον μισθός των εργατών ή υπαλλήλων, των απασχοληθέντων κατά το χρονικόν διάστημα της τιοιαύτης ανεργίας.

#### Άρθρον 5.

Η κατά τας περιπτώσεις 3 και 4 του άρθρου 3 καταβλητέα αποζημίωσις οφείλεται δι' όλας ανεξαιρέτως τας ημέρας και πληρώνεται κατά τας διατάξεις του νόμου ΔΑ' της 24 Ιανουαρίου 1912 και του προς εκτέλεσιν αυτού Β. διατάγματος της 24 Σεπτεμβρίου 1912, προκειμένου περί εργασιών και επιχειρήσεων υπαγομένων εις τα ΔΑ' νόμον. Κατά του εργοδότου των τιοιούτων εργασιών ή επιχειρήσεων επιβάλλονται αι του άρθρου 2 του ΔΑ' νόμου ποιναί, εν περιπτώσει αδικαιολογήτου καθυστερήσεως της πληρωμής τιοιαύτης αποζημιώσεως, τελεσιδίκως επιδεδικασμένης ή συμβατικώς αναγνωρισθείσης.

Άλλοδαποί, δικαιούνται εις πληρωμήν, της κατά τας περιπτώσεις 3 και 4 του άρθρου 3 αποζημιώσεως, μόνο εφ' όσον διαμένουν εν Ελλάδι, εν δε τη περιπτώσει 5 του αυτού άρθρου, μόνον εφ' όσον διέμενον εν Ελλάδι κατά τον χρόνον του δυστυχήματος.

Δια συμβάσεως μετά της Πολιτείας του αλλοδαπού, συναπτομένης υπό τον όρον της αμοιβαιότητος, δύνανται να αναγνωρισθώσιν υπέρ του αλλοδαπού, δια τας περιπτώσεις των αριθμών 3, 4 και 5 του άρθρου 3, όμοια προς τα του ημεδαπού δικαιώματα.

#### Άρθρον 6.

Εν περιπτώσει θανάτου του παθόντος, η κατά το άρθρον 3, περίπτωσις 5, αποζημίωσις περιέρχεται εις τους συγγενείς αυτού ως εξής:

1) Ο επιζών σύζυγος, εάν ο παθών δεν κατέλιπέ τινα των εν τιοις επομένοις εδαφίοις οριζομένων συγγενών, λαμβάνει ολόκληρον την αποζημίωσιν.

Ο επιζών σύζυγος, συντρέχων μεν μετά κατιόντων, λαμβάνει τα δύο πέμπτα της αποζημιώσεως, των λοιπών τριών πέμπτων διανεμομένων μεταξύ των κατιόντων κατά τα κατωτέρω περί κατιόντων οριζόμενα' συντρέχων δε μετ' ανιόντων λαμβάνει το ήμισυ της αποζημιώσεως, του ετέρου ήμισεος διανεμομένου μεταξύ των ανιόντων, κατά τα κατωτέρω περί ανιόντων οριζόμενα συντρέχων δε μετ' αδελφών λαμβάνει τα τρία πέμπτα, των λοιπών δύο πέμπτων διανεμομένων μεταξύ των αδελφών κατά τα κατωτέρω επί των αδελφών οριζόμενα.

Ουδέν δικαίωμα έχει ο μετά το ατύχημα γενόμενος σύζυγος του παθόντος.

2) Το μετά την αφαίρεσιν του μεριδίου του επιζώντος συζύγου ποσόν της αποζημιώσεως, ή μη υπάρχοντος συζύγου, ολόκληρος η αποζημίωσις περιέρχεται εις τους κατωτέρω οριζομένους συγγενείς του παθόντος.

α) Εάν ο παθών κατέλιπε νόμιμα ή ανεγνωρισμένα ή φυσικά, επί γυναικός τέκνα, ή άλλους κατιόντας ζώντας εις βάρος αυτού, πάντας δε αγάμους και, προκειμένου περί αρσένων, ηλικίας κατωτέρας των 21 ετών, ή οιασδήποτε ηλικίας κατιόντας, ανικάνους προς εργασίαν, ένεκεν σωματικού ή διανοητικού ελαττώματος, ο ειρηνοδίκης προσδιορίζει δι' αποφάσεως του κατά την κρίσιν του την μερίδα των υπάρχόντων ανικάνων προς εργασίαν, το δε υπόλοιπον διανέμεται εξ ίσου εις πάντας τους λοιπούς. Εις το ήμισυ του ούτως αναλογούντος ποσού της αποζημιώσεως δικαιούνται τα άρρενα τα άγοντα ηλικίαν μεταξύ 18 και 21 ετών και τα άγαμα θήλεα τα υπερβάντα το 21<sup>ο</sup> έτος της ηλικίας των. Το δε έτερον ήμισυ διανέμεται μεταξύ των λοιπών προς επαύξησιν της μερίδος των, και εάν τιοιούτοι δεν υπάρχωσι διανέμεται εις τους άλλους, κατά τα κατωτέρω δικαιουμένους.

β) Εάν ο παθών δεν κατέλειπε τους κατά το προηγούμενον εδάφιον δικαιουμένους κατιόντας ή κατέλειπε μόνον τιοιούτους, δικαιουμένους εις το ήμισυ

της αποζημιώσεως, το διαθέσιμον ποσόν της αποζημιώσεως περιέρχεται εις τους απομένοντας και ζώντας εις βάρος του παθόντος ανιόντας.

γ) Εάν ο παθών δεν κατέλειπε κατιόντας ή ανιόντας, δικαιουμένους κατά τας προηγούμενας περιπτώσεις α' και β', κατέλειπε όμως αδελφούς αγάμους και άγοντας ηλικίαν κατωτέραν μὲν των 18 ετών, προκειμένου περί αρρένων, κατωτέραν δε των 21 προκειμένου περί αρρένων, κατωτέρω δε των 21 προκειμένου περί θηλέων, ή άγοντες οιανδήποτε ηλικίαν, ανικάνους όμως προς εργασία, ένεκα σωματικού ή διανοητικού ελαττώματος, το διαθέσιμον ποσόν της αποζημιώσεως περιέρχεται εις τα πρόσωπα ταύτα, εάν έζων εις βάρος του παθόντος, διανεμομένον μεταξύ αυτών, κατά τα περί κατιόντων ορισθέντα.

δ) Εάν ο παθών δεν κατέλιπε σύζυγον ή άλλον εκ των ανωτέρω απαριθμηθέντων συγγενών ή προκειμένου περί αλλοδαπών, ούτοι δεν διέμενον εν Ελλάδι κατά τον χρόνον του δυστυχήματος, ή εάν δεν διενεμήθη μεταξύ αυτών ολόκληρος η αποζημίωσις, το διαθέσιμον ποσόν αποζημιώσεως επιδιώκεται δικαστικώς ή εξωδίκως υπό του Υπουργού της Εθνικής Οικονομίας και κατατίθεται παρά τη Εθνική Τραπέζη της Ελλάδος εις έντοκον λογαριασμόν και εις πίστωσιν του «Ταμείου Προνοίας υπέρ των Εργατών».

Ως προς τας δια την εφαρμογήν του άρθρου τούτου αναγκαίας πιστοποιήσεις, τηρούνται αι διατάξεις του άρθρου 128 του λογιστικού νόμου περί συντάξεων». Άρθρον 7.

Ο υπεύθυνος εις αποζημιώσιν υποχρεούται προσέτι να πληρώνη τα ιατρικά και φαρμακευτικά έξοδα και τα έξοδα νοσηλείας δια την κηδείαν δε του παθόντος, δραχμάς εξήκοντα.

Ο παθών δύναται ο ίδιος να εκλέξη ιατρόν και φαρμακοποιόν δικαιούται όμως ο εις αποζημιώσιν, υπόχρεως να διορίση δι' απλής επιστολής, θεωρουμένης υπό του Ειρηνοδίκου, ιατρόν, όστις επισκέπτεται καθ' εβδομάδα τον παθόντα επί παρουσία του θεράποντος ιατρού ειδοποιημένου προς τούτο προ μιας ημέρας δια συστημένης επιστολής αν ο παθών αρνήται να δεχθή την επίσκεψιν ο ειρηνοδίκης δι' αποφάσεως διατάσσει την αναστολήν της πληρωμής της αποζημιώσεως και της νοσηλείας εάν οι ιατροί διαφωνήσουν, αποφαινεται ο ειρηνοδίκης, διατάσσει εν ανάγκη πραγματογνωμοσύνην.

Εν ουδεμίᾳ περιπτώσει τα ιατρικά και φαρμακευτικά έξοδα ως και τα έξοδα νοσηλείας δύναται εν συνόλω να υπερβαίνωσι τας 10 δραχμάς ημερησίως, ουδέ να πληρώνονται πέραν των δύο ετών.

Οι ιατροί, φαρμακοποιοί, διευθυνταί κλινικών και πας καταβάλλων το κατά το παρόν άρθρον έξοδα, δύναται να ενάγουν απ' ευθείας τον προς αποζημιώσιν υπόχρεων.

### III. Ασφαλιστικά μέσα

#### Άρθρον 8.

Εις τας κατά το άρθρον 2 εργασίας και επιχειρήσεις, καθ' ας μεσολαβούσιν εργοδότης ή υπεργολάβον, η κατά το άρθρον 1 αποζημίωσις βαρύνει αλληλεγγύως μετά του κυρίου της επιχειρήσεως τον υπεργοδότην ή υπεργολάβον, δικαιουμένου του καταβαλόντος εις αναγωγήν κατά τας διατάξεις του αστικού δικαίου.

Εάν όμως το ατύχημα συνέβη εις ερασίαν ή επιχειρήσεις, εκτελουμένας δια λογαριασμόν του Δημοσίου ή άλλου νομικού προσώπου, αλλά δια παραχωρήσεως ή εργολαβίας, η αποζημίωσις οφείλεται μόνον υπό του αναδόχου ή του εργολάβου ή υπεργολάβου, ή επί πλειόνων αναδόχων, εργολάβων και υπεργολάβων, υπό πάντων των προσώπων τούτων αλληλεγγύως, κατά τους όρους του προηγούμενου εδαφίου.

#### Άρθρον 9.

Πάσα κατά τον παρόντα νόμον αξίωσις του παθόντος ή των αντ' αυτού δικαιουμένων προσώπων, εξασφαλίζεται δια προνομίου επί της κινητής ή ακινήτου περιουσίας του υπόχρεου, φυσικού ή νομικού προσώπου, πλην του Δημοσίου. Το προνόμιον τούτο έπεται των προνομίων των άρθρων 941 και 991 αριθ. 2 Πολ. Δικονομίας.

*IV. Βεβαίωσις ατυχημάτων και εκδίκασις αγωγών.*

Άρθρον 10.

Ο εργοδότης των εν άρθρω 2 εργασιών και επιχειρήσεων, ένθα συνέβη ατύχημα του άρθρου 1, ή ο αναπληρωτής αυτού, υποχρεούται, αν τούτο προκαλέση ανικανότητα πλέον της εβδομάδος, να βεβαιώση, εντός δέκα πέντε ημερών από του ατυχήματος, εγγράφως και ενόρκως, ενώπιον του Ειρηνοδίκου του τόπου του ατυχήματος, μετά δύο αυτοπτών μαρτύρων, αν υπάρχουν τοιούτοι, τας λεπτομέρειας του ατυχήματος, την ημέραν, καθ' ην συνέβη, το όνομα και τον τόπον της καταγωγής του παθόντος.

Εντός της αυτής προθεσμίας και επιμελεία του εργοδότου, ο θεραπεύων ιατρός οφείλει να βεβαιώση ενόρκως και εγγράφως ενώπιον του αυτού Ειρηνοδίκου την κατάστασιν του παθόντος και την πιθανήν έκβασιν του παθήματος.

Επιβάλλεται πρόστιμον πεντήκοντα μέχρι διακοσίων δραχμών εις τον υπαίτιον της παραλείψεως της κατά το άρθρον τούτο βεβαιώσεως.

Άρθρον 11.

Οι συγγενείς του παθόντος, αυτός ο παθών, παν μέλος εργατικής ενώσεως, και πας άλλος ιδιώτης, δικαιούνται να ζητήσουν όπως ενώπιον του αυτού Ειρηνοδίκου καταθέσωσιν ενόρκως ότι γνωρίζουν περί του ατυχήματος και των περιστάσεων, υφ' ας εγένετο.

Οι συγγενείς του παθόντος ή αυτός ο παθών οφείλουσιν εντός τριών ημερών αφ' ης ανελήφθησαν το ατύχημα, να αναγγείλωσι τούτο εις τον εργοδότην και εις τον αστυίατρον του τόπου, όστις εκδίδει ατελώς και άνευ άλλης διατυπώσεως πιστοποιήσιν περί της αναγγελίας και του είδους του αναγγελθέντος ατυχημάτος.

Άρθρον 12.

Η αποδεικτική δύναμις των κατά τα άρθρα 10 και 11 βεβαιώσεων απόκειται εις την ελευθέραν κρίσιν του δικαστού του δικάζοντος περί της κατά τον παρόντα νόμον αποζημιώσεως, αττίγραφα δε των βεβαιώσεων τούτων χορηγούνται εις τον παθόντα ή τους συγγενείς του εφ' απλού χάρτου.

Άρθρον 13.

Αι εκ των διατάξεων του παρόντος νόμου απορρέουσαι αγωγαί υπάγονται, ανεξαρτήτως ποσού, εις την αρμοδιότητα του Ειρηνοδίκου της κατοικίας του εναγομένου ή του τόπου, όπου συνέβη το ατύχημα.

*V. Γενικές Διατάξεις.*

Άρθρον 14.

Πάσα συμφωνία, αντικειμένη αμέσως ή εμμέσως εις τας διατάξεις του παρόντος νόμου, είνε άκυρος, εφ' όσον μειώνει τας υποχρεώσεις του εργοδότου.

Συμβιβασμός επιτρέπεται υπό τους εξής όρους: α') ενεργείται μόνον δια του Ειρηνοδίκου, β') εις τας περιπτώσεις 1 και 5 του άρθρου 3 του νόμου το ποσόν του συμβιβασμού δεν δύναται να είνε μικρότερον του εις ο κατά τον νόμον δικαιούνται ο ενάγων ειμή το πολύ 15%. Εις τας λοιπάς περιπτώσεις του αυτού άρθρου δύναται οι ενδιαφερόμενοι ν' αναθέσωσιν τον προσδιορισμόν της αποζημιώσεως εις την διαιτησίαν του Προέδρου των Πρωτοδικών, εφαρμοζομένων επί ταύτης αναλόγως των σχετικών διατάξεων της Πολιτικής Δικονομίας. Η διαιτητική απόφασις δεν υπόκειται εις ένδικον μέσον. Τα περί διαιτησίας συνοποσχετικά συντάσσονται εφ' απλού χάρτου.

#### Άρθρον 15.

Αι κατά τον παρόντα νόμον απαιτήσεις ούτε συμψηφίζονται ούτε κατάσχονται, ούτε εκχωρούνται, πάσα δε κατάσχεσις ή εκχώρησις είνε αυτοδικαίως άκυρος. Τα πληρεξούσια, τα επιδοτήρια, τα αντίγραφα, τα εξοφλητήρια, η κατά το άρθρον 7 επιστολή και βεβαίωσις, αι αποφάσεις και τα παντός είδους διαδικαστικά ή εκτελέσεως ή άλλα, συνεπεία του παρόντος νόμου, συντασσόμενα έγγραφα γράφονται εφ' απλού χάρτου, και δεν υποβάλλονται εις άλλο τι τέλος.

#### Άρθρον 16.

Οι παθόντες εξ ατυχήματος του άρθρου 1, δυναμένου ν' αποδοθή εις δόλον του εργοδότη ή του υπ' αυτού προστηθέντος προσώπου, ως και τα αντ' αυτών κατά τας διατάξεις του άρθρου 6 δικαιούμενα πρόσωπα, έχουσι το εκλεκτικόν δικαίωμα ν' ασκώσιν είτε την εκ του παρόντος νόμου, είτε την εκ του κοινού αστικού δικαίου προσήκουσιν αυτοίς προς αποζημιώσιν αξίωσιν. Το αυτό ισχύει και δια την περίπτωσιν, καθ' ήν το ατύχημα επήλθεν εν εργασία ή επιχειρήσει, εν η δεν ετηρήθησαν αι διατάξεις ισχυόντων νόμων, διαταγμάτων ή κανονισμών περί των όρων ασφαλείας και ένεκα της μη τηρήσεως τούτων.

Η υπό των αυτών προσώπων αίτησις ή αποδοχή των κατά το άρθρον 7 οφειλομένων εξόδων μόνον, ουδέποτε δύναται να ερμηνευθή, ως δηλούσα επιλογήν της κατά τον παρόντα νόμον αποζημιώσεως.

Εν περιπτώσει επιλογής της κατά τον παρόντα νόμον αποζημιώσεως, τα αυτά πρόσωπα διατηρούσι την, κατά το κοινόν αστικόν δικαίον, προσήκουσαν αυτοίς αξίωσιν εναντίον του υπαιτίου του ατυχήματος προσώπου, εφ' όσον αυτό είνε διάφορον του κατά τον παρόντα νόμον προς αποζημιώσιν υποχρέου.

Εάν ο υπόχρεος εις αποζημιώσιν αποδείξη ότι το ατύχημα επήλθεν εξ αμελείας του παθόντος, ο δικαστής έχει το δικαίωμα να μειώση, κατά την κρίσιν του, το ποσόν της, κατά το άρθρον 3, οφειλομένης αποζημιώσεως, αλλ' ουχί κατωτέρω του ημίσεος αυτού. Αμέλεια υφίσταται μόνον, εάν ο παθών, αδικαιολογήτως, κατά την κρίσιν του δικαστού, παρέβη διατάξεις ισχυόντων νόμων ή διαταγμάτων περί των όρων ασφαλείας ή κανονισμών περί αυτών, εκδοθέντων υπό της αρμοδίας δημοσίας αρχής ή εκδοθέντων μεν υπό του κυρίου της επιχειρήσεως, επικυρωθέντων δε υπό της αρχής, εφ' όσον οι κανονισμοί είνε ανηρημένοι κατά τρόπον ευανάγνωστον εις καταφανή μέρη του τόπου της εργασίας. Η κατά το εδάφιον τούτο μείωσις δεν χωρεί εάν συντρέχη περίπτωσις τις εκ των εκ τη πρώτη παραγράφω του παρόντος άρθρου οριζομένων.

#### Άρθρον 17.

Πάσα εκ του παρόντος νόμου αξίωσις παραγράφεται μετά τριετιάν από ατυχήματος απέναντι όμως του εργοδότη, μη συμμορφωθέντος προς τας διατάξεις του άρθρου 10, χωρεί μόνον η κοινή παραγραφή.

Η παραγραφή των αξιώσεων των αντί του παθόντος, κατά τας διατάξεις του άρθρου 8, δικαιουμένων προσώπων, άρχεται από του θανάτου του παθόντος.

#### Άρθρον 18.

Δεν ισχύουσιν αι διατάξεις του νόμου τούτου προκειμένου, περί υπαλλήλων και εργατών σιδηροδρομικών εταιρειών, αίτινες ίδρυσαν ταμεία συντάξεων, συμφώνως προς τας διατάξεις του νόμου ΓΣΚ' (υπ' αριθ. 3220) της 9 Ιουνίου 1907 περί του ταμείου συντάξεων του προσωπικού της Εταιρείας Σιδηροδρόμων Πειραιώς – Αθηνών – Πελοποννήσου, και μόνον εφ' όσον τα ταμεία ταύτα χορηγούσι σύνταξιν εις τον εν τη εκτελέσει της εργασίας ή εξ αφορμής ταύτης ατυχήσαντα εργάτην ή υπάλληλον, και εφ' όσον η σύνταξις αύτη κεφαλαιοποιουμένη, κατά την κρίσιν του δικαστού, συμπληροί το κατά τον παρόντα νόμον καταβλητέον ποσόν αποζημιώσεως άλλως δικαιούται ο παθών να ζητήσει, κατά τον νόμον, την συμπλήρωσιν του ποσού.



Προκειμένου περί εργατών, μεταλλείων, μεταλλουργείων κ.λπ., εφ' όσον δι' αυτούς ισχύουσιν αι διατάξεις του νόμου ΒΩΜΑ', «περί περιθάλψεως των εν τοις μεταλλείοις και μεταλλουργείοις παθόντων και των οικογενειών αυτών», ως ετροποποιήθη ούτος δια των νόμων, Γ ΠΑ' και 2114, ο παθών ή οι συγγενείς αυτού δικαούνται να αξιώσωσι την εφαρμογήν του άρθρου 3 του παρόντος, καταβαλλομένης της αποζημιώσεως εξ ολοκλήρου υπό του κυρίου της επιχειρήσεως, επί στερήσει παντός περαιτέρω δικαιώματος προς σύνταξιν. Εν τη περιπτώσει ταύτη ο καθορισμός του έτους και του μισθού γίνεται συμφώνως προς τας διατάξεις τουως άνω νόμου ΒΩΜΑ' ως ετροποιήθη, η δε ελάττωσις του ημερομισθίου επί μερικής ανικανότητος λογίζεται ίση προς το 1/3 του ημερομισθίου του παθόντος.

Προκειμένου περί εργατών θαλάσσης, αι διατάξεις του παρόντος νόμου εφαρμόζονται, επιφυλασσομένης πάντοτε της εφαρμογής του νόμου ΓΣΚΣ' περί Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου.

#### Άρθρον 19.

Τα κατά τας διατάξεις του παρόντος νόμου επιβαλλόμενα πρόστιμα εισπράττονται κατά τας διατάξεις των νόμων περί εισπράξεως των δημοσίων εσόδων και κατατίθενται παρά τη Εθνική Τραπέζη της Ελλάδος εις έντοκον λογαριασμόν και εις πίστωσιν του «Ταμείου Προνοίας υπέρ των Εργατών».

Δι' ειδικού νόμου θέλουσι κανονισθή τα της διαθέσεως του κεφαλαίου τούτου.

Αι προς εφαρμογήν του νόμου τούτου απαιτούμεναι διατάξεις ορίζονται Β. διατάγματος.

Η ισχύς του άρθρου 3 του παρόντος εκτείνεται αναδρομικώς επί αγωγών εκκρεμουσών κατά την δημοσίευσιν του νόμου 2193 ενώπιον του αρμοδίου δικαστηρίου, εφ' όσον δεν έχει εκδοθή επ' αυτών τελεσίδικος απόφασις και εφόσον το σχετικόν ατύχημα έλαβε χώραν μετά την 1<sup>ην</sup> Ιανουαρίου 1917.

Εις τον Ημέτερον επί της Εθνικής Οικονομίας Υπουργόν ανατίθεμεν την δημοσίευσιν και εκτέλεσιν του παρόντος.

*Εν Αθήναις τη 24 Ιουλίου 1920.*

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ**

Ο επί της Εθνικής Οικονομίας Υπουργός

**Κ. Σπυρίδης**

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 1671

5 Ιουλίου 2013

### ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. 3522.2/08/2013

Κανονισμός για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας.

#### ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΥΓΕΙΑΣ - ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. των παραγράφων 1 και 3 του άρθρου τρίτου του Ν. 4078/2012 «Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (Α' 179).

β. του ν.δ. 399/1947 «Περί κυρώσεως Πράξεως τροποποιήσεως του Καταστατικού Χάρτου (Συντάγματος) της Διεθνούς Οργανώσεως της Εργασίας» (Α' 183).

γ. του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα, που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α' 98).

δ. του άρθρου 5 του π.δ. 85/2012 «Ίδρυση και μετονομασία Υπουργείων, μεταφορά και κατάργηση υπηρεσιών» (Α' 141), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του π.δ. 94/2012 «Τροποποίηση π.δ. 85/2012 «Ίδρυση και μετονομασία Υπουργείων, μεταφορά και κατάργηση υπηρεσιών (Α' 141)» (Α' 149) και του Ν. 4150/2013 «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» (Α' 102).

ε. του π.δ. 95/2000 «Οργανισμός του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας» (Α' 76), όπως ισχύει.

στ. του π.δ. 119/2013 «Διορισμός Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α' 153).

2. Τις διατάξεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, που κυρώθηκε με το ν.δ. 187/1973 (Α' 261).

3. Την ανάγκη διαμόρφωσης απαιτήσεων της εθνικής νομοθεσίας για την εφαρμογή απαιτήσεων της παραπάνω Σύμβασης.

4. Τη σκοπιμότητα έγκαιρης προσαρμογής των υπόχρεων προς εφαρμογή απαιτήσεων της παραπάνω Σύμβασης.

5. Το γεγονός ότι από την παρούσα δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

#### Άρθρο πρώτο

Εγκρίνουμε Κανονισμό για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας που κυρώθηκε με το ν.δ. 4078/2012, ως ακολούθως:

«Κανονισμός για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006»

#### Άρθρο 1

Ορισμοί - Πεδίο Εφαρμογής

1. Για την εφαρμογή του παρόντος Κανονισμού, με τον όρο:

α. Σύμβαση νοείται η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, που κυρώθηκε με το Ν. 4078/2012 (Α' 179).

β. Απαιτήσεις της Σύμβασης νοούνται οι απαιτήσεις των Άρθρων και Κανονισμών, καθώς και του Μέρους Α' του Κώδικα αυτής.

γ. Πλοίο νοείται υπό ελληνική σημαία πλοίο, εκτός αυτών που πλέουν αποκλειστικά:

αα. σε λιμένες, ποτάμια και κανάλια ή

ββ. εντός λιμένων, συμπεριλαμβανομένων των θαλασσιών περιοχών στις οποίες αγκυροβολούν πλοία (ράδα), τα οποία προορίζονται να εξυπηρετηθούν από τον πλησίον αυτών λιμένα. Ειδικά για το λιμένα του Πειραιά θεωρείται η θαλάσσια περιοχή κατά μήκος των ακτών της Αττικής, μέχρι τα Ίσθμια και τη Βουλιαγμένη, ή

γγ. σε προσβάσεις λιμένων μέχρι τρία (03) ναυτικά μίλια από το στόμιο αυτών ή

δδ. μεταξύ λιμένων ή μεταξύ συνεχόμενων όρμων σε απόσταση που δεν υπερβαίνει τα έξι (06) ναυτικά μίλια.

δ. Ναυτικός νοείται οποιοδήποτε πρόσωπο έχει προσληφθεί ή απασχολείται ή εργάζεται και με οποιαδήποτε ειδικότητα ναυτολογείται επί πλοίου στο οποίο έχει εφαρμογή ο παρών Κανονισμός.

ε. Πλοιοκτήτης νοείται ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής, ο πράκτορας ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου από τον ιδιοκτήτη και ο οποίος, αναλαμβάνοντας τέτοια ευθύνη, αποδέχθηκε να αναλάβει τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες σύμφωνα με τη Σύμβαση, ανεξάρτητα με το εάν κάποιος άλλος οργανισμός ή πρόσωπα εκπληρώνουν ορισμένα

από τα καθήκοντα ή τις υποχρεώσεις για λογαριασμό του πλοιοκτήτη.

στ. Ολική Χωρητικότητα (ο.χ.) νοείται η ολική χωρητικότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανονισμούς περί καταμέτρησης χωρητικότητας που περιέχονται στο Παράρτημα Ι της Διεθνούς Σύμβασης για τη Καταμέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων, 1969, ή οποιασδήποτε άλλης διαδοχικής Σύμβασης για πλοία που καλύπτονται από το προσωρινό σύστημα καταμέτρησης της χωρητικότητας που υιοθετήθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, η ολική χωρητικότητα είναι αυτή που περιλαμβάνεται στη στήλη ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ του Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας (1969).

ζ. Κ.Ο.Χ. νοούνται οι κόροι ολικής χωρητικότητας.

η. Δ.Σ. STCW νοείται η Διεθνής Σύμβαση για τα «Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών, 1978, όπως κυρώθηκε με το Ν. 1314/1983 (Α' 2)» και όπως εκάστοτε γίνεται αποδεκτή από την Ελλάδα.

θ. Σύμβαση SOLAS νοείται η Διεθνής Σύμβαση «περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα», όπως κυρώθηκε με το ν.1045/1995 (Α' 95) και όπως εκάστοτε γίνεται αποδεκτή από την Ελλάδα.

ι. ΚΑΝΔ νοείται ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, που κυρώθηκε με το ν.δ. 187/1973 (Α' 261).

ια. Επιβατηγό πλοίο νοείται κάθε πλοίο που μεταφέρει περισσότερους από δώδεκα (12) επιβάτες.

ιβ. Φορτηγό πλοίο νοείται κάθε μη επιβατηγό πλοίο.

ιγ. Πλοίο Ειδικού Σκοπού ή Προορισμού νοείται το πλοίο που εφοδιάζεται ή πρόκειται να εφοδιαστεί με το Πιστοποιητικό του Κώδικα Ασφάλειας για Πλοία Ειδικού Σκοπού, 1983, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και τις επακόλουθες εκδόσεις του.

ιδ. Χώροι ενδιαίτησης νοούνται οι κοιτώνες, τα αναρρωτήρια, οι αίθουσες αναψυχής, τα γραφεία, οι χώροι εστίασης και υγιεινής.

ιε. ΥΝΑ νοείται το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

2. Σε περίπτωση αμφιβολίας σχετικά με το εάν οποιαδήποτε κατηγορίες προσώπων πρέπει να θεωρούνται ως ναυτικοί για την εφαρμογή του Κανονισμού, το θέμα ρυθμίζεται από τη ΔΝΕΡ σε συνεργασία με λοιπές Υπηρεσίες του ΥΝΑ, ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών. Για το σκοπό αυτό, λαμβάνεται υπόψη το Ψήφισμα της 94ης (ναυτιλιακής) συνόδου της Γενικής Συνδιάσκεψης της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας σχετικά με την πληροφόρηση για τις κατηγορίες εργαζομένων.

3. Ο Κανονισμός έχει εφαρμογή σε όλους τους ναυτικούς σε πλοία, ανεξάρτητα εάν είναι δημόσιας ή ιδιωτικής ιδιοκτησίας, τα οποία απασχολούνται τακτικώς σε εμπορικές δραστηριότητες, εκτός από τα πλοία που απασχολούνται με την αλιεία ή παρόμοιες εργασίες, όπως βοηθητικά ιχθυοκαλλιέργειας και από τα πλοία που είναι χαρακτηρισμένα παραδοσιακά, σύμφωνα με την κ.υ.α. 4113.203/01/13-09-2005 (Β'1281). Ο Κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε πολεμικά πλοία ή βοηθητικά αυτών. Σε περίπτωση αμφιβολίας σχετικά με το εάν ο Κανονισμός ισχύει για ένα πλοίο ή για συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων, το θέμα ρυθμίζεται από τη ΔΝΕΡ σε συνεργασία με λοιπές Υπηρεσίες του ΥΝΑ, ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΥ

### Άρθρο 2 Ελάχιστο όριο ηλικίας

1. Η πρόσληψη, απασχόληση ή εργασία επί πλοίου προσώπου ηλικίας μικρότερης των δεκαέξι (16) ετών απαγορεύεται.

2. Ναυτικοί ηλικίας μικρότερης των δεκαοκτώ (18) ετών απαγορεύεται να εργάζονται, σύμφωνα με το πρόγραμμα του πλοίου, κατά τη νύχτα μεταξύ των ωρών 22:00 και 07:00 ή μεταξύ των ωρών 23:00 και 08:00, κατ'επιλογή του πλοίαρχου.

3. Εξαίρεση από τη συμμόρφωση με τον περιορισμό περί νυχτερινής εργασίας επιτρέπεται όταν:

α. παρεμποδίζεται η αποτελεσματική εκπαίδευση των ναυτικών που αφορά, σύμφωνα με τα θεσπισμένα προγράμματα και χρονοδιαγράμματα, ή

β. η ειδική φύση του καθήκοντος ή το πρόγραμμα εκπαίδευσης σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία απαιτεί την εκτέλεση καθηκόντων τη νύχτα, ή

γ. αντικειμενικοί λόγοι για την ομαλή δραστηριοποίηση του πλοίου το απαιτούν και χορηγείται η δέουσα ανάπαυση.

4. Ναυτικοί ηλικίας μικρότερης των δεκαοκτώ (18) ετών απαγορεύεται να απασχολούνται σε εργασίες ή να προσλαμβάνονται για εργασίες επί πλοίου κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5 του π.δ. 407/2001 «Μέτρα για την προστασία των νέων που απασχολούνται με σχέση ναυτικής εργασίας στο ναυτιλιακό και στον αλιευτικό τομέα για την προσαρμογή προς την οδηγία 94/33/ΕΚ» (Α' 289). Τα παραπάνω λαμβάνονται υπόψη κατά τη σύναψη της σύμβασης ναυτολόγησης και από τον πλοίαρχο κατά τη διάρκεια ναυτολόγησης.

### Άρθρο 3 Ιατρικό πιστοποιητικό

1. Για τη ναυτολόγησή τους σε πλοίο, οι ναυτικοί κατέχουν ιατρικό πιστοποιητικό σε ισχύ, με το οποίο βεβαιώνεται ότι είναι ικανοί από υγειονομική άποψη να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους στη θάλασσα. Το ιατρικό πιστοποιητικό εξουσιοδοτούνται να εκδίδουν διπλωματούχοι ιατροί με ειδικότητα γενικής ιατρικής ή ιατρικής της εργασίας ή παθολογίας, που ασκούν νομίμως το επάγγελμά τους. Κατά την άσκηση της ιατρικής τους κρίσης, οι ιατροί απολαμβάνουν πλήρους επαγγελματικής ανεξαρτησίας για την εκτέλεση διαδικασιών ιατρικής εξέτασης.

2. Με το ιατρικό πιστοποιητικό, ο τύπος του οποίου ως προς τα στοιχεία του περιεχομένου αυτού παρατίθεται στο Παράρτημα Α' του παρόντος Κανονισμού, βεβαιώνεται ότι:

α. ο ναυτικός δεν πάσχει από ασθένεια που μπορεί να επιδεινωθεί ή να τον καταστήσει ανίκανο για υπηρεσία στη θάλασσα ή να θέσει σε κίνδυνο την υγεία άλλων προσώπων στο πλοίο.

β. η ακοή και η όραση του ναυτικού και, σε περίπτωση που ο ναυτικός ασκεί καθήκοντα φυλακής σε ειδικότητες προσωπικού καταστρώματος ή μηχανοστασίου πλοίου, η αντίληψη χρωμάτων αυτού, είναι ικανοποιητικές.

3. Η εξέταση για την έκδοση ιατρικού πιστοποιητικού προς ναυτολόγηση διενεργείται χωρίς δαπάνες του ναυτικού και γι' αυτή ο ιατρός λαμβάνει υπόψη την Οδηγία Β1.2.1 της Σύμβασης. Ειδικά, ναυτικοί που ναυτολογούνται ως μάγειροι επί πλοίου υποβάλλονται και σε καλλιέργεια και παρασιτολογική κοπράνων. Η εξέταση μπορεί να διεξάγεται και στο πλαίσιο του Εθνικού Συστήματος Υγείας. Για την έκδοση του πιστοποιητικού, απαιτείται πρόσφατη ακτινογραφία θώρακος του εξεταζόμενου ναυτικού και βεβαίωση σε ισχύ που πιστοποιεί ότι η όραση και η αντίληψη χρωμάτων, όταν η τελευταία απαιτείται, είναι ικανοποιητικές. Σε περίπτωση που ο ιατρός που εκδίδει το ιατρικό πιστοποιητικό έχει τη δυνατότητα εξέτασης της όρασης και της αντίληψης χρωμάτων, η παραπάνω βεβαίωση δεν απαιτείται. Σε περίπτωση που δεν έχει τη δυνατότητα αυτή, η βεβαίωση εκδίδεται από ιατρό ειδικότητας οφθαλμολογίας που ασκεί νομίμως το επάγγελμά του και απολαμβάνει πλήρους επαγγελματικής ανεξαρτησίας για την εκτέλεση διαδικασιών οφθαλμολογικής εξέτασης. Κατά την ιατρική εξέταση, ο ιατρός βεβαιούται περί της ταυτοπροσωπίας των προσερχόμενων ναυτικών. Μετά το πέρας της εξέτασης, ο ιατρός τηρεί αρχείο σχετικό με το περιεχόμενο του πιστοποιητικού που εξέδωσε, το οποίο διατηρείται τουλάχιστον για χρόνο διπλάσιο του χρόνου ισχύος του πιστοποιητικού και καλύπτεται από το ιατρικό απόρρητο. Ο ναυτικός έχει πρόσβαση στο πιο πάνω αρχείο.

4. Σε ναυτικούς στους οποίους δεν χορηγήθηκε πιστοποιητικό ή στους οποίους επιβλήθηκε περιορισμός στην ικανότητά τους να εργάζονται, ιδιαίτερα σε σχέση με τον χρόνο, τον τομέα εργασίας ή την περιοχή πλοίων, παρέχεται η δυνατότητα για περαιτέρω εξέταση από άλλο ιατρό σύμφωνα με την παράγραφο 1.

5. Εκτός από την περίπτωση που κατά την κρίση του ιατρού ορίζεται μικρότερη χρονική περίοδος που απαιτείται λόγω ειδικών καθηκόντων που πρόκειται να εκτελέσει ο ναυτικός, το πιστοποιητικό ισχύει για περίοδο έως δύο (02) ετών, εκτός εάν ο ναυτικός είναι ηλικίας μικρότερης των 18 ετών, οπότε η μέγιστη περίοδος ισχύος του είναι ένα (01) έτος. Η πιστοποίηση/βεβαίωση της αντίληψης χρωμάτων ισχύει για περίοδο έως έξι (06) ετών.

6. Σε επείγουσες περιπτώσεις, η Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του ΥΝΑ ή οι Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές, κατόπιν αιτήσεως του πλοιάρχου, μπορεί να παρέχουν άδεια σε ναυτικό να εργαστεί σε πλοίο χωρίς ιατρικό πιστοποιητικό σε ισχύ, έως τον επόμενο λιμένα προσέγγισης του πλοίου όπου ο ναυτικός δύναται να αποκτήσει ιατρικό πιστοποιητικό από ιατρό της παραγράφου 1, εφόσον ο εν λόγω ναυτικός κατέχει ιατρικό πιστοποιητικό που έχει λήξει προσφάτως και όχι πλέον των τριών (03) μηνών. Η περίοδος της άδειας αυτής δεν μπορεί να υπερβαίνει τους τρεις (03) μήνες. Εάν η περίοδος ισχύος του πιστοποιητικού λήγει κατά τη διάρκεια του πλου, το πιστοποιητικό εξακολουθεί να ισχύει έως τον επόμενο λιμένα κατάπλου του πλοίου, όπου ο ναυτικός δύναται να αποκτήσει ιατρικό πιστοποιητικό από ιατρό της παραγράφου 1, υπό την προϋπόθεση ότι η περίοδος αυτή δεν υπερβαίνει τους τρεις (03) μήνες.

7. Το ιατρικό πιστοποιητικό μπορεί να φυλάσσεται με μέριμνα του πλοιάρχου, φέρεται επί του πλοίου και επιδεικνύεται σε αρμόδιες αρχές εφόσον απαιτηθεί.

8. Ιατρικό πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών, ("STCW") γίνεται δεκτό για τους σκοπούς του παρόντος. Πιστοποιητικό που πληροί ουσιαστικά τις απαιτήσεις της παραπάνω Σύμβασης γίνεται ομοίως δεκτό στην περίπτωση ναυτικών που δεν εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής αυτής.

9. Πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία χώρας που έχει κυρώσει τη Σύμβαση γίνεται αποδεκτό για τους σκοπούς του παρόντος. Ιατρικά πιστοποιητικά ναυτικών που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τη Δ.Σ. αριθ. 73 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας ή σύμφωνα με τη Δ.Σ. STCW (τροποποιήσεις 1995) ισχύουν και γίνονται αποδεκτά έως τη λήξη της ισχύος αυτών και όχι πέραν της 1ης Ιανουαρίου 2017.

10. Το ιατρικό πιστοποιητικό εκδίδεται στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα.

11. Πλοιοκτήτες, ναυτικοί εργαζόμενοι επί πλοίου και εκπρόσωποι τους παρέχουν στις αρμόδιες δημόσιες αρχές κάθε αναγκαία πληροφορία, εφόσον ζητηθεί, σχετικά με την υγεία των ναυτικών επί πλοίου, για λόγους πρόληψης, προστασίας και προώθησης της επαγγελματικής υγείας.

12. Οι πλοιοκτήτες παρέχουν στο Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας προς τήρηση αρχείου κάθε αναγκαία πληροφορία, εφόσον ζητηθεί, σχετικά με τα ιατρικά πιστοποιητικά ναυτικών πλοίων τους.

13. Εφόσον, κατόπιν διοικητικής διερεύνησης, ιδιαίτερα σε περίπτωση αναφοράς πλοιοκτήτη ή ναυτικού ή εκπροσώπου τους ή οποιουδήποτε ενδιαφερόμενου αρμόδιου φορέα, σχετικής με τις διαδικασίες της ιατρικής εξέτασης και της έκδοσης ιατρικού πιστοποιητικού, η Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του ΥΝΑ σε συνεργασία με την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υγείας διαπιστώνει ότι ιατρός είναι ακατάλληλος ή επιδεικνύει ανάρμοστη ή αντιεπαγγελματική συμπεριφορά κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του προς έκδοση ιατρικού πιστοποιητικού, με απόφασή της, που κοινοποιεί στις ναυτεργατικές και εφοπλιστικές οργανώσεις προς ενημέρωση των μελών τους, καθώς και στην αρμόδια αρχή έκδοσης της άδειας άσκησης επαγγέλματος του ιατρού, δεν κάνει δεκτά ιατρικά πιστοποιητικά που εκδίδονται από τον ιατρό αυτό. Κατά της απόφασης αυτής, ο ιατρός έχει δικαίωμα να προσφύγει εγγράφως εντός τριάντα ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης ενώπιον του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η απόφαση επί της προσφυγής είναι οριστική και γνωστοποιείται στον ιατρό, στις ναυτεργατικές και εφοπλιστικές οργανώσεις προς ενημέρωση των μελών τους, καθώς και στην αρμόδια αρχή έκδοσης της άδειας άσκησης επαγγέλματος του ιατρού.

#### Άρθρο 4

#### Εκπαίδευση και προσόντα

1. Ο πλοιοκτήτης εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοίο του είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι ή πιστοποιημένοι ή διαθέτουν κατάλληλα προσόντα για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

2. Οι ναυτικοί επιτρέπεται να εργάζονται σε πλοίο, εφόσον έχουν ολοκληρώσει με επιτυχία εκπαίδευση για την προσωπική ασφάλεια επί του πλοίου.

3. Εκπαίδευση και πιστοποίηση σύμφωνα με τα υποχρεωτικά όργανα που έχει υιοθετήσει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, ιδίως της Δ.Σ. STCW, θεωρείται ότι πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων 1 και 2 .

#### Άρθρο 5

##### Ναυτολόγηση και εύρεση εργασίας

1. Η εύρεση εργασίας επί πλοίων σε ναυτικούς διενεργείται, χωρίς χρέωση, από το Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας (GENE) που λειτουργεί σύμφωνα με τον α.ν. 192/1936 (Α' 438) και τα Παραρτήματά του, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 93 του ΚΔΝΔ.

2. Το GENE και τα Παραρτήματά του, κατά την παροχή των υπηρεσιών τους, μεριμνούν για την προστασία και την προώθηση των εργασιακών δικαιωμάτων των ναυτικών, όπως ορίζεται στη Σύμβαση. Περαιτέρω, ενημερώνουν τους ναυτικούς σχετικά με τα ενδεχόμενα προβλήματα εργασίας σε περίπτωση ναυτολόγησής τους σε πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους που δεν έχει επικυρώσει τη Σύμβαση, εφόσον δεν υφίστανται στοιχεία ότι από το κράτος αυτό εφαρμόζονται πρότυπα ισοδύναμα με αυτά που καθορίζει η Σύμβαση.

3. Οι πλοιοκτήτες που χρησιμοποιούν υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας, οι οποίες εδρεύουν σε χώρες ή επικράτειες στις οποίες δεν ισχύει η Σύμβαση, λαμβάνουν, κατά το δυνατό, κατάλληλα μέτρα ώστε να διαπιστώνουν ότι:

α. οι υπηρεσίες αυτές συμμορφώνονται και λειτουργούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης,

β. οι ναυτικοί δεν έχουν καταβάλλει αμοιβή για τις υπηρεσίες αυτές,

και όταν ζητηθεί από αρμόδια δημόσια Αρχή, παρέχουν διατιθέμενα στοιχεία, όπως πληροφορίες της αρμόδιας αρχής του κράτους όπου λειτουργούν οι υπηρεσίες αυτές ή/και άλλων αρχών και οργανισμών, αποτελέσματα ελέγχων ή/και πιστοποιήσεις σχετικά με την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουν ή/και καταλόγους ελέγχου (checklists) συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της Σύμβασης ή αποτελέσματα ελέγχων από αναγνωρισμένους οργανισμούς.

4. Το GENE, κατά το δυνατόν, παρακολουθεί και συλλέγει πληροφορίες σχετικά με τη λειτουργία υπηρεσιών ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας που εδρεύουν σε χώρες ή επικράτειες στις οποίες δεν ισχύει η Σύμβαση και ετησίως συντάσσει σχετικώς έκθεση την οποία υποβάλλει στο ΥΝΑ, προς αξιολόγηση και, ιδίως, προς κατάλληλη ενημέρωση ενδιαφερόμενων οργανώσεων πλοιοκτλητών και ναυτικών.

5. Το Διοικητικό Συμβούλιο του GENE καθορίζει διαδικασίες προκειμένου να διερευνά τυχόν παράπονα που αφορούν στις δραστηριότητες των υπηρεσιών του και των Παραρτημάτων του και, εφόσον απαιτείται, εισηγείται στο ΥΝΑ τη λήψη κατάλληλων μέτρων.

6. Το GENE μεριμνά για τη διατήρηση συστήματος σχετικά με τη συλλογή και ανάλυση πληροφοριών που αφορούν στην αγορά ναυτικής εργασίας, συμπεριλαμβανομένης της τρέχουσας προσφοράς ναυτικών, κατηγοριοποιημένες ανά ηλικία, φύλο, βαθμό και προσόντα, και των απαιτήσεων της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Κατά την τήρηση συστήματος στατιστικών στοιχείων που αφορούν σε ναυτικούς, συμπεριλαμβανομένης της συλλογής, της αποθήκευσης, του συνδυασμού και της γνωστοποίησης προσωπικών δεδομένων σε τρίτους,

λαμβάνει δεόντως υπόψη το δικαίωμα ιδιωτικού βίου και την ανάγκη προστασίας της εμπιστευτικότητας και των συνθηκών υπό τις οποίες οι υπηρεσίες του παρέχονται.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

#### ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

#### Άρθρο 6

##### Σύμβαση ναυτολόγησης

1. Οι όροι και οι συνθήκες ναυτολόγησης καταχωρούνται σε γραπτή σύμβαση, που συντάσσεται με σαφήνεια και παράγει έννομα αποτελέσματα. Η σύμβαση ναυτολόγησης υπογράφεται από το ναυτικό και τον πλοιοκτήτη ή από εκπρόσωπο του πλοιοκτήτη ή τον πλοίαρχο, εφόσον δεν είναι ο ίδιος ναυτολογούμενος και συντελείται με την εγγραφή αυτής στο ναυτολόγιο. Έκαστος εκ των συμβαλλομένων λαμβάνει υπογεγραμμένο πρωτότυπο αυτής. Σύμβαση ναυτολόγησης θεωρείται ότι ενσωματώνει όρους τυχόν ισχύουσας συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή. Σε περίπτωση που δεν υφίσταται σε ισχύ συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή, οι όροι και οι συνθήκες ναυτολόγησης του ναυτικού συμφωνούνται ελεύθερα από τα συμβαλλόμενα μέρη και καταχωρούνται στη γραπτή σύμβαση.

2. Κατά την κατάρτιση και την υπογραφή της σύμβασης, ο ναυτικός δικαιούται και του παρέχεται η δυνατότητα να εξετάσει και να ζητήσει συμβουλές για το περιεχόμενο αυτής πριν την υπογράψει, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι αποδέχεται ελεύθερα αυτή με επαρκή κατανόηση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεών του.

3. Ο πλοιοκτήτης διασφαλίζει ότι οι ναυτικοί, συμπεριλαμβανομένου του πλοίαρχου, λαμβάνουν επί του πλοίου και με εύκολο τρόπο, σαφείς πληροφορίες για τις συνθήκες της ναυτολόγησής τους και οι πληροφορίες αυτές, καθώς και αντίγραφο της σύμβασής τους, είναι διαθέσιμα για εξέταση από τις Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές και τις αρμόδιες αρχές στους λιμένες προσέγγισης, εφόσον ζητηθούν.

4. Σε περίπτωση που όροι συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας αποτελούν το σύνολο ή μέρος της σύμβασης ναυτολόγησης, αντίγραφο αυτής της συλλογικής σύμβασης είναι διαθέσιμο επί του πλοίου. Με εξαίρεση τα πλοία που εκτελούν μόνο πλόδες μεταξύ Ελληνικών λιμένων, όταν η γλώσσα κατάρτισης της σύμβασης ναυτολόγησης και της τυχόν ισχύουσας συλλογικής σύμβασης δεν είναι η αγγλική, τα ακόλουθα είναι επίσης διαθέσιμα στην αγγλική γλώσσα :

α. ένα αντίγραφο της σύμβασης ναυτολόγησης σχέδιο του οποίου ως προς τα στοιχεία περιεχομένου της, όπως παρατίθεται σε Παράρτημα Β΄ του παρόντος Κανονισμού και

β. οι ενότητες της συλλογικής σύμβασης εργασίας που υπόκεινται σε επιθεώρηση κράτους λιμένα σύμφωνα με τον Κανονισμό 5.2 της Σύμβασης.

5. Η σύμβαση ναυτολόγησης περιέχει τα ακόλουθα στοιχεία:

α. το πλήρες όνομα του ναυτικού (όνομα, επώνυμο, πατρώνυμο), την ημερομηνία και έτος γέννησης, τον τόπο γέννησης και εφόσον είναι Έλληνας ναυτικός, την περιφέρεια και τον αριθμό απογραφής του.

β. το πλήρες όνομα και τη διεύθυνση του πλοιοκτήτη ή του εκπροσώπου του ή το όνομα του πλοίαρχου,

γ. τον τόπο και την ημερομηνία σύναψής της,  
δ. την ειδικότητα υπό την οποία πρόκειται να ναυτολογηθεί,

ε. το ποσό του μισθού του ναυτικού ή, αναλόγως όταν έχει εφαρμογή, τον τύπο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του,

στ. το χρόνο της ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών ή, αναλόγως όταν έχει εφαρμογή, τον τύπο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της,

ζ. το χρόνο διάρκειας της σύμβασης και τις προϋποθέσεις καταγγελίας αυτής, συμπεριλαμβανομένων των εξής:

αα. εάν η σύμβαση είναι αορίστου χρόνου, των προϋποθέσεων που δίνουν σε οποιοδήποτε μέρος δικαίωμα καταγγελίας της, καθώς και της απαιτούμενης περιόδου γνωστοποίησης, η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη για τον πλοιοκτήτη από ότι για το ναυτικό,

ββ. εάν η σύμβαση είναι ορισμένου χρόνου, την ημερομηνία που ορίστηκε για τη λήξη της, και

γγ. εάν η σύμβαση συνάπτεται κατά πλουν, τον λιμένα προορισμού και το χρόνο που πρέπει να παρέλθει μετά την άφιξη του πλοίου για να απολυθεί ο ναυτικός, που δεν μπορεί να είναι νωρίτερα από την εκφόρτωση.

η. τις παροχές υγείας και κοινωνικής προστασίας που παρέχονται στο ναυτικό από τον πλοιοκτήτη,

θ. το δικαίωμα παλιννόστησης του ναυτικού, συμπεριλαμβανομένου του/των προορισμού/προορισμών παλιννόστησης, όπως αρμόζει.

ι. αναφορά σε συλλογική σύμβαση εργασίας, εάν υφίσταται και έχει εφαρμογή, και

ια. το όνομα, τύπο και το νηολόγιο του πλοίου, τη χωρητικότητα και το διεθνές σήμα αυτού.

ιβ. τυχόν επιπρόσθετοι όροι που συμφωνούνται κοινώς από τα συμβαλλόμενα μέρη.

6. Με το πέρας της ναυτολόγησης, ο ναυτικός λαμβάνει έγγραφο αρχείου απασχόλησης που περιέχει στοιχεία για τη ναυτολόγησή του, στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα, ως ακολούθως:

α. ονοματεπώνυμο του ναυτικού, ημερομηνία γέννησης ή ηλικία.

β. το όνομα, νηολόγιο και την κατηγορία του πλοίου.

γ. την ημερομηνία έναρξης και λήξης της ναυτολόγησης, την ειδικότητα υπό την οποία ναυτολογήθηκε και το τυχόν αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας που κατείχε κατά τη διάρκεια της ναυτολόγησής του.

δ. κάθε άλλο στοιχείο που κοινά συμφωνείται από το ναυτικό και τον πλοίαρχο.

Το παραπάνω έγγραφο δεν περιέχει καμία δήλωση σχετικά με την ποιότητα της εργασίας του ναυτικού ή σχετικά με τις αποδοχές του κατά τη διάρκεια αυτής, υπογράφεται δε από τον πλοίαρχο, χωρίς να απαιτείται θεώρησή του από δημόσια αρχή.

7. Η ελάχιστη περίοδος γνωστοποίησης που παρέχεται από τους ναυτικούς και τους πλοιοκτήτες για πρόωγη καταγγελία της σύμβασης αορίστου χρόνου δεν είναι μικρότερη από επτά (07) ημέρες. Η λύση επέρχεται μετά την πάροδο προθεσμίας από την καταγγελία, παρατεινομένης μέχρι του κατάπλου του πλοίου σε λιμένα. Υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 8, περιστάσεις, για τις οποίες δεν απαιτείται η τήρηση περιόδου γνωστοποίησης ή απαιτείται περίοδος γνωστοποίησης μικρότερη από την ελάχιστη, μπορεί να καθορίζονται σε τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή.

8. Πλέον των περιπτώσεων ανωτέρας βίας ή οιωνδήποτε λόγων που συνιστούν αυτοδίκαιη λύση της σύμβασης, συμπεριλαμβανομένης της απώλειας του πλοίου, της αποβολής της Ελληνικής σημαίας, της εκποίησης σε δημόσιο πλειστηριασμό:

α. ο πλοιοκτήτης ή ο εκπρόσωπος του ή ο πλοίαρχος δύναται να μην τηρήσει προθεσμία καταγγελίας, σε περίπτωση βαρείας παράβασης των καθηκόντων του ναυτικού.

β. ο ναυτικός δύναται να μην τηρήσει προθεσμία καταγγελίας, σε περίπτωση βαρείας παράβασης έναντι αυτού των καθηκόντων του πλοιοκτήτη ή/και του πλοίαρχου.

9. Ναυτικός δύναται να καταγγείλει τη σύμβαση ναυτολόγησης σε περίοδο γνωστοποίησης μικρότερη των επτά (7) ημερών ή χωρίς γνωστοποίηση για επείγοντες λόγους που αφορούν στην υγεία μέλους της οικογένειάς του. Ο πλοιοκτήτης λαμβάνει υπόψη, χωρίς δυσμενείς συνέπειες για το ναυτικό άλλες περιπτώσεις καταγγελίας της σύμβασης ναυτολόγησης από το ναυτικό σε περίοδο γνωστοποίησης μικρότερη των επτά (7) ημερών ή χωρίς γνωστοποίηση για λόγους που συνδέονται με την κατανόηση προβλήματός του.

#### Άρθρο 7

#### Μισθοί ναυτικών

1. Οι ναυτικοί αμείβονται τακτικώς και πλήρως για την εργασία που παρέχουν, σύμφωνα με τις συμβάσεις ναυτολόγησής τους και σε διαστήματα όχι μεγαλύτερα από μηνιαία και σύμφωνα με την τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή.

2. Οι ναυτικοί λαμβάνουν μηνιαίως λογαριασμό των αποδοχών που οφείλονται και των ποσών που καταβλήθηκαν, συμπεριλαμβανομένων των μισθών, των πρόσθετων αμοιβών και της συναλλαγματικής ισοτιμίας που χρησιμοποιήθηκε, όταν η πληρωμή έγινε σε νόμισμα ή με ισοτιμία διαφορετική από τη συμφωνημένη.

3. Οι πλοιοκτήτες λαμβάνουν μέτρα έτσι ώστε να παρέχεται στους ναυτικούς μέσο αποστολής του συνόλου ή τμήματος των αποδοχών τους στις οικογένειες τους ή στα εξαρτώμενα από αυτούς μέλη ή άλλους νόμιμους δικαιούχους. Τέτοια μέτρα τουλάχιστον περιλαμβάνουν:

α. σύστημα που παρέχει στους ναυτικούς τη δυνατότητα, κατά το χρόνο σύναψης της σύμβασης ναυτολόγησης ή κατά τη διάρκεια αυτής, να αποδώσουν, εάν το επιθυμούν, ποσοστό του μισθού τους το οποίο θα καταβάλλεται σε τακτά διαστήματα στις οικογένειές τους με τραπεζική μεταφορά ή με παρόμοια μέσα, και

β. ότι το ποσοστό αυτό εμβάζεται εγκαίρως και απευθείας στο πρόσωπο ή τα πρόσωπα που όρισαν οι ναυτικοί.

4. Οποιαδήποτε χρέωση ποσού για την υπηρεσία που αναφέρεται στην παράγραφο 3 θα είναι εύλογη και η συναλλαγματική ισοτιμία, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά σε τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή, θα είναι σύμφωνη με αυτή που δημοσιεύεται από την Τράπεζα της Ελλάδος.

5. Οι Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές παρεμβαίνουν συμφιλιοτικά για την επίλυση ή διευθέτηση διαφορών οικονομικής φύσης που ανακύπτει εκ της σύμβασης ναυτολόγησης μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών, εφόσον ζητηθεί από αυτά. Η κατά το προηγούμενο εδάφιο παρέμβαση είναι ανεξάρτητη από την κίνηση διαδικασιών

στο πλαίσιο ποινικού, διοικητικού ή/και πειθαρχικού ελέγχου, που προβλέπει η νομοθεσία και τελεί υπό την επιφύλαξη αρμοδιότητας των Ελληνικών δικαστικών αρχών, στις οποίες έχουν δικαίωμα να προσφεύγουν οι πλοιοκτήτες και οι ναυτικοί.

6. Κατά τη σύναψη συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας, οι οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών, όπως και κατά την κατάρτιση της σύμβασης ναυτολόγησης τα συμβαλλόμενα μέρη, λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις Οδηγίες του Μέρους Β΄ του Κώδικα της Σύμβασης και ιδίως την Οδηγία Β 2.2.. Καμία διάταξη των παραπάνω Οδηγιών δεν θίγει τους όρους των ισχυουσών συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας που έχουν εφαρμογή.

7. Με μέριμνα του πλοιάρχου τηρούνται επί του πλοίου στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή των παραγράφων 2 και 3, ώστε να είναι διαθέσιμα σε περίπτωση που ζητηθούν από αρμόδιες αρχές.

#### Άρθρο 8

##### Ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης

1. Με το παρόν άρθρο καθορίζονται τα περί οργάνωσης του χρόνου εργασίας και ανάπαυσης των ναυτικών στο πλοίο, υπό την επιφύλαξη απαιτήσεων της νομοθεσίας για την εφαρμογή της Δ.Σ. STCW και αυτής περί μεγίστου χρόνου απασχόλησης πληρωμάτων Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ ταχυπλόων πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού και εμπíπτουν στην εφαρμογή του Κώδικα Ταχυπλόων Πλοίων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) ή του Κώδικα Δυναμικώς Υποστηριζόμενων Σκαφών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

2. Για την εφαρμογή του παρόντος, ο όρος:

α) «ώρες εργασίας» σημαίνει το χρόνο κατά τη διάρκεια του οποίου ο ναυτικός υποχρεούται να εργάζεται για λογαριασμό του πλοίου.

β) «ώρες ανάπαυσης» σημαίνει το χρόνο εκτός των ωρών εργασίας. Ο όρος αυτός δεν περιλαμβάνει τα σύντομα διαλείμματα.

3. Υπό την επιφύλαξη των παραγράφων 5 και 6, το σύνηθες πρότυπο ωράριο εργασίας ναυτικού βασίζεται, κατά κανόνα, σε εργάσιμη ημέρα οκτώ ωρών με μια ημέρα ανάπαυσης την εβδομάδα και με ανάπαυση κατά τις δημόσιες αργίες. Με συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας μπορούν να καθορίζονται τα ανώτατα όρια του κανονικού χρόνου εργασίας των ναυτικών στη βάση του προτύπου που καθορίζεται στον παρόν άρθρο.

4. Εντός των ορίων των παραγράφων 5 έως 6, ο πλοιοκτήτης εφαρμόζει για την οργάνωση του προγράμματος εργασίας σχήμα ελαχίστου αριθμού ωρών ανάπαυσης, ο οποίος παρέχεται σε μια δεδομένη χρονική περίοδο.

5. Τα όρια των ωρών ανάπαυσης έχουν ως ακολούθως:

α. δέκα (10) ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο είκοσι τεσσάρων (24) ωρών και

β. εβδομήντα επτά (77) ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο επτά (07) ημερών.

6. Οι ώρες ανάπαυσης δεν μπορεί να διαιρούνται σε περισσότερες από δύο περιόδους, η μία από τις οποίες διαρκεί τουλάχιστον έξι (06) ώρες, ενώ το διάστημα μεταξύ διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν υπερβαίνει τις δεκατέσσερις (14) ώρες.

7. Τα προβλεπόμενα γυμνάσια στο πλοίο διεξάγονται κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται η διακοπή των περιόδων ανάπαυσης και να μην προξενείται κόπωση.

8. Στην περίπτωση που ναυτικός ευρίσκεται σε άμεση διάθεση, όπως στην περίπτωση αστελέχωτου μηχανοστασίου, λαμβάνει επαρκή αντισταθμιστική περίοδο ανάπαυσης εάν η κανονική περίοδος ανάπαυσης του διαταράσσεται από κλήσεις για εργασία.

9. Σε περίπτωση διακοπής της ανάπαυσης για τους λόγους των παραγράφων 7 και 8 και εφόσον το θέμα δεν ρυθμίζεται διαφορετικά από τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή, επαρκής αντισταθμιστική περίοδος ανάπαυσης παρέχεται εντός ενός (01) μηνός.

10. Σε ευπρόσιτο μέρος στο πλοίο, αναρτάται πίνακας στον οποίο εμφανίζεται η διευθέτηση του χρόνου εργασίας επί του πλοίου και περιλαμβάνεται για κάθε θέση εργασίας τουλάχιστον:

α. το χρονοδιάγραμμα της υπηρεσίας όταν το πλοίο είναι στη θάλασσα και όταν το πλοίο είναι σε λιμένα και  
β. το ελάχιστο σύνολο ωρών ανάπαυσης όπως καθορίζεται στο παρόν ή σε ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή.

Ο πίνακας που αναφέρεται στην παράγραφο αυτή συντάσσεται σύμφωνα με το πρότυπο που καθορίζεται, ως προς τα στοιχεία περιεχομένου του, στο Παράρτημα Γ΄ του παρόντος Κανονισμού, στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα.

11. Με μέριμνα του πλοιάρχου τηρείται για χρονικό διάστημα τουλάχιστον ενός μηνός επί του πλοίου αρχείο των καθημερινών ωρών ανάπαυσης των ναυτικών και είναι διαθέσιμο για έλεγχο από τις αρμόδιες αρχές, ώστε να εξασφαλίζεται η τήρηση των διατάξεων των παραγράφων 5 έως 10. Οι ναυτικοί λαμβάνουν αντίγραφο των στοιχείων του αρχείου που τους αφορούν, το οποίο υπογράφεται από τον πλοίαρχο ή από μέλος πληρώματος εξουσιοδοτημένο από τον πλοίαρχο και από τους ναυτικούς. Το αρχείο συντάσσεται σύμφωνα με το πρότυπο που καθορίζεται, ως προς τα στοιχεία περιεχομένου του, στο Παράρτημα Δ΄ του παρόντος Κανονισμού, στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα. Το αρχείο των καθημερινών ωρών ανάπαυσης των ναυτικών εξετάζεται και θεωρείται κατά τους ελέγχους εφαρμογής της νομοθεσίας περί οργάνωσης χρόνου εργασίας και ανάπαυσης ναυτικών από τις Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές και τις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΝΑ.

12. Για πλοία που εκτελούν πλόες σε περιοχές που ισχύει η ίδια τοπική ώρα, οι ώρες και τα χρονικά διαστήματα καταχωρούνται σε τοπική ώρα και για πλοία που εκτελούν πλόες σε περιοχές όπου η τοπική ώρα αλλάζει, καταχωρούνται σε "παγκόσμιο χρόνο συντονισμού" (UTC).

13. Με συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας επιτρέπεται να ορίζονται εξαιρέσεις από τα όρια των παραγράφων 5 και 6. Οι εξαιρέσεις αυτές τηρούν, κατά το δυνατό, τα πρότυπα που καθορίζονται παραπάνω, μπορούν όμως να λαμβάνουν υπόψη συχνότερες ή μεγαλύτερες περιόδους άδειας ή να προβλέπουν τη χορήγηση αντισταθμιστικής άδειας για ναυτικούς που μετέχουν σε φυλακές γέφυρας ή μηχανοστασίου ή για ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία που εκτελούν βραχείες πλόες.

14. Ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να απαιτεί από ναυτικό να εκτελεί όσες ώρες εργασίας απαιτούνται για την άμεση ασφάλεια του πλοίου, των ατόμων που επιβαίνουν σε αυτό ή του φορτίου ή για την παροχή βοήθειας σε άλλο πλοίο ή άτομα που ευρίσκονται σε



κατάσταση κινδύνου στη θάλασσα. Στις περιπτώσεις αυτές, ο πλοίαρχος μπορεί να αναστείλει την ισχύ του προγράμματος ωρών ανάπαυσης και να απαιτήσει από ναυτικό να εκτελέσει όσες ώρες εργασίας απαιτούνται μέχρις ότου αποκατασταθεί η ομαλή κατάσταση. Μόλις καταστεί δυνατό μετά την αποκατάσταση των κανονικών συνθηκών, ο πλοίαρχος εξασφαλίζει τη χορήγηση επαρκούς περιόδου ανάπαυσης σε όλους τους ναυτικούς που εκτέλεσαν εργασία στη διάρκεια περιόδου ανάπαυσης, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα υπηρεσίας. Σε περίπτωση αναστολής του προγράμματος ωρών ανάπαυσης κατά τα ανωτέρω καταχωρείται σε εύλογο χρονικό διάστημα μετά τη λήξη του περιστατικού σχετική εγγραφή σε στήλη σχολίων της μερίδας του αρχείου που αφορά στο ναυτικό.

15. Ναυτικοί που εκτελούν φυλακές, για τους οποίους πιστοποιείται από προσοντούχο σύμφωνα με το άρθρο 3 ιατρό ότι έχουν προβλήματα υγείας που οφείλονται στην εργασία τη νύκτα, μεταφέρονται εφόσον είναι δυνατό, σε εργασία την ημέρα για την οποία είναι κατάλληλοι.

16. Εφόσον ζητηθεί από δημόσια αρχή, οι πλοιοκτήτες παρέχουν πληροφορίες σχετικά με ναυτικούς που εργάζονται κατά τη νύκτα.

17. Για το χρόνο εργασίας, ανάπαυσης, τα διαλείμματα και τις εργασίες σε περίπτωση ανώτερης βίας των νέων ναυτικών, ηλικίας μικρότερης των δεκαοκτώ (18), εφαρμογή έχουν οι διατάξεις του π.δ. 407/2001 «Μέτρα για την προστασία των νέων που απασχολούνται με σχέση ναυτικής εργασίας στο ναυτιλιακό και στον αλιευτικό τομέα για την προσαρμογή προς την οδηγία 94/33/ΕΚ» (Α' 289).

18. Ο πλοιοκτήτης λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα συμπεριλαμβανομένης της παροχής στον πλοίαρχο των απαραίτητων πόρων για τη συμμόρφωση προς τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το παρόν άρθρο. Ο πλοίαρχος λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίζει την εφαρμογή των απαιτήσεων που απορρέουν από το παρόν άρθρο και συνεργάζεται για το σκοπό αυτό με τον πλοιοκτήτη. Ιδίως, μεριμνά για τη διευθέτηση του συστήματος τήρησης φυλακών, κατά τέτοιο τρόπο ώστε η αποτελεσματικότητα όλου του προσωπικού που μετέχει σε φυλακές να μην επηρεάζεται από την κόπωση, καθώς και για την οργάνωση των καθηκόντων τους ώστε στο προσωπικό της πρώτης φυλακής κατά τον απόπλου και στο προσωπικό που αναλαμβάνει διαδοχικές φυλακές να έχει χορηγηθεί επαρκής ανάπαυση και να είναι κατά τα άλλα ικανό για την εκτέλεση των καθηκόντων του.

19. Αντίγραφο του παρόντος άρθρου και της τυχόν ισχύουσας συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή τηρούνται επί του πλοίου ώστε να είναι εύκολα προσιτά στο πλήρωμα.

#### Άρθρο 9 Δικαιώμα αδείας

1. Οι ναυτικοί που εργάζονται στα πλοία δικαιούνται να λαμβάνουν ετήσια άδεια μετ' αποδοχών σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου. Η ετήσια άδεια μετ' αποδοχών υπολογίζεται στη βάση τουλάχιστον 2,5 ημερολογιακών ημερών ανά μήνα εργασίας, ενώ για διαστήματα μικρότερα του μηνός ο υπολογισμός γίνεται κατ' αναλογία. Η διάρκεια και οι όροι χορήγησης της

ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών καθορίζονται από την τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που εφαρμόζεται ή/και την σύμβαση ναυτολόγησης. Η ελάχιστη περίοδος ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών δεν αντικαθίσταται από αντισταθμιστικό επίδομα, εκτός από τις περιπτώσεις κατά τις οποίες λήγει η σχέση εργασίας πριν τη χορήγησή της.

2. Ο χρόνος που αντιστοιχεί στην παρακολούθηση εγκεκριμένου προγράμματος ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης επί του πλοίου ή σε ασθένεια/τραυματισμό του ναυτικού που νοσηλεύεται επί πλοίου, υπολογίζονται ως μέρος της περιόδου εργασίας. Οι δικαιολογημένες απουσίες από την εργασία δεν συμπεριλαμβάνονται στην ετήσια άδεια.

3. Υπό την επιφύλαξη τυχόν ειδικότερων όρων ισχύουσας συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή, κάθε συμφωνία παραίτησης από το δικαίωμα στη λήψη της ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών είναι άκυρη και απαγορεύεται.

4. Ο χρόνος λήψης της ετήσιας άδειας, εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά από οικείους όρους τυχόν ισχύουσας συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή, ορίζεται από τον πλοίαρχο κατά την κρίση του λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες του πλοίου. Ο ναυτικός που λαμβάνει ετήσια άδεια ανακαλείται μόνο σε περιπτώσεις ακραίας επείγουσας ανάγκης και με τη συγκατάθεσή του.

5. Κατά τη σύναψη συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας, οι οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών, όπως και κατά την κατάρτιση της σύμβασης ναυτολόγησης τα συμβαλλόμενα μέρη, λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις Οδηγίες του Μέρους Β' του Κώδικα της Σύμβασης και ιδίως την Οδηγία Β 24..

6. Στους ναυτικούς, με σκοπό την αναψυχή τους και την ωφέλεια της υγείας τους, χορηγείται άδεια εξόδου στη ξηρά από τον πλοίαρχο ή το νόμιμο αναπληρωτή του, ο οποίος ορίζει και τη διάρκεια της απουσίας τους, όταν το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα ή εν όρμω. Για τη χορήγηση λαμβάνονται υπόψη οι λειτουργικές απαιτήσεις της θέσης και της ειδικότητας των ναυτικών σε σχέση με τις ανάγκες του πλοίου, καθώς και οικείοι όροι τυχόν ισχύουσας συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας που εφαρμόζεται.

#### Άρθρο 10 Παλιννόστηση ναυτικών

1. Οι ναυτικοί που εργάζονται στα πλοία δικαιούνται αδαπάνως γι' αυτούς παλιννόστηση, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος και υπό την επιφύλαξη ευμενέστερων γι' αυτούς οικείων όρων τυχόν ισχύουσας συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή ή της σύμβασης ναυτολόγησης.

2. Οι πλοιοκτήτες κατέχουν έγγραφη απόδειξη χρηματοοικονομικής ασφάλισης, όπως εγγυητική επιστολή τραπεζής ή άλλου πιστωτικού ιδρύματος, σύμβαση ή/και πιστοποιητικό με αλληλασφαλιστικό οργανισμό, ιδίως μέλος της Διεθνούς Ομάδας Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών (International Group of P & I Clubs) ή και άλλες αποτελεσματικές μορφές ασφάλισης, για την κάλυψη των υποχρεώσεών τους περί παλιννόστησης ναυτικών σύμφωνα με το παρόν άρθρο, εφόσον τέτοιες υφίστανται. Στην περίπτωση που η χρησιμοποιούμενη γλώσσα στα παραπάνω έγγραφα στοιχεία για τα πλοία που

εκτελούν διεθνείς πλόες ή πλόες από λιμένα ή μεταξύ λιμένων άλλου κράτους, δεν είναι η αγγλική, το κείμενο αυτών περιλαμβάνει τουλάχιστον μετάφραση σε αυτή.

3. Οι ναυτικοί δικαιούνται παλιννόστηση με δαπάνη του πλοιοκτήτη στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α. κατά τη λήξη της περιόδου γνωστοποίησης που προβλέπεται από τις διατάξεις που διέπουν τη σύμβαση ναυτολόγησης.

β. όταν η σύμβαση ναυτολόγησης λυθεί:

αα. από τον πλοιοκτήτη, ή

αβ. από το ναυτικό, και επίσης

γ. όταν οι ναυτικοί δεν μπορούν πλέον να εκτελούν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με τη σύμβαση ναυτολόγησης ή δεν μπορεί να αναμένεται να τα εκτελέσουν υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις.

4. Περιστάσεις κατά τις οποίες οι ναυτικοί δικαιούνται παλιννόστηση σύμφωνα με την παράγραφο 3β και γ είναι:

α. ασθένεια ή τραυματισμός ή άλλη κατάσταση υγείας που απαιτεί την παλιννόστησή τους, που δεν οφείλεται σε εκούσια πράξη ή ίδιον των ναυτικών πταίσμα, εφόσον κριθούν ιατρικώς κατάλληλοι να ταξιδέψουν.

β. απώλεια του πλοίου.

γ. αποβολή της Ελληνικής σημαίας.

δ. εκποίηση του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό.

ε. απόλυση για οποιαδήποτε αιτία που δεν δύναται να καταλογισθεί στους ναυτικούς.

στ. εκείνες που ορίζονται σύμφωνα με τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή ή τη σύμβαση ναυτολόγησης.

5. Οι ναυτικοί δεν δικαιούνται παλιννόστηση στις περιπτώσεις που:

α. η σύμβαση ναυτολόγησης λύθηκε λόγω παράβασης των καθηκόντων και υποχρεώσεων των ναυτικών.

β. η σύμβαση ναυτολόγησης είχε καταρτισθεί για ορισμένο πλου του πλοίου.

γ. μετά την απόλυση σύναψαν νέα σύμβαση ναυτολόγησης.

δ. η σύμβαση ναυτολόγησης αορίστου χρόνου λυθεί πριν την συμπλήρωση του έτους από τη σύναψή της ή πριν τη συμπλήρωση χρονικού διαστήματος που καθορίζεται από τη σύμβαση ναυτολόγησης ή την τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή, το οποίο είναι μικρότερο από δώδεκα (12) μήνες.

6. Το προς παλιννόστηση δικαίωμα του ναυτικού νοείται ως δικαίωμα αυτού να επιστρέψει στη χώρα της ιθαγενείας/κατοικίας του ή στον λιμένα έναρξης του πλου ή στον τόπο υπογράφης της σύμβασης ναυτολόγησης ή σε οποιοδήποτε άλλο τόπο που μπορεί να συμφωνείται κατά τη σύναψη της σύμβασης ναυτολόγησης.

7. Νέοι ναυτικοί, ηλικίας μικρότερης των δεκαοκτώ, που έχουν υπηρετήσει στο πλοίο για τουλάχιστον τέσσερις (04) μήνες κατά τη διάρκεια του πρώτου ταξιδιού τους στο εξωτερικό και θεωρηθεί προφανές κατά την κρίση του πλοίαρχου, σε συνεργασία με τον προϊστάμενο της υπηρεσίας που ανήκουν και κατόπιν συνεννόησης με τον πλοιοκτήτη, ότι δεν είναι κατάλληλοι και ικανοί για το ναυτικό επάγγελμα, έχουν δικαίωμα να παλιννοσηθούν χωρίς δική τους επιβάρυνση από τον πρώτο κατάλληλο λιμένα, στον οποίο υπάρχουν Ελληνικές προξενικές Αρχές ή προξενικές Αρχές της χώρας εθνικότητας ή κατοικίας τους, ώστε να παρέχουν κάθε

αναγκαία συνδρομή για την ολοκλήρωση της παλιννόστησης. Εφόσον δεν εκπληρωθεί ο όρος περί ύπαρξης των αναφερόμενων πιο πάνω προξενικών Αρχών και η παλιννόστηση του ναυτικού κατά την κρίση του πλοίαρχου είναι άμεσα αναγκαία, αυτή πραγματοποιείται από κατάλληλο λιμένα της επιλογής του και σύμφωνα με οδηγίες του πλοιοκτήτη. Περί των περιπτώσεων που αφορά η παράγραφος αυτή, καθώς και των συντρέχοντων λόγων, ο πλοίαρχος ενημερώνει την αρχή που εξέδωσε τα έγγραφα που έδωσαν στους ναυτικούς τη δυνατότητα να αναλάβουν εργασία στη θάλασσα και, σε κάθε περίπτωση τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του ΥΝΑ.

8. Το κόστος που βαρύνει τον πλοιοκτήτη για την παλιννόστηση των ναυτικών περιλαμβάνει τουλάχιστον το κόστος της μεταφοράς προς τον προορισμό που επελέγη για την παλιννόστηση, της ενδιαίτησης και διατροφής από τη στιγμή που οι ναυτικοί φεύγουν από το πλοίο έως ότου φθάσουν στον προορισμό παλιννόστησης. Ο πλοιοκτήτης έχει την ευθύνη των ρυθμίσεων παλιννόστησης των ναυτικών των πλοίων τους με κατάλληλα και ταχεία μέσα, λαμβάνοντας υπόψη ότι για αποστάσεις που υπερβαίνουν τα 500 χιλιόμετρα, ο κανονικός τρόπος μεταφοράς είναι αεροπορικώς. Όταν ο ναυτικός παλιννοστεύει ως μέλος πληρώματος δικαιούται της αμοιβής για τις υπηρεσίες του διαρκούντος του ταξειδίου.

9. Εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή, το δικαίωμα παλιννόστησης, εκτός αυτού που ορίζεται στην παράγραφο 4α', παραγράφεται εάν οι ναυτικοί δεν το ασκήσουν εντός σαρανταοκτώ (48) ωρών από το χρόνο γένεσης του δια δηλώσεως προς τον πλοίαρχο.

10. Οι πλοιοκτήτες δεν επιτρέπεται να απαιτούν από τους ναυτικούς να καταβάλουν προκαταβολή έναντι του κόστους της παλιννόστησης κατά την έναρξη της απασχόλησής τους, ούτε και να ανακτούν το κόστος της παλιννόστησης από το μισθό ή τα λοιπά δικαιώματα των ναυτικών, εκτός της περίπτωσης που ο ναυτικός προέβη σε πράξη ή παράλειψη κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας γενικά ή κατά την άσκηση ειδικών καθηκόντων του, που αντιβαίνει στις νομικές ή ηθικές υποχρεώσεις του, καθώς και εκτός περιπτώσεων που καθορίζονται σύμφωνα με τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση που έχει εφαρμογή.

11. Αντίγραφο του παρόντος άρθρου φέρεται επί του πλοίου και διατίθεται με μέριμνα του πλοίαρχου στους ναυτικούς σε κατανοητή γλώσσα.

#### Άρθρο 11

#### Επίπεδα στελέχωσης

1. Τα πλοία είναι στελεχωμένα σύμφωνα με την οργανική σύνθεση πληρώματός τους και με τις προς τούτο ισχύουσες ρυθμίσεις.

2. Πλοία που εκτελούν πλόες από μία χώρα σε λιμένα εκτός της χώρας αυτής, και πλοία που δραστηριοποιούνται από λιμένα ή μεταξύ λιμένων εκτός Ελλάδος εφοδιάζονται με Έγγραφο Ελάχιστης Ασφαλούς Στελέχωσης. Το Έγγραφο Ελάχιστης Ασφαλούς Στελέχωσης που εκδίδεται σύμφωνα με τον Κανονισμό V/14 παράγραφος 2 του κεφαλαίου V της Δ.Σ. SOLAS καλύπτει τις απαιτήσεις του παρόντος. Για πλοία που εκτελούν πλόες

εσωτερικού, το ναυτολόγιο καλύπτει την απαίτηση περί του παραπάνω εγγράφου.

#### Άρθρο 12

Σταδιοδρομία, ανάπτυξη ικανοτήτων και ευκαιρίες απασχόλησης ναυτικών

1. Εθνικές πολιτικές για την προώθηση της απασχόλησης στο ναυτικό τομέα και την ενθάρρυνση της σταδιοδρομίας και της ανάπτυξης ικανοτήτων και καλύτερων ευκαιριών απασχόλησης για τους ναυτικούς που κατοικούν στην Ελλάδα, αναπτύσσονται και εφαρμόζονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου σε συνεργασία με κάθε φορέα της ελληνικής Διοίκησης που απαιτείται.

2. Σκοπός των πολιτικών αυτών είναι:

α. να υφίσταται διαθέσιμο, σταθερό και ικανό, εξ απόψεως προσόντων, ναυτεργατικό δυναμικό για την κάλυψη των αναγκών στελέχωσης των πλοίων.

β. να βοηθήσουν τους ναυτικούς να ενισχύσουν τις ικανότητες, τα προσόντα και τις ευκαιρίες απασχόλησής τους σε κάθε προσφερόμενη θέση εργασίας στις θαλάσσιες μεταφορές.

3. Κατά την ανάπτυξη και εφαρμογή των αναφερόμενων στην παράγραφο 1 πολιτικών λαμβάνονται υπόψη ιδίως, εκθέσεις του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, του Συμβουλίου Ναυτικής Εκπαίδευσης, του Διοικητικού Συμβουλίου του Γραφείου Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας και του Διοικητικού Συμβουλίου του Οίκου Ναύτου. Τα παραπάνω Συμβούλια για τη σύνταξη τέτοιων εκθέσεων, λαμβάνουν δεόντως υπόψη τους το περιεχόμενο της Οδηγίας B2.8. της Σύμβασης.

4. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου είναι ανεξάρτητες από τις αρμοδιότητες του ΥΝΑ που ασκούνται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του Προτύπου Α2.8 της Σύμβασης.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗ, ΕΥΚΟΛΙΕΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ, ΔΙΑΤΡΟΦΗ ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ

#### Άρθρο 13

Πεδίο εφαρμογής - Γενικές διατάξεις

1. Οι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου, εκτός των διατάξεων του άρθρου 26, εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία που έχουν ημερομηνία κατασκευής από την 4η Ιανουαρίου 2014 και μετά, εκτός των πλοίων που δεν υποχρεούνται σε ναυτολόγηση ναυτικών, σύμφωνα με ειδικές διατάξεις. Πλοίο νοείται ότι έχει κατασκευασθεί την ημερομηνία θέσης τροπίδας αυτού ή όταν βρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής.

2. Στα πλοία που δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 1 έχουν εφαρμογή:

α. στα πλοία διεθνών πλόων άνω των 500 κ.ο.χ. κατασκευασμένα μετά την 18-7-1986, οι διατάξεις του ν.1637/1986 «Κύρωση της 92 Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας, για την ενδιαίτηση των πληρωμάτων των πλοίων (αναθεωρητική 1949) (Α' 107), όπως ισχύει.

β. στα πλοία διεθνών πλόων άνω των 1000 κ.ο.χ. κατασκευασμένα μετά την 19-5-1986, οι διατάξεις του ν.1594/1986 «Κύρωση της 133 Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας για την ενδιαίτηση των πληρωμάτων των πλοίων (συμπληρωματικές διατάξεις) (Α' 65), όπως ισχύει.

γ. στα πλοία διεθνών πλόων από 100 έως 500 κ.ο.χ., οι διατάξεις του π.δ. 259/1981 «Περί Κανονισμού ενδιαίτησης Πλοιάρχου και πληρώματος των Ελληνικών εμπορικών πλοίων» (Α' 72), όπως ισχύει.

δ. στα πλοία διεθνών πλόων άνω των 500 κ.ο.χ. για θέματα που δεν ρυθμίζονται ρητά ή δεν εφαρμόζονται σύμφωνα με τις Διεθνείς Συμβάσεις 92 και 133, οι διατάξεις του π.δ. 259/1981, όπως ισχύει.

ε. στα υπόλοιπα πλοία εσωτερικού, οι διατάξεις του π.δ. 259/1981, όπως ισχύει και του π.δ. 221/2001 «Κανονισμός ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος των ταχυπλόων σκαφών (High Speed Craft)», όπως ισχύει (Α'171).

3. Οι διατάξεις της παραγράφου 2 δεν ισχύουν σε πλοία που εθελοντικά εμπίπτουν στις διατάξεις του Κανονισμού 3.1 της Σύμβασης.

4. Εκτός εάν ρητώς προβλέπεται διαφορετικά, κάθε απαίτηση από τροποποίηση του Κώδικα της Σύμβασης, που σχετίζεται με την παροχή ενδιαίτησης και ευκολιών αναψυχής σε ναυτικούς, εφαρμόζεται μόνο για πλοία που κατασκευάστηκαν κατά ή μετά την ημερομηνία, που η τροποποίηση τίθεται σε ισχύ στο εθνικό δίκαιο.

5. Για την εφαρμογή του παρόντος Κεφαλαίου εκτός των διατάξεων του άρθρου 26, λαμβάνονται υπόψη:

α. Οι διατάξεις του άρθρου 29 για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας και πρόληψη ατυχημάτων και οι σχετικές διατάξεις του Κώδικα της Σύμβασης για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας και την αποφυγή ατυχημάτων, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες ανάγκες των ναυτικών που ζουν και εργάζονται σε πλοίο,

β. Οι οδηγίες που περιέχονται στο Μέρος Β' του οικείου Κώδικα της Σύμβασης.

6. Οι επιθεωρήσεις που απαιτούνται σύμφωνα με τον Κανονισμό 5.1.4 της Σύμβασης διεξάγονται όταν:

α. ένα πλοίο νηολογείται ή επανανηολογείται, ή

β. το εμβαδό των χώρων ενδιαίτησης σε ένα πλοίο έχει μεταβληθεί σε ποσοστό τουλάχιστον 30% του αρχικού συνολικού εμβαδού χώρων ενδιαίτησης και αναψυχής.

7. Η αρμόδια αρχή προσδίδει ιδιαίτερη προσοχή ώστε να εξασφαλίζεται η εφαρμογή των απαιτήσεων της παρούσας που σχετίζονται με:

α. το μέγεθος των κοιτώνων και των άλλων χώρων ενδιαίτησης,

β. τη θέρμανση και τον αερισμό/εξαερισμό,

γ. το θόρυβο, τις δονήσεις και άλλους περιβαλλοντικούς παράγοντες,

δ. τις εγκαταστάσεις υγιεινής,

ε. το φωτισμό, και

στ. το αναρρωτήριο.

8. Τα πλοία που εμπίπτουν στις διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου, εκτός των διατάξεων του άρθρου 26, πρέπει να πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα που παρατίθενται κατωτέρω.

9. Στην περίπτωση πλοίων όπου υπάρχει ανάγκη να ληφθούν υπόψη, άνευ διακρίσεων, τα ενδιαφέροντα ναυτικών που έχουν διαφορετικές και χαρακτηριστικές θρησκευτικές και κοινωνικές πρακτικές, η αρμόδια αρχή μπορεί, ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, να επιτρέψει δίκαια εφαρμοσμένες παρεκκλίσεις σε σχέση με το παρόν Κεφάλαιο, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω παρεκκλίσεις δεν καταλήγουν σε συνολικές εγκαταστάσεις λιγότερο ευνοϊκές από αυτές στις οποίες θα οδηγούσε η εφαρμογή του παρόντος.

10. Για το σκοπό του παρόντος Κεφαλαίου, εκτός των διατάξεων του άρθρου 26, με τον όρο αρμόδια αρχή

νοείται η Διεύθυνση Μελετών και Κατασκευών και η Διεύθυνση Επιθεωρήσεων Πλοίων του ΥΝΑ.

#### Άρθρο 14 Γενικές απαιτήσεις

1. Ο πλοιοκτήτης εξασφαλίζει ότι το πλοίο του διατηρεί αξιοπρεπείς εγκαταστάσεις ενδιαίτησης και ευκολίες αναψυχής για τους ναυτικούς που εργάζονται ή διαβιούν επί του πλοίου ή και τα δύο, για την προαγωγή της υγείας και της ευημερίας των ναυτικών.

2. Το ελάχιστο επιτρεπτό ελεύθερο ύψος σε όλους τους χώρους ενδιαίτησης ναυτικών, όπου είναι απαραίτητη η πλήρης και ελεύθερη κίνηση, δεν είναι λιγότερο από 203 εκατοστά. Σε όλους αυτούς τους χώρους ή σε τμήμα τους, η Διεύθυνση Μελετών και Κατασκευών του ΥΝΑ μπορεί να επιτρέψει μείωση σε 198 εκατοστά όταν ικανοποιείται ότι η μείωση αυτή:

α. είναι λογική και

β. δεν θα προκαλέσει δυσφορία στους ναυτικούς.

3. Οι εγκαταστάσεις ενδιαίτησης είναι επαρκώς μονωμένες για τις ανάγκες των χώρων που προορίζονται. Τα εξωτερικά διαφράγματα των κοιτώνων και των τραπεζαριών είναι κατάλληλα μονωμένα. Όλες οι επενδύσεις των μηχανημάτων και όλα τα διαφράγματα οριοθέτησης των μαγειρειών και άλλων χώρων, όπου παράγεται θερμότητα, είναι κατάλληλα μονωμένα, όταν υπάρχει πιθανότητα προκληθέντων επιδράσεων θερμότητας σε παρακείμενους χώρους ενδιαίτησης ή διαδρόμους. Τα διαφράγματα του φωταγωγού, αεραγωγού του μηχανοστασίου και οι σωληνώσεις ατμού, πετρελαίου και θερμού ύδατος, εφ' όσον διέρχονται από χώρους ενδιαίτησης, επενδύονται με κατάλληλο μονωτικό υλικό, ώστε να εξασφαλίζεται επαρκής μόνωση προς πλήρη απορρόφηση της ακτινοβολουμένης θερμότητας.

4. Οι κοιτώνες, οι τραπεζαρίες, οι χώροι αναψυχής και οι διάδρομοι στους χώρους ενδιαίτησης είναι κατάλληλα μονωμένοι για την πρόληψη ψύξης ή υπερθέρμανσης.

5. Οι επιφάνειες των διαφραγμάτων και των οροφών πρέπει να είναι από υλικό με επιφάνεια που να διατηρείται εύκολα καθαρή.

6. Οι επιφάνειες των διαφραγμάτων και των οροφών στους κοιτώνες και στις τραπεζαρίες διατηρούνται εύκολα καθαρές και να είναι ανοιχτόχρωμες, με ανθεκτικό φινιρίσμα.

7. Όταν τα δάπεδα κατασκευάζονται από σύνθετα υλικά, οι αρμοί με τις πλευρές ενισχύονται ώστε να αποφεύγονται οι ρωγμές.

8. Σε φορτηγά πλοία, οι κοιτώνες βρίσκονται άνω της γραμμής φόρτωσης από τη μέση μέχρι την πρύμνη του πλοίου. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις όπου το μέγεθος, ο τύπος ή η προτιθέμενη υπηρεσία του πλοίου καθιστά ανέφικτη κάθε άλλη τοποθεσία, οι κοιτώνες μπορεί να βρίσκονται στο πρωαίο μέρος του πλοίου, αλλά σε καμία περίπτωση μπροστά από την φρακτή σύγκρουσης.

9. Σε επιβατηγά πλοία και σε πλοία Ειδικού Σκοπού ή Προορισμού, η αρμόδια αρχή μπορεί, υπό την προϋπόθεση ότι γίνονται ικανοποιητικές ρυθμίσεις για το φωτισμό και τον εξαερισμό, να επιτρέψει την τοποθέτηση τμήματος των κοιτώνων κάτω από τη γραμμή φόρτωσης, αλλά σε καμία περίπτωση δεν τοποθετούνται ακριβώς κάτω από τους διαδρόμους εργασίας (όπως σε χώρους οχημάτων, μαγειρία κ.λπ.).

10. Δεν υπάρχουν άμεσα ανοίγματα προς τους κοιτώνες από χώρους φορτίου, μηχανοστασίου ή από τα μαγειρεία και τις αποθήκες φορτίου. Το τμήμα διαφράγματος που διαχωρίζει τους χώρους αυτούς από τους κοιτώνες και τα εξωτερικά διαφράγματα είναι επαρκώς κατασκευασμένα από χάλυβα ή άλλο αποδεκτό υλικό και είναι υδατοστεγές και αεροστεγές. Εάν θύρες κοιτώνων και θύρες μηχανοστασίου, βρίσκονται στον ίδιο διάδρομο, τότε οι θύρες μηχανοστασίου κλείνουν αυτόματα.

11. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή εσωτερικών διαφραγμάτων, πινάκων και φύλλων, πατωμάτων και αρμών είναι κατάλληλα για το σκοπό αυτό και συμβάλλουν στην εξασφάλιση υγιεινού περιβάλλοντος.

12. Παρέχεται κατάλληλος και επαρκής φωτισμός, με τον οποίο επιτυγχάνεται η άνετη ανάγνωση, εφημερίδας από άτομο φυσιολογικής οπτικής οξύτητας, σε οποιοδήποτε σημείο.

13. Εάν δεν υπάρχουν δύο ανεξάρτητες πηγές ηλεκτρισμού για φωτισμό, επιπρόσθετος φωτισμός παρέχεται με κατάλληλα κατασκευασμένους λαμπτήρες ή συσκευές φωτισμού για έκτακτη χρήση.

14. Στους κοιτώνες, ένας ηλεκτρικός λαμπτήρας ανάγνωσης είναι εγκατεστημένος στην κεφαλή κάθε κλίνης.

15. Σε επιβατηγά πλοία, οι κοιτώνες και οι τραπεζαρίες τμήμα των οποίων βρίσκεται κάτω από τη γραμμή φόρτωσης, φωτίζονται με επαρκή τεχνητό ή φυσικό φωτισμό.

16. Οι χώροι ενδιαίτησης πληρώματος, οι εγκαταστάσεις και υπηρεσίες αναψυχής και τροφοδοσίας σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συντηρούνται ώστε να πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 29 για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας και την πρόληψη ατυχημάτων, όσον αφορά στην πρόληψη κινδύνου έκθεσης σε επικίνδυνα επίπεδα θορύβου και δονήσεων και άλλων περιβαλλοντικών παραγόντων και χημικών επί των πλοίων και να παρέχουν αποδεκτό επαγγελματικό περιβάλλον και περιβάλλον διαβίωσης επί του πλοίου για τους ναυτικούς. Ειδικότερα, βρίσκονται όσο είναι πρακτικά δυνατόν πιο μακριά από τις μηχανές, τα δωμάτια πηδαλιουχίας, τα βαρούλκα καταστρώματος, τον ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό αερισμού, θέρμανσης και κλιματισμού και λοιπά θορυβώδη μηχανήματα και συσκευές.

#### Άρθρο 15

Αερισμός, εξαερισμός, θέρμανση και κλιματισμός

1. Υπό την επιφύλαξη ειδικότερων απαιτήσεων για τους χώρους του μαγειρείου, όλοι οι χώροι ενδιαίτησης του πλοίου, αερίζονται επαρκώς, μέσω καταλλήλου μηχανικού συστήματος, το οποίο επιτυγχάνει τουλάχιστον δέκα (10) εναλλαγές αέρα την ώρα, λογιζομένων των χώρων κενών.

2. Το σύστημα αερισμού για τους κοιτώνες και τους χώρους εστίασης ελέγχεται ούτως ώστε να διατηρεί τον αέρα σε ικανοποιητική κατάσταση και να εξασφαλίζει επαρκή κίνηση του αέρα σε όλες τις καιρικές και κλιματολογικές συνθήκες.

3. Τα ανοίγματα αερισμού των χώρων ενδιαίτησεως τοποθετούνται κατά τέτοιο τρόπον ώστε να μην προκαλούνται κατά το δυνατόν ρεύματα και ενόχληση των ενδιαιτωμένων.

4. Όλοι οι χώροι υγιεινής έχουν μηχανικό εξαερισμό στον ανοικτό αέρα, ανεξάρτητα από οποιοδήποτε άλλο μέρος του χώρου ενδιαίτησης.

5. Τα πλοία, είναι εξοπλισμένα με κλιματισμό στους χώρους ενδιαίτησης των ναυτικών, σε κάθε χωριστό χώρο ραδιοεπικοινωνιών και σε κάθε κεντρική αίθουσα ελέγχου μηχανοστασίου.

6. Το σύστημα κλιματισμού έχει τέτοια διάταξη, ώστε ψυχρός αέρας να οδηγείται μέσω αγωγού σε κάθε διαμέρισμα των χώρων ενδιαίτησεως, ο δε χρησιμοποιηθείς αέρας να εξέρχεται μέσω δικτυωτού ευρισκομένου στη θύρα ή στο διάφραγμα του διαμερίσματος. Η ψυκτική ικανότητα του συστήματος είναι τέτοια ώστε να επιτυγχάνεται εσωτερική θερμοκρασία 29 οC με σχετική υγρασία περίπου 50% όταν η εξωτερική θερμοκρασία είναι 35 οC και η σχετική υγρασία περίπου 70%.

7. Τα συστήματα κλιματισμού, είτε τύπου με κεντρική είτε με ατομική μονάδα, είναι σχεδιασμένα ούτως ώστε:

- να εξασφαλίζουν επάρκεια εναλλαγών αέρα σε όλους τους κλιματιζόμενους χώρους, να λαμβάνουν υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των εργασιών στη θάλασσα και να μην παράγουν υπερβολικούς θορύβους ή δονήσεις, και

- β. να διευκολύνουν τον εύκολο καθαρισμό και την απολύμανση για την πρόληψη ή τον έλεγχο μετάδοσης ασθενειών.

8. Στην περίπτωση που διατίθεται ατομική μονάδα κλιματισμού, εξασφαλίζεται η ύπαρξη κατάλληλης διάταξης απορροής υδάτων.

9. Μέσω κατάλληλου συστήματος παρέχεται επαρκής θέρμανση στους χώρους ενδιαίτησης με εξαίρεση τα πλοία που πραγματοποιούν ταξίδια αποκλειστικά σε τροπικά κλίματα. Επαρκής θεωρείται η θέρμανση των χώρων ενδιαίτησης, όταν αυτοί θερμαίνονται είτε μέσω εγκαταστάσεως κεντρικής θερμάνσεως, είτε μέσω ενός συστήματος κλιματισμού, διασφαλιζόμενης εντός των ανωτέρω χώρων σταθερής θερμοκρασίας τουλάχιστον 18 οC, όταν η θερμοκρασία περιβάλλοντος είναι -5 οC.

10. Σε όλα τα πλοία, η θέρμανση παρέχεται μέσω ζεστού νερού, θερμού αέρα, ηλεκτρισμού, ατμού ή ισχύος μέσω. Ωστόσο εντός των χώρων ενδιαίτησης δεν χρησιμοποιείται ο ατμός ως μέσο μετάδοσης θερμότητας. Η χρήση θερμοαστρών πετρελαίου και η χρήση ηλεκτρικών θερμοαστρών με ακάλυπτα στοιχεία δεν επιτρέπεται.

11. Τα θερμαντικά σώματα κατασκευάζονται και τοποθετούνται μόνιμα σε σταθερά σημεία και κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αποκλείονται κίνδυνοι πυρκαγιάς ή ατυχήματος ή ενόχληση των ενδιαιτωμένων.

12. Το σύστημα μηχανικού αερισμού, κλιματισμού και θέρμανσης των χώρων ενδιαίτησης των ναυτικών λειτουργεί συνεχώς όταν οι ναυτικοί διαβιούν ή εργάζονται επί του πλοίου και οι συνθήκες απαιτούν τη χρήση του. Κινητήρια δύναμη για τη λειτουργία των συστημάτων αυτών δεν χρειάζεται να παρέχεται από πηγή έκτακτης ανάγκης.

#### Άρθρο 16

##### Κοιτώνες

1. Σε όλα τα πλοία απαιτούνται κοιτώνες για το πλήρωμα που παραμένει και εργάζεται επί αυτών, εκτός:

- πλοίων κάτω των 100 κοχ.

- β. των πλοίων που εμπíπτουν στις διατάξεις του Κώδικα Ταχυπλόων Πλοίων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις του περί μεγίστου χρόνου απασχόλησης πληρωμάτων Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ ταχυπλόων πλοίων. Σε κάθε περίπτωση είναι αποδεκτό να μην κατασκευάζουν κοιτώνες, εφόσον επιπροσθέτως των ανωτέρω διατίθεται ένας τουλάχιστον δίκλινος κοιτώνας που μπορεί να χρησιμοποιείται σε ειδικές περιπτώσεις, όπως σε περίπτωση ασθένειας ναυτικού και μεταφορά ασθενούς. Επίσης, όταν δεν υφίσταται ιδιαίτερος χώρος υγιεινής εντός του ανωτέρω κοιτώνα, προβλέπεται η ύπαρξη ενός κοινόχρηστου χώρου υγιεινής, πλησίον αυτού.

2. Οι κοιτώνες διακρίνονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- α. Πλοιάρχου (Master)

- β. Αξιωματικών (Officer)

- γ. Κατώτερου Πληρώματος (Crew)

3. Εξωτερικά της θύρας κάθε κοιτώνα αναγράφεται καλαίσθητα με τρόπο μόνιμο, είτε με χρήση πινακιδίων είτε με χάραξη, η κατηγορία στην οποία ανήκει ο κοιτώνας.

4. Στον Πλοιάρχο και τον Α΄ Μηχανικό διατίθεται ατομικός κοιτώνας.

5. Στα μη επιβατηγά πλοία άνω των 500 ο.χ. διατίθεται στους αξιωματικούς ατομικός κοιτώνας.

6. Στα μη επιβατηγά πλοία κάτω των 500 ο.χ., με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, διατίθεται στους αξιωματικούς είτε ατομικός κοιτώνας είτε κοιτώνας κατ' ανώτατο όριο δύο (02) ατόμων.

7. Στα μη επιβατηγά πλοία έως 3000 ο.χ. διατίθεται για το κατώτερο πλήρωμα είτε ατομικός κοιτώνας είτε κοιτώνας κατ' ανώτατο όριο δύο (02) ατόμων.

8. Στα μη επιβατηγά πλοία άνω των 3000 ο.χ. διατίθεται στο κατώτερο πλήρωμα ατομικός κοιτώνας.

9. Στα επιβατηγά πλοία, με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, για τους αξιωματικούς και το κατώτερο πλήρωμα, επιτρέπεται η συνδιαμονή μέχρι και τεσσάρων ατόμων.

10. Σε πλοία ειδικού σκοπού ή προορισμού, οι κοιτώνες μπορεί να ενδιαίτησουν περισσότερα από τέσσερα (04) άτομα, ύστερα από έγκριση της αρμόδιας αρχής.

11. Παρέχονται ξεχωριστοί κοιτώνες για άνδρες και γυναίκες.

#### Άρθρο 17

##### Εμβαδόν και εξοπλισμός κοιτώνων

1. Οι κοιτώνες έχουν επαρκές μέγεθος και κατάλληλο εξοπλισμό ώστε να εξασφαλίζεται η άνεση και να διευκολύνεται η ευταξία.

2. Σε κάθε περίπτωση παρέχεται ξεχωριστή κλίνη για κάθε ναυτικό.

3. Οι ελάχιστες εσωτερικές διαστάσεις μιας κλίνης έχουν ως κάτωθι :

- α. του Πλοιάρχου ελαχίστων εσωτερικών διαστάσεων 1,98 μ X 1,20 μ.

- β. των Αξιωματικών ελαχίστων εσωτερικών διαστάσεων 1,98 μ X 1,00 μ.

- γ. του κατώτερου πληρώματος ελαχίστων εσωτερικών διαστάσεων 1,98 X 0,80 μ.

4. Σε κοιτώνες ναυτικών με μία κλίνη, το εμβαδόν του πατώματος δεν είναι μικρότερο από:

- α. 4,5 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία κάτω των 3.000. ο.χ

- β. 5,5 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία από 3.000 έως 10.000 ο.χ.

γ. 7 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία 10.000 ο.χ ή άνω,  
5. Για να παρέχονται κοιτώνες μίας κλίνης σε πλοία κάτω των 3.000 ο.χ, σε επιβατηγά πλοία και σε πλοία ειδικού σκοπού ή προορισμού, η αρμόδια αρχή μπορεί να επιτρέψει μειωμένο εμβαδόν πατώματος.  
6. Σε πλοία άνω των 500 και κάτω των 3.000 ο.χ, εκτός των επιβατηγών πλοίων και των πλοίων ειδικού σκοπού ή προορισμού, οι κοιτώνες που καταλαμβάνονται από δύο ναυτικούς έχουν εμβαδόν πατώματος που δεν είναι μικρότερο από 7 τετραγωνικά μέτρα.  
7. Σε επιβατηγά πλοία και πλοία ειδικού σκοπού ή προορισμού, το εμβαδόν πατώματος των κοιτώνων των ναυτικών που δεν εκτελούν καθήκοντα αξιωματικών του πλοίου δεν είναι μικρότερο από:  
α. 7,5 τετραγωνικά μέτρα σε δωμάτια που καταλαμβάνονται από δύο άτομα,  
β. 11,5 τετραγωνικά μέτρα σε δωμάτια που καταλαμβάνονται από τρία άτομα,  
γ. 14,5 τετραγωνικά μέτρα σε δωμάτια που καταλαμβάνονται από τέσσερα άτομα  
8. Σε πλοία ειδικού σκοπού ή προορισμού, οι κοιτώνες που ενδियाτούν περισσότερα από τέσσερα άτομα έχουν εμβαδόν πατώματος που δεν είναι μικρότερο από 3,6 τετραγωνικά μέτρα ανά άτομο.  
9. Σε πλοία, πλην των επιβατηγών πλοίων και των πλοίων ειδικού σκοπού ή προορισμού, οι κοιτώνες των ναυτικών που εκτελούν καθήκοντα αξιωματικών του πλοίου, όπου δεν παρέχεται ιδιωτικό καθιστικό ή δωμάτιο ημέρας, έχουν εμβαδόν πατώματος ανά άτομο που να μην είναι μικρότερο από:  
α. 7,5 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία κάτω των 3.000 ο.χ,  
β. 8,5 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία από 3.000 έως 10.000 ο.χ,  
γ. 10 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία των 10.000 ο.χ ή άνω,  
10. Σε επιβατηγά πλοία και πλοία ειδικού σκοπού ή προορισμού, το εμβαδόν πατώματος για τους ναυτικούς που εκτελούν καθήκοντα αξιωματικών του πλοίου, όπου δεν παρέχεται ιδιωτικό καθιστικό ή δωμάτιο ημέρας, δεν είναι μικρότερο από 8,5 τετραγωνικά μέτρα ανά άτομο για τους αξιωματικούς.  
11. Σε πλοία άνω των 3000 ο.χ, ο Πλοίαρχος, ο Α΄ Μηχανικός και ο αρχαιότερος Αξιωματικός Καταστρώματος διαθέτουν, εκτός από τον κοιτώνα τους, ένα συνεχόμενο καθιστικό, δωμάτιο ημέρας ή αντίστοιχο πρόσθετο χώρο.  
12. Για κάθε ενδियाτώμενο, η επίπλωση περιλαμβάνει ευρύχωρο ερμάριο ιματισμού τουλάχιστον 475 λίτρων και ένα συρτάρι ή αντίστοιχο χώρο τουλάχιστον 56 λίτρων. Εάν το συρτάρι είναι ενσωματωμένο στο ερμάριο, τότε ο συνδυασμένος ελάχιστος όγκος του ερμαρίου είναι 500 λίτρα. Το ερμάριο διαθέτει ράφι και μπορεί να κλειδώνεται από τον κάτοχο για να εξασφαλίζεται η ιδιωτικότητα.  
13. Κάθε κοιτώνας εφοδιάζεται με τραπέζι ή γραφείο, το οποίο μπορεί να είναι σταθερό, πτυσσόμενο ή συρρόμενο και με άνετο κάθισμα, όπως αρμόζει.  
14. Στα πλοία άνω των 500 ο.χ, οι κοιτώνες Αξιωματικών διαθέτουν ανάκλιτρο (καναπέ) διαστάσεων ανάλογων προς την επιφάνεια του κάθε κοιτώνα και του αριθμού των προσώπων που ενδियाούνται.  
15. Η επίπλωση είναι από λείο, σκληρό υλικό, που είναι ανθεκτικό στη στρέβλωση και στη διάβρωση.

16. Οι κοιτώνες διαθέτουν καθρέφτη, μικρά ερμάρια για τα απαραίτητα είδη μπάνιου, ράφι βιβλίων και επαρκή αριθμό κρεμαστρών.

17. Οι κοιτώνες διαθέτουν κουρτίνες ή άλλο αντίστοιχο παραπέτασμα για τις παραφωτίδες.

18. Οι κλίνες δεν τοποθετούνται σε σειρές άνω των δύο σε κάθετη διάταξη (η μία πάνω από την άλλη).

19. Σε περίπτωση που οι κλίνες τοποθετούνται κατά μήκος της πλευράς του πλοίου, όπου υπάρχει παραφωτίδα (φινιστρίνι) πάνω από μία κλίνη, εκεί μπορεί να τοποθετείται μονή σειρά σε κάθετη διάταξη.

20. Η κάτω κλίνη σε διπλή σειρά κάθετης διάταξης δεν απέχει λιγότερο από 30 εκατοστά από το δάπεδο. Η άνω κλίνη τοποθετείται περίπου στο μέσο της απόστασης μεταξύ της κάτω πλευράς της κάτω κλίνης και της κατώτερης πλευράς των δοκών του ανώτερου καταστρώματος (οροφής).

21. Κάθε κλίνη διαθέτει στρώμα, του οποίου η κάτω πλευρά είναι ενισχυμένη ή συνδυασμένο στρώμα με ενίσχυση, που θα διαθέτει ελατήρια στην κάτω πλευρά του ή στρώμα με ελατήρια. Το στρώμα και το υλικό ενίσχυσης που χρησιμοποιείται είναι κατασκευασμένα από κατάλληλο υλικό.

22. Όταν μία κλίνη είναι τοποθετημένη πάνω από άλλη, ένα χώρισμα αδιαπέραστο από τη σκόνη τοποθετείται κάτω από το στρώμα ή το πλέγμα με τα ελατήρια της πάνω κλίνης.

23. Το πλαίσιο της βάσης κάθε κλίνης είναι από κατάλληλο για το σκοπό που χρησιμοποιείται υλικό, ενώ δεν διαβρώνεται και δεν περιθάλπει επιβλαβή ζωύφια.

24. Όταν χρησιμοποιούνται σωληνοειδή πλαίσια για την κατασκευή της βάσης της κλίνης, αυτά είναι εντελώς σφραγισμένα και χωρίς διατρήσεις για λόγους συντήρησης και υγιεινής.

25. Οι διευθετήσεις των κλινών επί του πλοίου εξασφαλίζουν στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό τη μεγαλύτερη δυνατή άνεση στο ναυτικό και σε οποιοδήποτε πρόσωπο που μπορεί να τον συνοδεύει επί του πλοίου.

26. Στο βαθμό που αυτό είναι πρακτικά δυνατό, οι κοιτώνες των ναυτικών έχουν διάταξη τέτοια ώστε οι ναυτικοί να κατανέμονται κατ' ειδικότητα και κατά τέτοιο τρόπον ώστε οι έχοντες διαφορετική φυλακή να μην διαμένουν στον ίδιο κοιτώνα και κανένας ναυτικός που εργάζεται κατά την ημέρα να μη μοιράζεται τον κοιτώνα με εκείνους που εκτελούν φυλακές.

27. Ο χώρος που καταλαμβάνουν οι κλίνες και τα ερμάρια, οι συρταριές και τα καθίσματα περιλαμβάνεται στη μέτρηση του εμβαδού του δαπέδου, εκτός από μικρούς ή ακανόνιστους σχήματος χώρους, που δεν συμβάλλουν αποτελεσματικά στο διαθέσιμο χώρο για ελεύθερη κίνηση και δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την εγκατάσταση επίπλων.

#### Άρθρο 18 Χώροι εστίασης

1. Χώροι εστίασης για τους ναυτικούς απαιτούνται σε όλα τα πλοία, εκτός των πλοίων κάτω των 100 κοχ.

2. Σε κάθε περίπτωση που δεν παρέχεται τροφή επί του πλοίου, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση καταβολής επιδόματος τροφοδοσίας σύμφωνα με την τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή ή τη σύμβαση ναυτολόγησης του ναυτικού.

3. Όπου υπάρχουν χώροι εστίασης, αυτοί πληρούν τις κάτωθι προϋποθέσεις :

α. βρίσκονται χωριστά από τους κοιτώνες και κατά το δυνατό πλησιέστερα στο μαγειρείο.

β. έχουν επαρκές μέγεθος για την ταυτόχρονη εστίαση του προσωπικού, πλην των εκτελούντων φυλακή, παρέχουν άνεση και είναι κατάλληλα επιπλωμένοι και εξοπλισμένοι (συμπεριλαμβανομένων ευκολιών για ξεκούραση), λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ναυτικών που είναι πιθανό να τους χρησιμοποιήσουν κάθε φορά. Για πλοία άνω των 500 ο.χ., εξαιρουμένων των επιβατηγών με αριθμό πληρώματος κάτω των 20 ατόμων, υφίσταται ιδιαίτερο εστιατόριο για τον Πλοίαρχο και τους αξιωματικούς και άλλο για το κατώτερο πλήρωμα.

γ. διατηρούνται καθαροί και σε καλή κατάσταση.

δ. ο σχεδιασμός, η διαρρύθμιση και η κατασκευή τους επιτρέπουν την επαρκή συντήρηση και καθαρισμό, αποτρέπουν ή περιορίζουν στο ελάχιστο την αερομεταφερόμενη μόλυνση και προστατεύουν από τη συσσώρευση ρύπων, την επαφή με τοξικά υλικά και την πτώση σωματιδίων στα τρόφιμα.

ε. σε πλοία, εκτός των επιβατηγών πλοίων, το εμβαδόν δαπέδου των τραπεζαριών των ναυτικών δεν είναι μικρότερο από 1,5 τετραγωνικό μέτρο ανά άτομο της σχεδιασμένης χωρητικότητας θέσεων για τον προβλεπόμενο αριθμό πληρώματος .

στ. τα επιβατηγά πλοία επιτρέπεται να διαθέτουν εστιατόρια κατάλληλα για την ταυτόχρονη εστίαση ποσοστού του πληρώματος, το οποίο καθορίζεται από την αρμόδια αρχή, λαμβάνοντας υπόψη το συνολικό αριθμό πληρώματος, τα εκτελούμενα ταξίδια και τις λειτουργικές ανάγκες κάθε πλοίου.

ζ. σε όλα τα πλοία, οι χώροι εστίασης είναι κατάλληλα εξοπλισμένοι με τραπέζια και καθίσματα, σταθερά ή κινητά, επαρκή για να εξυπηρετήσουν ταυτόχρονα το μεγαλύτερο αριθμό των ναυτικών που είναι πιθανό να τα χρησιμοποιήσει σε οποιαδήποτε στιγμή.

4. Όταν οι ναυτικοί ενδιαίτονται επί του πλοίου είναι συνεχώς διαθέσιμα τα εξής:

α. ηλεκτρικό ψυγείο, που βρίσκεται σε κατάλληλη θέση και έχει επαρκή χωρητικότητα για τον αριθμό των προσώπων που χρησιμοποιούν την τραπεζαρία ή τις τραπεζαρίες και φέρει τοποθετημένο θερμομόμετρο,

β. ευκολίες για ζεστά ροφήματα και

γ. εγκαταστάσεις παροχής κρύου νερού ή φορητού ψύκτη νερού στους κοινοχρήστους χώρους.

δ. κατάλληλη εγκατάσταση παροχής φυσικού ψυχρού και θερμού ύδατος μετά λεκανών για την πλύση των σκευών εστίασεως ή κατάλληλου πλυντηρίου πιάτων.

ε. όταν οι διαθέσιμες αποθήκες επιτραπέζιων σκευών δεν είναι προσβάσιμες από τους χώρους εστίασης, παρέχονται κατάλληλα ερμάρια για τα σκεύη και κατάλληλες εγκαταστάσεις για την πλύση τους.

στ. Κάθε τραπέζι σε χώρο εστίασης διαθέτει επιφάνεια τουλάχιστον 0,25 μ<sup>2</sup> και μήκος τουλάχιστον 0,55μ. για ένα άτομο. Η επιφάνεια είναι από κατάλληλο υλικό ανθεκτικό στην υγρασία και φέρει κολλητές ενώσεις. Τα τραπέζια και τα καθίσματα τοποθετούνται κατά τέτοιο τρόπο ώστε η πρόσβαση αυτών να είναι ευχερής. Οι επιφάνειες των καθισμάτων είναι από υλικό ανθεκτικό στην υγρασία και δεν φέρουν σχισμές.

### Άρθρο 19 Μαγειρεία

1. Πλοία εκτός αυτών κάτω των 100 κ.ο.χ. των οποίων η φύση και η διάρκεια των ταξειδίων απαιτούν την ύπαρξη μαγειρείων εφοδιάζονται με επαρκή και κατάλληλο εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση του πληρώματος.

2. Τα μαγειρεία φωτίζονται επαρκώς, διαθέτουν σύστημα μηχανικού εξαερισμού άνωθεν των εστιών μαγειρέματος και αερίζονται εκτός του φυσικού αερισμού εάν υπάρχει και με μηχανικό σύστημα αερισμού, τέτοιο ώστε να επιτυγχάνει είκοσι (20) τουλάχιστον εναλλαγές του αέρα ανά ώρα του χώρου λογιζομένου κενού.

3. Οι εστιές πυρός των μαγειρείων δεν εφάπτονται των πλευρών και των κατακόρυφων διαφραγμάτων του πλοίου.

4. Ο χώρος του μαγειρείου μπορεί να είναι κοινός με το χώρο εστίασης μόνο στα μη επιβατηγά πλοία κάτω των 500 ο.χ. και στα επιβατηγά με αριθμό πληρώματος κάτω των 20 ατόμων.

5. Η διαρρύθμιση των χώρων των μαγειρείων επιτρέπουν την εφαρμογή κανόνων ορθής πρακτικής ως προς την υγιεινή των τροφίμων, συμπεριλαμβανομένης της πρόληψης της μόλυνσης.

6. Κάθε αντικείμενο, συσκευή ή εξοπλισμός, με τα οποία έρχονται σε επαφή τα τρόφιμα, διατηρείται σε καλή κατάσταση, ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος μόλυνσης και καθαρίζεται αποτελεσματικά, ενώ όταν είναι αναγκαίο απολυμαίνεται.

### Άρθρο 20 Εγκαταστάσεις και ευκολίες υγιεινής

1. Όλοι οι ναυτικοί έχουν εύκολη πρόσβαση επί του πλοίου σε εγκαταστάσεις υγιεινής που πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα υγείας και υγιεινής και τα λογικά πρότυπα άνεσης, με παροχή χωριστών εγκαταστάσεων υγιεινής για άνδρες και γυναίκες.

2. Σε πλοία άνω των 1600 ο.χ., υπάρχουν πλησίον της γέφυρας ναυσιπλοίας και του μηχανοστασίου ή κοντά στο κέντρο ελέγχου μηχανοστασίου εγκαταστάσεις υγιεινής στις οποίες διασφαλίζεται η εύκολη πρόσβαση.

3. Σε όλα τα πλοία παρέχεται σε κατάλληλο χώρο τουλάχιστον μία τουαλέτα (αφοδευτήριο), ένας νιπτήρας και ένας λουτήρας ή καταιωνιστήρας (ντους) ή και τα δύο, ανά έξι άτομα ή λιγότερα, τα οποία δεν έχουν ιδιαίτερος χώρους υγιεινής εντός των κοιτώνων αυτών.

4. Υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 3, σε κάθε περίπτωση ο συνολικός αριθμός των αφοδευτηρίων δεν επιτρέπεται να είναι κατώτερος των :

α. 3 σε πλοία 500 έως 800 ο.χ.

β. 4 σε πλοία 801 μέχρι 3.000 ο.χ.

γ. 5 σε πλοία 3.001 μέχρι 6000 ο.χ.

δ. 6 σε πλοία άνω των 6.001 ο.χ.

5. Επιπρόσθετα:

α. Σε κάθε πλοίο άνω των 500 ο.χ. για τον Πλοίαρχο υπάρχει ιδιαίτερος χώρος υγιεινής, συνεχόμενος του κοιτώνα με τουαλέτα, μπανιέρα ή ντουζιέρα και νιπτήρα με ζεστό και κρύο γλυκό νερό. Ο νιπτήρας μπορεί να είναι εγκατεστημένος μέσα στον κοιτώνα.

β. Σε κάθε πλοίο 5.000 μέχρι 15.000 ο.χ., πέντε (5) τουλάχιστον κοιτώνες, των αρχαιότερων κατά τις οικείες διατάξεις Αξιωματικών, διαθέτουν συνεχόμενο ιδιαίτερο χώρο υγιεινής με τουαλέτα, μπανιέρα ή ντουζιέρα και νιπτήρα με ζεστό και κρύο γλυκό νερό. Ο νιπτήρας μπορεί να είναι εγκατεστημένος μέσα στον κοιτώνα.

γ. Σε κάθε πλοίο 15.001 ο.χ και άνω, οι κοιτώνες των Αξιωματικών διαθέτουν συνεχόμενο ιδιαίτερο χώρο υγιεινής με τουαλέτα, μπανιέρα ή ντουζιέρα και νιπτήρα με θερμό και ψυχρό γλυκό νερό. Ο νιπτήρας μπορεί να είναι εγκατεστημένος μέσα στον κοιτώνα.

δ. Σε κάθε πλοίο 25.001 ο.χ και άνω, εκτός των επιβατηγών, για κάθε δύο μέλη του κατωτέρου πληρώματος, διατίθεται ιδιαίτερος χώρος υγιεινής με τουαλέτα, μπανιέρα ή ντουζιέρα και νιπτήρα με ζεστό και κρύο γλυκό νερό ή ίδιο συνεχόμενο μεταξύ δύο παρακειμένων κοιτώνων ή εγκατεστημένο απέναντι από την είσοδο αυτών.

ε. Με εξαίρεση τα επιβατηγά πλοία, κάθε κοιτώνας διαθέτει νιπτήρα με ζεστό και κρύο γλυκό νερό, εκτός των περιπτώσεων που οι νιπτήρες είναι τοποθετημένοι στο ιδιωτικό λουτρό που παρέχεται.

στ. Επί επιβατηγών πλοίων των οποίων το συνήθως χρησιμοποιούμενο προσωπικό, υπερβαίνει τα εκατό άτομα του ίδιου φύλου, διατίθεται μία (01) τουαλέτα (αφοδευτήριο) ανά δέκα (10) άτομα.

ζ. Στα επιβατηγά πλοία που πραγματοποιούν συνήθως ταξίδι διάρκειας όχι μεγαλύτερης των τεσσάρων ωρών, η αρμόδια αρχή μπορεί να εξετάσει το ενδεχόμενο ειδικών ρυθμίσεων ή μείωσης του αριθμού των απαιτούμενων εγκαταστάσεων.

η. Θερμό και ψυχρό γλυκό νερό υπάρχει σε όλους τους χώρους πλύσης.

θ. Οι νιπτήρες και οι λουτήρες έχουν κατάλληλο μέγεθος και είναι κατασκευασμένοι από υλικό με λεία επιφάνεια που δεν ραγίζει, δεν αποφλοιώνεται και δεν διαβρώνεται.

ι. Τα αποχωρητήρια είναι ευρωπαϊκού τύπου και να είναι εφοδιασμένα:

αα. με σύστημα κατάκλυσης νερού ή άλλα κατάλληλα συστήματα κατάκλυσης, όπως τέτοια λειτουργίας με αέρα, που να είναι διαθέσιμα συνεχώς και ελέγχονται ανεξάρτητα.

ββ. με σαπούνι και χαρτί υγιείας.

6. Οι εγκαταστάσεις υγιεινής που προορίζονται για χρήση από περισσότερα του ενός πρόσωπα πληρούν τα ακόλουθα:

α. τα δάπεδα είναι από κατάλληλο ανθεκτικό υλικό, μη διαπερατό από υγρασία, καθαρίζονται εύκολα και διαθέτουν κατάλληλο σύστημα αποστράγγισης.

β. οι φρακτές είναι από χάλυβα ή από άλλο αποδεκτό υλικό και υδατοστεγή σε ύψος τουλάχιστον 23 εκατοστά πάνω από το επίπεδο του δαπέδου.

γ. οι χώροι έχουν επαρκή φωτισμό, θέρμανση και αερισμό/εξαερισμό.

δ. τα αποχωρητήρια βρίσκονται σε προσιτή θέση σε σχέση με τους κοιτώνες και τους χώρους καθαρισμού, αλλά χωριστά από αυτούς, δίχως άμεση πρόσβαση από τους κοιτώνες ή από διάδρομο μεταξύ κοιτώνων και αποχωρητηρίων για τους οποίους δεν υπάρχει άλλη πρόσβαση. Η παρούσα απαίτηση δεν ισχύει όταν το αποχωρητήριο βρίσκεται σε ιδιαίτερο χώρο μεταξύ δύο κοιτώνων στους οποίους ενδιαιτώνται συνολικά όχι περισσότεροι από τέσσερις (04) ναυτικούς.

ε. όταν υπάρχουν περισσότερα από ένα (01) αποχωρητήρια σε έναν χώρο, αυτά διαχωρίζονται επαρκώς για να εξασφαλίζεται η ιδιωτικότητα.

στ. Πάνω από κάθε νιπτήρα, υπάρχει καθρέπτης ικανοποιητικών διαστάσεων και πρίζα στεγανού τύπου.

#### Άρθρο 21 Αναρρωτήριο

1. Σε πλοία που μεταφέρουν 15 ή περισσότερους ναυτικούς και πραγματοποιούν ταξίδι διάρκειας άνω των τριών ημερών και σε πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 1600, διατίθεται ιδιαίτερο διαμέρισμα ως αναρρωτήριο, που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για ιατρικούς σκοπούς. Οι διατάξεις της παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται σε επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες εσωτερικού.

2. Το αναρρωτήριο είναι εύκολα προσβάσιμο σε όλες τις καιρικές συνθήκες, παρέχει άνετη ενδιαίτηση στους ασθενείς, συμβάλλει στην παροχή άμεσης και κατάλληλης φροντίδας και έχει τέτοια θέση ώστε κατά το δυνατό να εξασφαλίζεται ησυχία εκ των θορύβων του μηχανοστασίου και των ελίκων.

3. Η διαρρύθμιση της εισόδου, οι κλίνες, ο φωτισμός, η θέρμανση, ο αερισμός, η εγκατάσταση ύδρευσης και ο εξοπλισμός των αναρρωτηρίων εν γένει είναι σχεδιασμένα και κατασκευασμένα κατά τρόπο που να εξασφαλίζει την άνετη νοσηλεία, να διευκολύνει την παροχή πρώτων βοηθειών και την περίθαλψη των ασθενών.

4. Το εύρος των εισόδων των αναρρωτηρίων είναι τουλάχιστον 75 εκατοστόμετρα.

5. Ο φωτισμός είναι τέτοιος όπως και των λοιπών χώρων ενδιαίτησεως. Επιπρόσθετα, υφίσταται και εγκατάσταση φορητής ηλεκτρικής εξεταστικής λυχνίας.

6. Ο αριθμός των διατιθεμένων κλινών των αναρρωτηρίων δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερος των:

α. μίας (01) επί πλοίων μετά πληρώματος μέχρι είκοσι (20) μελών.

β. δύο (02) επί πλοίων μετά πληρώματος μέχρι σαράντα (40) μελών.

γ. τριών (03) επί πλοίων μετά πληρώματος άνω των σαράντα (40) μελών.

7. Εφόσον το πλοίο διαθέτει μονόκλινους κοιτώνες για όλα τα μέλη του πληρώματος, οι κατά τις περιπτώσεις β' και γ' της παραγράφου 6 κλίνες του αναρρωτηρίου δύναται να μειωθούν σε μία (01).

8. Κοντά σε κάθε κλίνη υπάρχει ηλεκτρικό κομβίο ή τηλεφωνική συσκευή προς κλήση βοήθειας από τον ασθενή.

9. Οι νοσηλευόμενοι έχουν για αποκλειστική χρήση τους εγκατάσταση υγιεινής μετά αποχωρητηρίου, νιπτήρα και λουτήρα ή ντουζιέρα, που βρίσκεται μέσα ή κοντά στο αναρρωτήριο και τροφοδοτείται με ψυχρό και θερμό γλυκό ύδωρ.

10. Στο αναρρωτήριο διατίθεται ερμάριο, ανάλογο των κοιτώνων και μικρή ιματιοθήκη προς φύλαξη σεντονιών και κλινοσκεπασμάτων αυτού.

11. Απαγορεύεται η χρήση του αναρρωτηρίου για σκοπούς εκτός της νοσηλείας ασθενών.

12. Η ένδειξη «Αναρρωτήριο» ή/και «Hospital» αναγράφεται ανεξίτηλα επί ή πάνω από την εξωτερική πλευρά της θύρας εισόδου του αναρρωτηρίου.

#### Άρθρο 22 Μέσα πλύσης

1. Κατάλληλα τοποθετημένες και εξοπλισμένες ευκολίες πλυσίματος ιματισμού είναι διαθέσιμες.

2. Σε πλοία άνω των 500 ο.χ, τα μέσα και οι ευκολίες πλυσίματος ιματισμού που παρέχονται για χρήση από τους ναυτικούς περιλαμβάνουν:



α. κατάλληλο αριθμό πλυντηρίων και σε αναλογία τουλάχιστον ένα πλυντήριο ανά είκοσι πέντε (25) ναυτικούς. Από αυτή την απαίτηση απαλλάσσονται τα επιβατηγά πλοία που διαθέτουν οργανωμένο συγκρότημα πλυντηρίων, για τον ιματισμό των επιβατών, ικανό να εξυπηρετήσει και τις ανάγκες του προσωπικού αυτών,

β. στεγνωτήρια ή επαρκώς θερμαινόμενα και αεριζόμενα δωμάτια στεγνωμάτος εφοδιασμένα με σχοινιά ή άλλα μέσα για την ανακρέμαση του ιματισμού, και

γ. σίδερα και σιδερώστρες ή αντίστοιχες συσκευές.

3. Τα μέσα στεγνωμάτος του ιματισμού ευρίσκονται χωριστά από τα υπνοδωμάτια και τα εστιατόρια.

#### Άρθρο 23

##### Εγκαταστάσεις και ευκολίες αναψυχής

1. Όλα τα πλοία διαθέτουν χώρο ή χώρους στο ανοικτό κατάστρωμα στους οποίους οι ναυτικοί έχουν πρόσβαση όταν είναι εκτός υπηρεσίας, οι οποίοι καταλαμβάνουν επαρκή περιοχή σε σχέση με το μέγεθος του πλοίου και τον αριθμό των ναυτικών επί αυτού.

2. Όλα τα πλοία, εκτός των πλοίων κάτω των 3.000 ο.χ, διαθέτουν ξεχωριστά γραφεία ή κοινό γραφείο πλοίου για να χρησιμοποιείται από το προσωπικό των κλάδων καταστρώματος και μηχανοστασίου.

3. Πλοία άνω των 8000 ο.χ. διαθέτουν ιδιαίτερη αίθουσα αναψυχής.

4. Οι αίθουσες αναψυχής κατασκευάζονται, επιπλώνονται και εξοπλίζονται με τρόπο ώστε να εξυπηρετείται ο σκοπός για τον οποίο προορίζονται (τηλεοράσεις, μηχανές αναπαραγωγής ηλεκτρονικών αρχείων, όπως DVD, CD, MP3, ραδιόφωνο παγκοσμίου λήψεως, ηλεκτρονικοί υπολογιστές κτλ). Επίσης, εφοδιάζονται με αθλητικό εξοπλισμό και όργανα γυμναστικής για την άσκηση των ναυτικών.

5. Πλοία άνω των 1600 ο.χ., εφοδιάζονται με βιβλιοθήκη εμπλουτισμένη με τουλάχιστον 50 βιβλία που ανανεώνονται τακτικά, καθώς επίσης και με οπτικοακουστικό υλικό (π.χ. κινηματογραφικές ταινίες, τηλεοπτικές σειρές κτλ) το απόθεμα του οποίου είναι επαρκές για τη διάρκεια του ταξιδιού και, όταν είναι απαραίτητο, αλλάζει σε εύλογα διαστήματα. Μέρος του οπτικοακουστικού υλικού αποτελείται από διδακτικό υλικό σε ό,τι αφορά στη λήψη μέτρων προστασίας της ανθρωπίνης ζωής στη θάλασσα, τις επιχειρήσεις διάσωσης πλοίου και επιβαίνοντων εξαιτίας ναυτικών ατυχημάτων, προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος και προστασίας της υγείας και της επαγγελματικής ασφάλειας.

6. Η βιβλιοθήκη βρίσκεται στην αίθουσα αναψυχής. Στην περίπτωση που δεν διατίθεται τέτοια, βρίσκεται σε οποιοδήποτε κατάλληλο για την εν λόγω χρήση χώρο.

7. Οι χώροι εστίασης, όταν δεν διατίθεται αίθουσα αναψυχής, εφοδιάζονται με τηλεόραση, ραδιόφωνο παγκόσμιας λήψης και συσκευή αναπαραγωγής οπτικών και ψηφιακών ηλεκτρονικών μέσων. Όταν δεν διατίθεται χώρος εστίασης παρέχονται τουλάχιστον στους ναυτικούς συσκευές αναπαραγωγής ηλεκτρονικών αρχείων, όπως DVD, CD, MP3 ή ραδιόφωνο, παγκοσμίου λήψεως, όπως αρμόζει.

8. Ο πλοιοκτήτης μεριμνά ώστε οι εγκαταστάσεις και οι ευκολίες αναψυχής υπόκεινται σε συχνή εξέταση προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι είναι κατάλληλες ενόψει των μεταβολών στις ανάγκες των ναυτικών που απορρέουν από τις τεχνικές, λειτουργικές και λοιπές εξελίξεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

#### Άρθρο 24

##### Καθαριότητα και υγιεινή

1. Οι χώροι ενδιαίτησης του πληρώματος καθαρίζονται και αερίζονται καθημερινώς, υπό την εποπτεία του πλοίαρχου. Ιδιαίτερα, γενικός καθαρισμός των χώρων ενδιαίτησης, των διαδρόμων, των κλιμάκων και των μέσων πρόσβασης σε αυτούς, ενεργείται τακτικά, κατά διαστήματα βραχύτερα των τριών μηνών και εκτάκτως, μετά το πέρας εργασιών συντήρησης του πλοίου (δεξαμενισμός, ετήσια επιθεώρηση ή ειδική επιθεώρηση κ.λ.π.) και όταν κρίνεται σκόπιμο στο πλαίσιο ελέγχου εφαρμογής της Σύμβασης.

2. Κατά την εγκατάσταση μέλους πληρώματος σε κούβινα εφόσον αυτός δεν έχει καθαριστεί για διάστημα πέραν του ενός μήνα διενεργείται γενικός καθαρισμός σε αυτόν. Κατά το γενικό καθαρισμό, οι οροφές, τα διαφράγματα, τα δάπεδα και οι επιπλώσεις των χώρων ενδιαίτησης, πλένονται με κατάλληλο απορρυπαντικό. Επίσης, τα στρώματα εκτίθενται στο ανοικτό κατάστρωμα προς αερισμό.

3. Οι χρωματισμοί των χώρων ενδιαίτησης διενεργούνται σε τακτικά χρονικά διαστήματα με τρόπο ώστε να διατηρούνται πάντοτε σε καλή κατάσταση και εμφάνιση.

4. Εάν διαπιστωθεί ύπαρξη παρασίτων επί του πλοίου λαμβάνονται άμεσα μέτρα από τον πλοίαρχο για την εξολόθρευση αυτών, κάνοντας σχετική ημερολογιακή εγγραφή στην οποία μεταξύ άλλων γίνεται και περιγραφή των ληφθέντων μέτρων.

5. Τα πλοία που πραγματοποιούν τακτικό εμπόριο σε λιμένες που μαστίζονται από κουνούπια εξοπλίζονται με συσκευές κατάλληλες για τον εν λόγω σκοπό.

6. Αξιωματικός που ορίζει ο Πλοίαρχος μεριμνά για την εκτέλεση των διαταχθέντων από τον Πλοίαρχο μέτρων επί του πλοίου, ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι χώροι ενδιαίτησης των ναυτικών είναι καθαροί, αξιοπρεπείς και ότι διατηρούνται σε καλή κατάσταση από άποψη επισκευών. Ο Πλοίαρχος ανά 15νθήμερο διενεργεί αυτοπροσώπως επιθεώρηση των χώρων ενδιαίτησης και ενεργεί σχετική περί αυτής εγγραφή στο ημερολόγιο γεφύρας.

#### Άρθρο 25

##### Νηολόγηση πλοίων από άλλη σημαία

1. Σε περίπτωση εγγραφής στο ελληνικό νηολόγιο πλοίου υπό σημαία κράτους που έχει κυρώσει τη Σύμβαση και έχει κατασκευαστεί ή βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο κατασκευής και δεν είναι τεχνικά εφικτό να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου που αφορούν στην ενδιαίτηση, την υγιεινή και την αναψυχή, ο Διευθυντής του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων μπορεί να εγκρίνει εξαιρέσεις που έχουν χορηγηθεί προγενέστερα σύμφωνα με τον Τίτλο 3 της Σύμβασης, καθώς και άλλες αποκλίσεις από τις παραπάνω απαιτήσεις, κατόπιν υποβολής αίτησης του ενδιαφερομένου που συνοδεύεται από σχετική τεχνική έκθεση Διπλωματούχου Ναυτηγού ή του φορέα έκδοσης των Πιστοποιητικών Ασφάλειας του πλοίου, με την οποία τεκμηριώνεται ότι η συμμόρφωση είναι τεχνικώς ανέφικτη και πρόταση του ενδιαφερομένου για τη λήψη ισοδύναμων μέτρων.

2. Οι εξαιρέσεις της παραγράφου 1 που εγκρίνονται καταχωρούνται στο Μέρος Ι της Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας.

## Άρθρο 26

## Διατροφή και τροφοδοσία ναυτικών

1. Με μέριμνα του πλοιάρχου παρέχεται δωρεάν στους ναυτικούς επί του πλοίου τροφή και πόσιμο νερό, κατάλληλης ποιότητας, διατροφικής αξίας και ποσότητας, ώστε να καλύπτουν ικανοποιητικά τις απαιτήσεις του πληρώματος του πλοίου. Η τροφοδοσία του πλοίου βαρύνει τον πλοιοκτήτη. Πίνακες του παρεχόμενου σιτηρεσίου αναρτώνται, με φροντίδα του πλοιάρχου, σε μέρος επί του πλοίου ευπρόσιτο στους ναυτικούς.

2. Κατά τον εφοδιασμό των πλοίων, με μέριμνα του πλοιάρχου εξασφαλίζεται ότι:

α. οι προμήθειες φαγητού και πόσιμο νερού είναι ανάλογες του αριθμού των ναυτικών, της διάρκειας και της φύσης του πλου και είναι κατάλληλες όσον αφορά στην ποσότητα, τη διατροφική αξία, την ποιότητα και την ποικιλία. Στη βάση των περι εδεσματολογίου απαιτήσεων, ο πλοίαρχος μπορεί να επιλέγει και να αντικαθιστά τρόφιμα με έτερα ανάλογης θρεπτικής αξίας, λαμβάνοντας υπόψη τις θρησκευτικές πεποιθήσεις και τις πολιτιστικές πρακτικές των ναυτικών.

β. η οργάνωση και ο εξοπλισμός τροφοδοσίας επιτρέπουν την παροχή στους ναυτικούς επαρκών, ποικίλων, ασφαλών και θρεπτικών γευμάτων που ετοιμάζονται και παρέχονται σε συνθήκες υγιεινής, αποφεύγοντας τη σπατάλη υλικών.

3. Οι ναυτικοί που ναυτολογούνται ως μάγειροι με ευθύνη για την προετοιμασία του φαγητού κατέχουν ανάλογο αποδεικτικό, που χορηγείται από τη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του ΥΝΑ. Τέτοια αποδεικτικά που εκδίδονται από κράτη που έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση ή τη Σύμβαση Περί Πτυχιών Ναυτομαγείρων, 1946 (No.69) γίνονται ομοίως αποδεκτά. Ναυτικός ηλικίας μικρότερης των 18 ετών δεν μπορεί να ναυτολογείται ως μάγειρας πλοίου.

4. Σε πλοία που από την οργανική τους σύνθεση δεν προβλέπεται μάγειρας και παρέχεται τροφή επί του πλοίου, ο ναυτικός που χειρίζεται τρόφιμα είναι, με ευθύνη του πλοιοκτήτη, εκπαιδευμένος ή ενημερωμένος σε τομείς συμπεριλαμβανομένης της υγιεινής των τροφίμων και της προσωπικής υγιεινής, καθώς και του χειρισμού και της αποθήκευσης τροφίμων επί του πλοίου. Επί του πλοίου τηρείται έγγραφη απόδειξη περί της εκπαίδευσης ή ενυπόγραφη δήλωση του ναυτικού περί της ενημέρωσής του.

5. Σε περιπτώσεις εξαιρετικής ανάγκης, η Λιμενική Αρχή ή Προξενική Αρχή και σε περίπτωση που δεν υπάρχει, η Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του ΥΝΑ μπορεί να εγκρίνει, κατόπιν αιτήματος του πλοιοκτήτη ή του πλοιάρχου εξαίρεση σύμφωνα με την οποία ναυτικός, που δεν είναι πλήρως προσοντούχος ως μάγειρας, δύναται να υπηρετεί στο πλοίο για συγκεκριμένη περιορισμένη χρονική περίοδο που δεν θα ξεπερνά τον ένα μήνα ή μέχρι τον επόμενο λιμένα κατάπλου του πλοίου, με την προϋπόθεση ότι το άτομο για το οποίο εκδόθηκε η εξαίρεση έχει εκπαιδευτεί ή ενημερωθεί σε τομείς συμπεριλαμβανομένης της υγιεινής των τροφίμων και της προσωπικής υγιεινής, καθώς και του χειρισμού και της αποθήκευσης τροφίμων επί του πλοίου.

6. Με ευθύνη του πλοιάρχου σε πλοίο που παρασκευάζεται τροφή για ναυτικούς, διενεργείται, από τριμελή επιτροπή ναυτικών που εκείνος ορίζει, επιθεώρηση ανά τακτά χρονικά διαστήματα και όχι πέραν των τριάντα ημερών αναφορικά με:

α. τις προμήθειες τροφίμων και πόσιμου ύδατος, συμπεριλαμβανομένης της παρακολούθησης της ποιότητας αυτού,

β. όλους τους χώρους και τον εξοπλισμό που χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση και το χειρισμό τροφίμων και πόσιμου ύδατος, και

γ. τα μαγειρεία και τον λοιπό εξοπλισμό για την προετοιμασία και την παροχή των γευμάτων.

Για τα αποτελέσματα της κατά τα παραπάνω επιθεώρησης, καταχωρείται σχετική εγγραφή στο Ημερολόγιο Γεφύρας του πλοίου ή τηρείται σχετικό έγγραφο αρχείο επί του πλοίου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΥΓΕΙΑΣ,  
ΙΑΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ ΚΑΙ ΑΝΑΨΥΧΗ

## Άρθρο 27

## Ιατρική περίθαλψη στην ξηρά και επί πλοίου

1. Οι ναυτικοί που εργάζονται επί πλοίου καλύπτονται από επαρκή μέτρα για την προστασία της υγείας τους και έχουν πρόσβαση σε άμεση και κατάλληλη ιατρική περίθαλψη όσο το δυνατόν εφάμιλλης με αυτή που διατίθεται γενικά στους εργαζομένους στην ξηρά. Η προστασία και η περίθαλψη αυτή, κατ' αρχήν, παρέχεται χωρίς κόστος για τους ναυτικούς.

2. Οι πλοιοκτήτες υιοθετούν μέτρα για την προστασία της υγείας και την ιατρική περίθαλψη των ναυτικών των πλοίων τους, συμπεριλαμβανομένης βασικής οδοντιατρικής περίθαλψης, τα οποία:

α. εξασφαλίζουν την εφαρμογή γενικών διατάξεων περί προστασίας της επαγγελματικής υγείας και ιατρικής περίθαλψης, που σχετίζονται με τα καθήκοντα τους, καθώς και ειδικών διατάξεων που αφορούν στην εργασία επί πλοίου,

β. εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί τυγχάνουν προστασίας της υγείας και ιατρικής περίθαλψης όσο το δυνατόν εφάμιλλης με αυτή που διατίθεται γενικά σε εργαζομένους στην ξηρά, συμπεριλαμβανομένης της άμεσης πρόσβασης στα απαραίτητα φάρμακα, τον ιατρικό εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις διάγνωσης και θεραπείας και σε ιατρικές πληροφορίες και εμπειρογνωμοσύνη,

γ. παρέχουν στους ναυτικούς το δικαίωμα επίσκεψης σε προσοντούχο ιατρό ή οδοντίατρο χωρίς καθυστέρηση στους λιμένες κατάπλου του πλοίου, όπου αυτό είναι πρακτικά δυνατόν,

δ. εξασφαλίζουν ότι παρέχονται υπηρεσίες ιατρικής περίθαλψης και προστασίας της υγείας ενώ οι ναυτικοί βρίσκονται επί του πλοίου ή αποβιβάζονται σε ξένο λιμένα, χωρίς χρέωση στους ναυτικούς υπό την επιφύλαξη των διατάξεων περί ευθύνης πλοιοκτητών, και

ε. δεν περιορίζονται στη θεραπεία ασθενών ή τραυματιών ναυτικών, αλλά περιλαμβάνουν μέτρα προληπτικού χαρακτήρα, όπως προγράμματα προαγωγής της υγείας και εκπαίδευσης περί της υγείας.

3. Οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοίο ανεξαρτήτως σημαίας το οποίο βρίσκεται στην Ελληνική επικράτεια, εφόσον χρειάζονται άμεση ιατρική περίθαλψη, έχουν πρόσβαση χωρίς δυσκολία και ανεξάρτητα από την εθνικότητα ή τις θρησκευτικές πεποιθήσεις, στις ιατρικές εγκαταστάσεις εντός αυτής.

4. Για τη διευκόλυνση της ανταλλαγής, μεταξύ πλοίου και ξηράς, ιατρικών και σχετικών πληροφοριών που αφορούν μεμονωμένα ναυτικούς, σε περίπτωση ασθένειας

ή τραυματισμού, γίνεται χρήση από τον πλοίαρχο και το ιατρικό προσωπικό επί πλοίου και στην ξηρά του δελτίου αναφοράς πληροφοριών υγείας, που φέρεται επί του πλοίου, σύμφωνα με το πρότυπο, ως προς τα στοιχεία περιεχομένου του, που παρατίθεται στο Παράρτημα Ε'. Το παραπάνω δελτίο, όταν συμπληρωθεί, συμπεριλαμβανομένων τυχόν συνοδευτικών στοιχείων, τηρούνται εμπιστευτικώς και χρησιμοποιούνται μόνο για τη διευκόλυνση της θεραπείας των ναυτικών.

5. Τα πλοία φέρουν φαρμακείο, ιατρικό υλικό, εξοπλισμό, φάρμακα και ιατρικό οδηγό, τα χαρακτηριστικά των οποίων και τα περί ελέγχου αυτών καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 376/1995 «Ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για την προώθηση βελτιωμένης ιατρικής περίθαλψης στα πλοία, σύμφωνα με την οδηγία 92/29/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 1992» (Α' 206).

6. Σε πλοία που μεταφέρουν 100 ή περισσότερα πρόσωπα και εκτελούν τακτικά διεθνείς πλόες, διάρκειας μεγαλύτερης των τριών ημερών, υπηρετεί ιατρός που είναι υπεύθυνος για την παροχή ιατρικής περίθαλψης. Η απαίτηση αυτή δεν θίγει την εφαρμογή των διατάξεων περί διάθεσης ιατρών υπηρεσίας υπαίθρου (Αγροτικών) σε πλοία θαλασσίων ενδομεταφορών.

7. Πλοία που δεν φέρουν ιατρό έχουν είτε τουλάχιστον ένα ναυτικό επί του πλοίου, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την ιατρική περίθαλψη και τη χορήγηση φαρμάκων ως μέρος των τακτικών καθηκόντων του, είτε τουλάχιστον ένα ναυτικό επί του πλοίου ικανό να παρέχει ιατρικές πρώτες βοήθειες. Χωρίς να θίγονται οι διατάξεις περί ενημέρωσης και εκπαίδευσης σύμφωνα με το π.δ. 376/1995, οι ναυτικοί που δεν είναι ιατροί και ορίζονται από τον πλοίαρχο ως υπεύθυνοι για την ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου, έχουν ικανοποιητικά ολοκληρώσει εκπαίδευση στην ιατρική περίθαλψη που να πληροί τις απαιτήσεις της Δ.Σ. STCW. Οι ναυτικοί που ορίζονται να παρέχουν ιατρικές πρώτες βοήθειες έχουν ικανοποιητικά ολοκληρώσει εκπαίδευση στις ιατρικές πρώτες βοήθειες που να πληροί τις απαιτήσεις της Δ.Σ. STCW.

8. Σε περίπτωση οιασδήποτε φύσεως ανάγκης για ιατρική συνδρομή, κάθε πλοίο, ανεξαρτήτως της σημαίας του κράτους την οποία φέρει και την περιοχή που διαπλέει μπορεί να απευθύνεται, μέσω ασυρμάτου ή δορυφόρου, για παροχή δωρεάν ιατρικής βοήθειας υπό μορφή συμβουλών, στο Κέντρο Ιατρικών Οδηγιών (Κ.Ι.Ο.) του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού (Ε.Ε.Σ.), το οποίο λειτουργεί από το κοινωφελές ίδρυμα «Νοσοκομείο ΕΡΡΙΚΟΣ ΝΤΥΝΑΝ» του Ε.Ε.Σ. και είναι κατάλληλα εξοπλισμένο και στελεχωμένο με εκπαιδευμένους ιατρούς του παραπάνω ιδρύματος.

9. Έργο του Κ.Ι.Ο., είναι η άμεση, απρόσκοπτη, συνεχής και δωρεάν ανταπόκριση σε αιτήματα ιατρικών οδηγιών πλοίων μέσω τηλεϊατρικής, καθ' όλη τη διάρκεια του 24ώρου και καθ' όλη τη διάρκεια του ημερολογιακού έτους. Για την εξυπηρέτηση του έργου του διατίθενται οι δομές της λειτουργίας του «Νοσοκομείου ΕΡΡΙΚΟΣ ΝΤΥΝΑΝ», χωρίς την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού. Η ανταλλαγή πληροφοριών με τα πλοία, κατά το δυνατό, γίνεται σύμφωνα με το δελτίο αναφοράς πληροφοριών υγείας του Παραρτήματος Ε', λαμβάνοντας υπόψη την εκάστοτε ισχύουσα κατάσταση φαρμάκων και υγειονομικού υλικού, σύμφωνα με τις διατάξεις

του π.δ. 376/1995, εκτός των περιπτώσεων εξαιρετικώς επείγοντος χαρακτήρα για τις οποίες προέχει η άμεση επικοινωνία με το Κέντρο. Για τα υπό ξένη σημαία πλοία γίνεται αποδεκτό το αντίστοιχο πρότυπο που έχει καθορισθεί από την αρμόδια αρχή του Κράτους σημαίας. Το Δελτίο Ανταλλαγής Ιατρικών Πληροφοριών του Διεθνούς Εγχειριδίου για την Αεροναυτική και Θαλάσσια Έρευνα και Διάσωση (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual) γίνεται ομοίως αποδεκτό. Το παραπάνω δελτίο, όταν συμπληρωθεί, συμπεριλαμβανομένων τυχόν συνοδευτικών στοιχείων, τηρούνται εμπιστευτικώς κατά τα οριζόμενα στις κείμενες διατάξεις για τη συλλογή και επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και χρησιμοποιούνται μόνο για τη διευκόλυνση της θεραπείας των ναυτικών. Για τη βελτιστοποίηση των ιατρικών συμβουλών που παρέχονται, το Κ.Ι.Ο. μπορεί να τηρεί εμπιστευτικά αρχεία ιατρικών δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, με τη συναίνεση των ναυτικών στους οποίους τα αρχεία αφορούν.

#### Άρθρο 28 Ευθύνη πλοιοκτῆτων

1. Οι ναυτικοί που εργάζονται επί πλοίου έχουν το δικαίωμα υλικής βοήθειας και υποστήριξης, κατά τα οριζόμενα στο παρόν άρθρο, από τον πλοιοκτήτη σε σχέση με τις οικονομικές συνέπειες σε περίπτωση ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου, που επέρχεται ενώ υπηρετούν υπό τους όρους σύμβασης ναυτολόγησης ή που απορρέει από την απασχόλησή τους υπό αυτήν τη σύμβαση.

2. Οι πλοιοκτήτες είναι υπεύθυνοι για την κάλυψη των δαπανών των ναυτικών που εργάζονται στα πλοία τους σε σχέση με ασθένεια και τραυματισμό, που επέρχεται μεταξύ της ημερομηνίας έναρξης άσκησης των καθηκόντων τους και της ημερομηνίας κατά την οποία θεωρούνται ότι έχουν δεόντως παλιννοσηθεί, ή που απορρέουν από την απασχόλησή τους σύμφωνα με τη σύμβαση ναυτολόγησης. Σε περίπτωση που η σύμβαση ναυτολόγησης λυθεί λόγω ασθένειας ή τραυματισμού του ναυτικού και αυτός νοσηλεύεται εκτός του πλοίου δικαιούται, εφόσον διαρκεί η ασθένεια ή ο τραυματισμός, νοσήλεια, συμπεριλαμβανομένης της ιατρικής θεραπείας και της παροχής απαραίτητων φαρμάκων και θεραπευτικών συσκευών, διατροφή και στέγαση όταν νοσηλεύεται εκτός κατοικίας του, καθώς και μισθό, έως ότου ο ασθενής ή τραυματίας ναυτικός αναρρώσει ή έως ότου διαπιστωθεί ο μόνιμος χαρακτήρας της ασθένειας ή της αναπηρίας, όχι όμως πέραν των τεσσάρων μηνών. Προς υπολογισμό των κατά τα παραπάνω απαιτήσεων επιτρέπεται να συνομολογείται ειδικός μισθός, σύμφωνα με τη σύμβαση ναυτολόγησης ή την τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή. Οι παραπάνω διατάξεις είναι ανεξάρτητες από την εφαρμογή ειδικών διατάξεων που προβλέπουν αποζημίωση των εξ ατυχημάτων στην εργασία παθόντων.

3. Οι πλοιοκτήτες κατέχουν έγγραφη απόδειξη χρηματοοικονομικής ασφάλισης, όπως εγγυητική επιστολή τραπεζής ή άλλο πιστωτικού ιδρύματος, σύμβαση ή/και πιστοποιητικό με αλληλασφαλιστικό οργανισμό, ιδίως μέλος της Διεθνούς Ομάδας Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών (International Group of P & I Clubs) ή και άλλες αποτελεσματικές μορφές ασφάλισης, για την κάλυψη

των υποχρεώσεών τους για αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου ή μακροχρόνιας αναπηρίας των ναυτικών λόγω επαγγελματικής ασθένειας, τραυματισμού ή κινδύνου, όπως αυτή ορίζεται σύμφωνα με την οικεία νομοθεσία, τη σύμβαση ναυτολόγησης ή την τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή. Στην περίπτωση που η χρησιμοποιούμενη γλώσσα στα παραπάνω έγγραφα στοιχεία για τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες ή πλόες από λιμένα ή μεταξύ λιμένων άλλου κράτους, δεν είναι η αγγλική, το κείμενο αυτών περιλαμβάνει τουλάχιστον μετάφραση σε αυτή.

4. Οι πλοιοκτήτες είναι υπεύθυνοι για την καταβολή του κόστους των δαπανών κηδείας σε περίπτωση θανάτου ναυτικού που επήλθε επί του πλοίου ή στην ξηρά κατά τη διάρκεια της σύμβασης ναυτολόγησης.

5. Οι πλοιοκτήτες απαλλάσσονται από την ευθύνη της παραγράφου 2 σε σχέση με:

α. ασθένεια ή τραυματισμό που οφείλεται σε πταίσμα του ίδιου του ναυτικού.

β. ασθένεια ή τραυματισμό του ναυτικού που επήλθε για λόγους που δεν συνδέονται με τις υπηρεσίες του για το πλοίο.

γ. υπάρχουσα ασθένεια ή αναπηρία που αποκρύφθηκε από το ναυτικό σκοπίμως κατά την έναρξη της απασχόλησης.

Οι διατάξεις της υποπαραγράφου α' δεν επηρεάζουν την αρχή περί της ευθύνης του πλοιοκτήτη για την εφαρμογή των διατάξεων περί προστασίας της υγείας και της ασφάλειας και πρόληψης ατυχημάτων.

6. Οι πλοιοκτήτες απαλλάσσονται από την ευθύνη κάλυψης των δαπανών ιατρικής περίθαλψης, σίτισης και στέγασης και των εξόδων κηδείας, εφόσον η εν λόγω ευθύνη αναλαμβάνεται από δημόσιες αρχές. Ομοίως, οι πλοιοκτήτες παύουν να είναι υπεύθυνοι για την ανάληψη του κόστους ασθενούς ή τραυματία ναυτικού από τη στιγμή που ο ναυτικός μπορεί να εγείρει απαίτηση για ιατρικές παροχές σύμφωνα με πρόγραμμα υποχρεωτικής ασφάλισης ασθένειας, υποχρεωτικής ασφάλισης ατυχημάτων ή αποζημίωσης εργαζομένων για ατυχήματα. Τα έξοδα κηδείας που κατέβαλε ο πλοιοκτήτης επιστρέφονται από ασφαλιστικό ίδρυμα σε περιπτώσεις στις οποίες καταβάλλεται επίδομα κηδείας για τον αποθανόντα ναυτικό.

7. Οι πλοιοκτήτες ή οι εκπρόσωποι τους ή οι πλοίαρχοι λαμβάνουν μέτρα για την ασφαλή φύλαξη των περιουσιακών στοιχείων που αφήνονται επί του πλοίου από ασθενείς, τραυματίες ή αποθανόντες ναυτικούς και για την επιστροφή τους σε αυτούς ή στους πλησιέστερους συγγενείς τους.

8. Η εφαρμογή του παρόντος άρθρου δεν επηρεάζει οποιαδήποτε άλλα ένδικα μέσα που μπορεί να επιδιώξει ο ναυτικός.

#### Άρθρο 29

##### Προστασία της υγείας και της ασφάλειας και πρόληψη ατυχημάτων

1. Ο πλοιοκτήτης εξασφαλίζει ότι στους ναυτικούς των πλοίων του παρέχεται προστασία επαγγελματικής υγείας και ότι διαβιούν, εργάζονται και εκπαιδεύονται επί του πλοίου σε ασφαλές και υγιεινό περιβάλλον. Για το σκοπό αυτό κατά την εφαρμογή του Κανονισμού πρόληψης εργατικών ατυχημάτων στα πλοία ανεξαρτήτου χωρητικότητας, που εγκρίθηκε και τέθηκε σε εφαρμογή

με το π.δ. 1349/1981 (Α'336), παρέχει τα απαιτούμενα μέσα στον πλοίαρχο και τους ναυτικούς, επιδιώκει τη βελτίωση των υφιστάμενων καταστάσεων όπου αυτό είναι πρακτικά εφικτό και λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα συμπεριλαμβανομένων των ακόλουθων:

α. υιοθέτηση και αποτελεσματική εφαρμογή και πρόωθηση πολιτικής και προγράμματος επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας επί πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης κινδύνων, καθώς και της εκπαίδευσης και παροχής οδηγιών των ναυτικών. Η παραπάνω πολιτική και πρόγραμμα μπορεί να υιοθετούνται και να εφαρμόζονται μέσω του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης που προβλέπεται από τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code).

β. εύλογες προφυλάξεις για την πρόληψη εργατικών ατυχημάτων, τραυματισμών και ασθενειών επί του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων μέτρων για τη μείωση και πρόληψη του κινδύνου έκθεσης σε επιβλαβή επίπεδα περιβαλλοντικών παραγόντων και χημικών, καθώς και του κινδύνου τραυματισμού ή ασθένειας που μπορεί να προκύψει από τη χρήση εξοπλισμού και μηχανημάτων επί πλοίων.

γ. πρόγραμμα επί του πλοίου για την πρόληψη εργατικών ατυχημάτων, τραυματισμών και ασθενειών και για τη συνεχή βελτίωση της προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας, λαμβάνοντας υπόψη προς το σκοπό αυτό τις Κατευθυντήριες Οδηγίες του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού για τα Βασικά Στοιχεία ενός Προγράμματος Επαγγελματικής Ασφάλειας και Υγείας επί Πλοίου (Guidelines on the Basic Elements of a Shipboard Occupational Health and Safety Programme), καθώς και προληπτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένου του μηχανολογικού και σχεδιαστικού ελέγχου, της υποκατάστασης διαδικασιών και διεργασιών σχετικά με καθήκοντα σε συλλογικό και ατομικό επίπεδο και της χρήσης του εξοπλισμού ατομικής προστασίας.

δ. διαδικασίες για την επιθεώρηση, αναφορά και αποκατάσταση των μη ασφαλών συνθηκών και για τη διερεύνηση και αναφορά εργατικών ατυχημάτων επί πλοίων.

ε. διαδικασίες αναθεώρησης των ληφθέντων μέτρων και προσαρμογής τους στις μεταβολές των περιστάσεων.

2. Για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων σύμφωνα με την παράγραφο 1, λαμβάνονται υπόψη διεθνή όργανα που αναφέρονται στην προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας γενικά και για συγκεκριμένους κινδύνους και καλύπτουν ζητήματα που αφορούν στην πρόληψη εργατικών ατυχημάτων, τραυματισμών και ασθενειών που μπορεί να εφαρμόζονται στη ναυτική εργασία και ιδίως εκείνων που αφορούν ειδικά στο ναυτικό επάγγελμα, όπως την εκάστοτε επικαιροποιημένη έκδοση του Κώδικα Πρακτικής της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας με τίτλο Πρόληψη ατυχημάτων επί πλοίων στη θάλασσα και σε λιμένα (International Labour Organisation Code of practice "Accident prevention on board ship at sea and in port") και τον Κώδικα Πρακτικής της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας με τίτλο Περιβαλλοντικοί παράγοντες στο χώρο εργασίας (International Labour Organisation Code of practice "Ambient factors in the workplace").

3. Ο πλοιοκτήτης, οι ναυτικοί και κάθε άλλος εμπλεκόμενος συμμορφώνονται με την πολιτική και το πρόγραμ-

μα επαγγελματικής ασφάλειας επί του πλοίου, αποδίδοντας ιδιαίτερη προσοχή στην ασφάλεια και την υγεία των νέων ναυτικών, ηλικίας μικρότερης των δεκαοκτώ (18), σύμφωνα με το π.δ. 407/2001. Ο πλοίαρχος ή/και ο ναυτικός που έχει ορίσει, αναλαμβάνουν ειδική ευθύνη για την εφαρμογή και συμμόρφωση με την πολιτική και το πρόγραμμα του πλοίου για την επαγγελματική ασφάλεια και υγεία.

4. Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των διεθνών οργάνων που εφαρμόζονται, όσον αφορά στην εκπαίδευση, στα αποδεκτά επίπεδα έκθεσης σε κινδύνους στο χώρο εργασίας επί πλοίων και την ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών και προγραμμάτων επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας στα πλοία, και ιδίως με τη Δ.Σ. STCW και τους Κώδικες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που είναι υποχρεωτικοί σύμφωνα με τη Δ.Σ. SOLAS, θεωρείται ότι πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου.

5. Ο πλοιοκτήτης δεν φέρει ευθύνη υπό τις διατάξεις του παρόντος άρθρου για συμβάντα που οφείλονται σε ξένες προς αυτόν μη ομαλές και απρόβλεπτες συνθήκες, ή σε έκτακτα γεγονότα, οι συνέπειες των οποίων δεν θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί παρ' όλη την επιδειχθείσα επιμέλεια.

6. Επί πλοίου στο οποίο είναι ναυτολογημένοι πέντε ή περισσότεροι ναυτικοί συγκροτείται από τον πλοίαρχο επιτροπή ασφάλειας από τρεις τουλάχιστον ναυτικούς, λαμβάνοντας υπόψη τα καθήκοντα και τις ικανότητες αυτών σε θέματα ασφάλειας και υγείας προκειμένου να συμμετέχουν σε συνεδριάσεις της. Στην παραπάνω επιτροπή μπορεί να συμπεριλαμβάνεται ο πλοίαρχος. Περί της συγκρότησης της επιτροπής ασφαλείας καταχωρείται εγγραφή στο ημερολόγιο γεφύρας του πλοίου ή/και στο Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης που προβλέπεται από τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM). Έργο της επιτροπής είναι να:

α. συμβάλλει στην εφαρμογή της πολιτικής και του προγράμματος για την προστασία της υγείας, της επαγγελματικής ασφάλειας και της πρόληψης ατυχημάτων, τραυματισμών και ασθενειών επί του πλοίου και να υποβάλλει στον πλοίαρχο προς προώθηση στον πλοιοκτήτη προτάσεις για τη βελτίωση αυτών, καθώς και να ενεργεί όπως μπορεί να της ανατίθεται στο πλαίσιο της παραπάνω πολιτικής και προγράμματος.

β. καταγράφει και εξετάζει τυχόν παρατηρήσεις και προτάσεις των υπόλοιπων ναυτικών που σχετίζονται με την προστασία της επαγγελματικής υγείας και ασφάλειας και την πρόληψη ατυχημάτων.

γ. ενημερώνεται από τον πλοίαρχο για τα αποτελέσματα της αξιολόγησης κινδύνων που αφορούν στο πλοίο.

δ. διερευνά, κατά το δυνατό, συμβάντα επί του πλοίου που σχετίζονται με την προστασία της υγείας και της επαγγελματικής ασφάλειας και την πρόληψη ατυχημάτων, προτείνοντας στον πλοιοκτήτη τυχόν διορθωτικά και προληπτικά μέτρα.

7. Οι συνεδριάσεις της επιτροπής διενεργούνται κατά διαστήματα όχι μεγαλύτερα από τρεις μήνες και όποτε άλλοτε είναι αναγκαίο κατά την κρίση του πλοίαρχου. Για τις συνεδριάσεις τηρούνται με μέριμνα του πλοίαρχου κατάλληλα στοιχεία όπως πρακτικά, που μπορεί να εντάσσονται στο Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης του πλοίου. Κανένα δικαίωμα των ναυτικών δεν θίγεται και

ουδεμία δυσμενή συνέπεια υφίστανται εξαιτίας του ορισμού τους στην παραπάνω επιτροπή και των συναφών δραστηριοτήτων τους.

8. Για την αξιολόγηση κινδύνων σύμφωνα με την παράγραφο 1α, ο πλοιοκτήτης λαμβάνει υπόψη τις:

α. γενικές αρχές της πρόληψης, όπως αποφυγή των κινδύνων, εκτίμηση των κινδύνων που δεν μπορούν να αποφευχθούν και την καταπολέμηση αυτών στην πηγή τους, προσαρμογή της εργασίας στο άτομο και τις περιστάσεις, ιδίως όσον αφορά στο σχεδιασμό των χώρων εργασίας και την επιλογή των εξοπλισμών και των μεθόδων εργασίας, αντικατάσταση του επικίνδυνου με το μη επικίνδυνο ή το λιγότερο επικίνδυνο, μη μετάθεση του κινδύνου, προτεραιότητα στη λήψη μέτρων συλλογικής προστασίας σε σχέση με τα μέτρα ατομικής προστασίας.

β. φυσικές επιπτώσεις στην επαγγελματική υγεία και ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένου του χειροκίνητου χειρισμού φορτίων, του θορύβου και των δονήσεων, τις χημικές και βιολογικές επαγγελματικές επιπτώσεις στην υγεία, τις φυσικές και πνευματικές επιπτώσεις της κόπωσης στην υγεία και τα εργατικά ατυχήματα.

γ. τυχόν απόψεις του πλοίαρχου και της επιτροπής ασφαλείας του πλοίου.

Η αξιολόγηση των κινδύνων είναι γραπτή, διατίθεται επί του πλοίου και μπορεί να εντάσσεται στο Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης αυτού.

9. Οι πλοιοκτήτες όταν πραγματοποιούν αξιολόγηση κινδύνων αναφέρονται και λαμβάνουν υπόψη κατάλληλες στατιστικές πληροφορίες από τα πλοία τους και από τυχόν διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία που παρέχονται από το ΥΝΑ.

10. Προς διευκόλυνση της διερεύνησης από τις αρμόδιες αρχές, ο πλοίαρχος στο πλαίσιο των ενεργειών του σύμφωνα με τις διαδικασίες της παραγράφου 1δ' συντάσσει έκθεση περί κάθε ατυχήματος ή ασθένειας ή τραυματισμού ναυτικού πλοίου και σχετική εγγραφή καταχωρείται στο ημερολόγιο γέφυρας. Την έκθεση διαβιβάζει το ταχύτερο δυνατό και με κάθε πρόσφορο μέσο στον πλοιοκτήτη για την τήρηση εκ μέρους του σχετικού αρχείου, στις Λιμενικές ή Προξενικές αρχές και, σε περίπτωση που αυτές δεν υπάρχουν, στο ΥΝΑ. Η παραπάνω έκθεση περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

α. το όνομα του ναυτικού, το φύλο, την ηλικία, την ειδικότητα υπό την οποία εργαζόταν.

β. τη φύση του τραυματισμού ή της ασθένειας,

γ. την ημερομηνία, την ώρα και το χώρο που εκδηλώθηκε η ασθένεια ή έλαβε χώρα ο τραυματισμός, όπως το τμήμα του πλοίου και εάν το πλοίο βρισκόταν εν πλω ή στο λιμάνι.

δ. τον αριθμό των ημερών που απείχε από την εργασία του.

ε. την εκτίμησή του πλοίαρχου για τα αίτια και τις συνθήκες της ασθένειας ή του ατυχήματος.

11. Η Διεύθυνση Υποστήριξης Ασφαλιστικών Οργανισμών του ΥΝΑ σε συνεργασία με συναρμόδιες Διευθύνσεις, Υπηρεσίες του ΥΝΑ και την Ελληνική Στατιστική (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) Αρχή μεριμνά για την:

α. κατάλληλη αναφορά των εργατικών ατυχημάτων, τραυματισμών και ασθενειών, λαμβάνοντας υπόψη την καθοδήγηση που παρέχεται από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας σε σχέση με την αναφορά και καταγραφή

εργατικών ατυχημάτων και ασθενειών, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε διεθνούς ή ευρωπαϊκού συστήματος ή υποδείγματος καταγραφής ατυχημάτων ναυτικών, που μπορεί να έχει θεσπιστεί από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας.

β. τήρηση, ανάλυση και δημοσίευση πλήρων στατιστικών στοιχείων των εν λόγω ατυχημάτων και ασθενειών και, όπου αρμόζει, την επακόλουθη έρευνα για τις γενικές τάσεις και τους κινδύνους που αναγνωρίστηκαν.

Η αναφορά των θεμάτων επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας σχεδιάζεται, ώστε να εξασφαλίζεται η προστασία των προσωπικών δεδομένων των ναυτικών, σύμφωνα με την οικεία νομοθεσία, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές Οδηγίες που παρέχονται από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας. Τα στατιστικά στοιχεία καταγράφουν τουλάχιστον τον αριθμό, τη φύση, τα αίτια και τα αποτελέσματα των εργατικών ατυχημάτων και των επαγγελματικών ασθενειών και τραυματισμών, με σαφή ένδειξη, όπως ισχύει, του τμήματος επί του πλοίου, του τύπου του ατυχήματος και εάν συνέβη στη θάλασσα ή σε λιμένα.

12. Οι Υπηρεσίες του ΥΝΑ συνεργάζονται με τις οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών και άλλους φορείς και υπηρεσίες για τη λήψη μέτρων, σχετικά με τη γνωστοποίηση πληροφοριών σε όλους τους ναυτικούς, που αφορούν συγκεκριμένους κινδύνους επί πλοίων, όπως ανάρτηση επίσημων ανακοινώσεων που περιέχουν σχετικές οδηγίες.

13. Αποτελεί ευθύνη του κάθε ναυτικού να φροντίζει ανάλογα με τις δυνατότητές του, για την ασφάλεια και την υγεία του, καθώς και για την ασφάλεια και την υγεία των άλλων προσώπων που επηρεάζονται από τις πράξεις ή παραλείψεις του κατά την εργασία, σύμφωνα με την εκπαίδευση ή ενημέρωσή του. Οι ναυτικοί οφείλουν ειδικότερα:

α. να χρησιμοποιούν σωστά τις μηχανές, τις συσκευές, τα εργαλεία, τις επικίνδυνες ουσίες και άλλα μέσα.

β. να χρησιμοποιούν σωστά τον ατομικό προστατευτικό εξοπλισμό που τίθεται στη διάθεσή τους και, μετά τη χρήση, να τον τακτοποιούν στη θέση του.

γ. να μη θέτουν εκτός λειτουργίας, αλλάζουν, μετατοπίζουν ή εξαρμόζουν αυθαίρετα τους μηχανισμούς ασφάλειας των μηχανών, εργαλείων, συσκευών και εγκαταστάσεων και να χρησιμοποιούν σωστά αυτούς τους μηχανισμούς ασφαλείας.

δ. να ενημερώνουν τον προϊστάμενο της υπηρεσίας τους, σχετικά με όλες τις καταστάσεις που μπορεί να θεωρηθεί εύλογα ότι παρουσιάζουν άμεσο και σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια και την υγεία, καθώς και κάθε έλλειψη που διαπιστώνεται στα συστήματα προστασίας.

ε. να συνδράμουν όταν ζητηθεί τον πλοίαρχο, την επιτροπή ασφαλείας και τον πλοιοκτήτη για όσο χρονικό διάστημα είναι αναγκαίο, ώστε αφενός να καταστεί δυνατή η εκπλήρωση των καθηκόντων και των απαιτήσεων που επιβάλλονται για την προστασία της ασφάλειας και της υγείας των ναυτικών κατά την εργασία και αφετέρου να διασφαλισθεί ότι το περιβάλλον και οι συνθήκες εργασίας είναι ασφαλείς και χωρίς κινδύνους για την ασφάλεια και την υγεία εντός του πεδίου δραστηριότητάς τους.

14. Οι υποχρεώσεις των ναυτικών στον τομέα της ασφάλειας και της υγείας κατά την εργασία δεν θίγουν την αρχή της ευθύνης του πλοιοκτήτη.

### Άρθρο 30

Πρόσβαση σε υπηρεσίες αναψυχής στην Ξηρά

1. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων περί ελέγχου της εισόδου, παραμονής και εξόδου από τη χώρα αλλοδαπών, καθώς και περί ασφάλειας του πλοίου και του λιμένα, οι ναυτικοί έχουν πρόσβαση σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες αναψυχής στην ελληνική επικράτεια, ανεξάρτητα από εθνικότητα, φυλή, χρώμα, φύλο, θρήσκευμα, πολιτική γνώμη ή κοινωνική προέλευση και ανεξάρτητα από το Κράτος σημαίας του πλοίου στο οποίο προσλαμβάνονται ή απασχολούνται ή δουλεύουν.

2. Το ΥΝΑ προάγει την ανάπτυξη εγκαταστάσεων και υπηρεσιών αναψυχής σε κατάλληλους λιμένες της χώρας, που για το σκοπό αυτό καθορίζονται ιδιαίτερα οι λιμένες Πειραιά, Θεσσαλονίκης και Πάτρας. Πληροφορίες σχετικά με τις υπηρεσίες ή/και τις εγκαταστάσεις που είναι ανοικτές για το ευρύ κοινό στους παραπάνω λιμένες, ιδίως για τις ευκολίες μεταφοράς, ευημερίας, διασκέδασης και εκπαίδευσης, καθώς και για τις εγκαταστάσεις που τυχόν παρέχονται για ναυτικούς, διατίθενται με μέριμνα των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων αυτών.

3. Το ΥΝΑ ενθαρρύνει τη δημιουργία συμβουλίων ευημερίας, τα οποία εξετάζουν τακτικά τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες ευημερίας για να εξασφαλίζουν ότι είναι κατάλληλες υπό το φως των μεταβολών στις ανάγκες των ναυτικών που απορρέουν από τεχνικές, λειτουργικές και άλλες εξελίξεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

4. Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης ιδιαίτερα των λιμένων Πειραιά, Θεσσαλονίκης και Πάτρας λαμβάνουν κατά το δυνατό μέτρα για να παρέχονται κατάλληλες υπηρεσίες ευημερίας στους ναυτικούς πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες αυτούς. Κατά τη σχεδίαση των εν λόγω μέτρων, λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαίτερες ανάγκες των ναυτικών, ειδικότερα όταν βρίσκονται σε ξένες χώρες, σε σχέση με την ασφάλεια, την υγεία τους και τις δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου, καθώς επίσης και τη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας ψυχαγωγικού υλικού, όπως ταινίες, βιβλία, εφημερίδες και αθλητικό εξοπλισμό για χρήση από τους ναυτικούς.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

#### ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

### Άρθρο 31

Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και

Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας

1. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται σε πλοία:

- ολικής χωρητικότητας 500 ή άνω, που εκτελούν πλόες από μία χώρα σε λιμένα εκτός της χώρας αυτής, και
- ολικής χωρητικότητας 500 ή άνω, που δραστηριοποιούνται από λιμένα ή μεταξύ λιμένων εκτός Ελλάδος.
- σε κάθε πλοίο με αίτημα του πλοιοκτήτη.

2. Πλοία φέρουν και τηρούν Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 32 που πιστοποιεί ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων για τη συνεχή συμμόρφωση που περιέχονται στην αναφερόμενη στην παράγραφο 3 Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας, έχουν επιθεωρηθεί και πληρούν την παρούσα.

3. Πλοία φέρουν και τηρούν Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας που αναφέρει τις απαιτήσεις των

Κανονισμών για τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών και προσδιορίζει τα μέτρα που υιοθετήθηκαν από τον πλοιοκτήτη για να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση του εν λόγω πλοίου ή πλοίων με τις απαιτήσεις αυτές.

4. Όταν η αρμόδια αρχή του ΥΝΑ ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός που έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως για τον σκοπό αυτό, διαπιστώνει ύστερα από επιθεώρηση ότι πλοίο πληροί ή εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας, εκδίδει ή ανανεώνει Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας για τον σκοπό αυτό και τηρεί δημόσια διαθέσιμο αρχείο του εν λόγω πιστοποιητικού.

5. Όλα τα πλοία φέρουν αντίγραφο της Σύμβασης το οποίο είναι διαθέσιμο επί του πλοίου.

#### Άρθρο 32

##### Όροι, Τύπος και Ισχύς Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας και Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας

1. Το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας εκδίδεται για περίοδο που δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη. Κατάλογος των στοιχείων, που επιθεωρούνται και διαπιστώνεται ότι πληρούν τις απαιτήσεις της ή άλλων μέτρων που εφαρμόζουν τις απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού, σχετικά με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα πλοία, πριν από την έκδοση πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας, παρατίθεται στο Παράρτημα ΣΤ'.

2. Η ισχύς του Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας υπόκειται σε ενδιάμεση επιθεώρηση από την αρμόδια αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό, που έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως για τον σκοπό αυτό, για να εξασφαλίζεται η συνεχής συμμόρφωση με τις εθνικές απαιτήσεις που εφαρμόζουν τη Σύμβαση. Εάν πραγματοποιηθεί μία μόνο ενδιάμεση επιθεώρηση και η περίοδος ισχύος του πιστοποιητικού είναι πενταετής, αυτή λαμβάνει χώρα μεταξύ της δεύτερης και τρίτης επετειακής ημερομηνίας του πιστοποιητικού. Επετειακή ημερομηνία σημαίνει την ημέρα και τον μήνα κάθε έτους που αντιστοιχεί στην ημερομηνία λήξης του πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας. Ο σκοπός και το εύρος της ενδιάμεσης επιθεώρησης είναι ισοδύναμα με την επιθεώρηση για ανανέωση πιστοποιητικού. Το πιστοποιητικό θεωρείται κατόπιν ικανοποιητικής ενδιάμεσης επιθεώρησης.

3. Παρά τα οριζόμενα στην παράγραφο 1, όταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρώνεται εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη του υπάρχοντος Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας, το νέο πιστοποιητικό ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης για περίοδο που δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού.

4. Όταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρώνεται σε διάστημα μεγαλύτερο των τριών μηνών πριν από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας, το νέο πιστοποιητικό ισχύει για περίοδο που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης.

5. Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας μπορεί να εκδίδεται σε προσωρινή βάση:

α. σε νέα πλοία κατά την παράδοση,

β. όταν το πλοίο αλλάζει σημαία, ή

γ. όταν ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την ευθύνη λειτουργίας πλοίου που είναι καινούργιο για τον εν λόγω πλοιοκτήτη.

6. Προσωρινό Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας μπορεί να εκδίδεται, για περίοδο που δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες, από την αρμόδια αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό, που έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως για τον σκοπό αυτό.

7. Προσωρινό Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας μπορεί να εκδίδεται μόνο αφού βεβαιώνεται ότι:

α. το πλοίο έχει επιθεωρηθεί, στο βαθμό που αυτό είναι εύλογο και πρακτικά δυνατό, για τα πεδία που αναφέρονται στο Παράρτημα ΣΤ', λαμβάνοντας υπόψη τη βεβαίωση των στοιχείων σύμφωνα με τις υποπαραγράφους (β), (γ) και (δ),

β. ο πλοιοκτήτης έχει αποδείξει στην αρμόδια αρχή ή στον αναγνωρισμένο οργανισμό ότι το πλοίο διαθέτει επαρκείς διαδικασίες για να συμμορφωθεί με την εθνική νομοθεσία,

γ. ο πλοίαρχος είναι εξοικειωμένος με τις απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού και τις υποχρεώσεις εφαρμογής του, και

δ. σχετικές πληροφορίες έχουν υποβληθεί στην αρμόδια αρχή ή στον αναγνωρισμένο οργανισμό για την έκδοση Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας.

8. Πλήρης επιθεώρηση σύμφωνα με την παράγραφο 1 διεξάγεται πριν από τη λήξη του προσωρινού πιστοποιητικού, για να καταστεί δυνατή η έκδοση Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας πλήρους διάρκειας. Δεν μπορεί να εκδοθεί περαιτέρω προσωρινό πιστοποιητικό μετά την αρχική εξαήμερη περίοδο που αναφέρεται στην παράγραφο 6. Δεν χρειάζεται να εκδοθεί Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας για την περίοδο ισχύος του Προσωρινού Πιστοποιητικού.

9. Το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας, το Προσωρινό Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και η Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας καταρτίζονται υπό τη μορφή που αντιστοιχεί στα υποδείγματα που παρατίθενται στο Παράρτημα Ζ'.

10. Η Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας επισυνάπτεται στο Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και έχει δύο Μέρη, ως ακολούθως:

α. το Μέρος Ι που καταρτίζεται από την αρμόδια αρχή και:

αα. καταγράφει τον κατάλογο των πεδίων που πρέπει να επιθεωρούνται, σύμφωνα με την παράγραφο 1.

ββ. καταγράφει τις εθνικές απαιτήσεις που ενσωματώνουν τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης παρέχοντας αναφορά στις σχετικές εθνικές νομικές διατάξεις, καθώς και, στο βαθμό που αυτό είναι απαραίτητο, περιεκτικές πληροφορίες για το κύριο περιεχόμενο των εθνικών απαιτήσεων. Όταν η εθνική νομοθεσία ακολουθεί επακριβώς τις απαιτήσεις που αναφέρονται στη Σύμβαση είναι απαραίτητη μόνο αναφορά σε αυτές.

γγ. αναφέρει τις συγκεκριμένες απαιτήσεις που αφορούν στον τύπο πλοίου σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία.

δδ. Αναφέρει ρητά εξαιρέσεις που χορηγήθηκαν από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΝΑ, όπως προβλέπεται στο Κεφάλαιο Γ' και

β. το Μέρος ΙΙ που καταρτίζεται από τον πλοιοκτήτη και καταγράφει τα μέτρα που υιοθετήθηκαν για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση με τις εθνικές απαιτήσεις στο διάστημα μεταξύ των επιθεωρήσεων και τα μέτρα που προτείνονται για να εξασφαλιστεί ότι υπάρχει συνεχής βελτίωση. Τα μέτρα που αναφέρο-

νται στο Μέρος II αναφέρουν, ιδιαίτερα, τις περιπτώσεις στις οποίες βεβαιώνεται η συνεχής συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας για την εφαρμογή της Σύμβασης, τα άτομα που είναι υπεύθυνα για τη βεβαίωση, τα αρχεία που τηρούνται, καθώς και τις διαδικασίες που ακολουθούνται όταν σημειώνεται μη συμμόρφωση. Αναφορές σε άλλη πιο περιεκτική τεκμηρίωση που καλύπτει πολιτικές και διαδικασίες που αφορούν σε άλλες πτυχές του ναυτιλιακού τομέα, όπως έγγραφα που απαιτούνται από τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) ή πληροφορίες που απαιτούνται από τον Κανονισμό 5 της Σύμβασης SOLAS, Κεφάλαιο XI-1, σχετικά με το Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης (CSR) του Πλοίου γίνονται αποδεκτές για το σκοπό του Μέρους II.

Η αρμόδια αρχή ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός, που έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως για τον σκοπό αυτό, πιστοποιεί το Μέρος II και εκδίδει τη Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας.

11. Τα αποτελέσματα όλων των επακόλουθων επιθεωρήσεων ή άλλων ελέγχων που διεξάγονται σε σχέση με το εν λόγω πλοίο και οποιεσδήποτε σημαντικές ελλείψεις που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια αυτών, καταγράφονται, μαζί με την ημερομηνία κατά την οποία διαπιστώθηκε ότι οι ελλείψεις αποκαταστάθηκαν. Το αρχείο αυτό, συνοδευόμενο από μετάφραση στην αγγλική, όταν δεν είναι γραμμένο σε αυτή, καταχωρείται ή προσαρτάται στη Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας ή καθίσταται διαθέσιμο με μέριμνα του πλοίαρχου στους ναυτικούς, στους επιθεωρητές του Κράτους σημαίας, στους εξουσιοδοτημένους αξιωματούχους των Κρατών λιμένα και στους εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

12. Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας σε ισχύ, συνοδευόμενα από μετάφραση στην αγγλική γλώσσα, όταν δεν είναι γραμμένα σε αυτή φέρονται επί του πλοίου και αντίγραφο τους αναρτάται σε εμφανή θέση επί αυτού, όπου είναι διαθέσιμο στους ναυτικούς. Αντίγραφο αυτών είναι διαθέσιμο σε περίπτωση αιτήματός τους, στους ναυτικούς, στους επιθεωρητές του Κράτους σημαίας, στους εξουσιοδοτημένους αξιωματούχους των Κρατών λιμένα και στους εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών. Το Μέρος II της Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας μπορεί να είναι γραμμένο μόνο στην αγγλική στην περίπτωση που το πλοίο δεν εκτελεί πλόες εσωτερικού.

13. Η απαίτηση για μετάφραση στην αγγλική γλώσσα στις παραγράφους 11 και 12 δεν ισχύει στην περίπτωση που το πλοίο εκτελεί πλόες εσωτερικού.

14. Το πιστοποιητικό που εκδίδεται βάσει της παραγράφου 1 ή 5 παύει να ισχύει σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

- α. εάν οι σχετικές επιθεωρήσεις δεν ολοκληρώνονται εντός των περιόδων που ορίζονται από την παράγραφο 2,
- β. εάν το πιστοποιητικό δεν έχει θεωρηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 2,
- γ. όταν το πλοίο αλλάζει σημαία,
- δ. όταν ο πλοιοκτήτης παύει να αναλαμβάνει την ευθύνη λειτουργίας πλοίου, και
- ε. όταν έχουν γίνει σημαντικές αλλαγές στην κατασκευή ή τον εξοπλισμό σύμφωνα με το Κεφάλαιο Γ'.

Όταν το πλοίο αλλάζει σημαία, όπως αναφέρεται στην περίπτωση γ' και το ενδιαφερόμενο Κράτος έχει επικυ-

ρώσει τη Σύμβαση, η αρμόδια αρχή ή αναγνωρισμένος οργανισμός, αναλόγως ποιός εξέδωσε το πιστοποιητικό, σε περίπτωση αιτήματος της αρμόδιας αρχής του άλλου Μέλους, διαβιβάζει το ταχύτερο δυνατόν αντίγραφο του Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας, 2006 και της Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας που διέθετε το πλοίο πριν από την αλλαγή της σημαίας και αντίγραφο των σχετικών εκθέσεων επιθεώρησης, εντός τριών μηνών μετά την αλλαγή της σημαίας

15. Στην περίπτωση που αναφέρεται στην παράγραφο 14 γ', δ' ή ε', νέο πιστοποιητικό εκδίδεται μόνο όταν η αρμόδια αρχή ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός που εκδίδει το νέο πιστοποιητικό, ικανοποιείται πλήρως ως προς το ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου.

16. Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας αποσύρεται από την αρμόδια αρχή ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό που έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως για το σκοπό αυτό από το Κράτος σημαίας, εάν υπάρχουν αποδείξεις ότι το εν λόγω πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας και δεν έχουν γίνει οι απαιτούμενες διορθωτικές ενέργειες.

17. Όταν εξετάζει εάν θα πρέπει να αποσυρθεί ένα πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας, σύμφωνα με την παράγραφο 16, η αρμόδια αρχή ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός λαμβάνει υπόψη τη σοβαρότητα ή τη συχνότητα των ελλείψεων.

### Άρθρο 33

#### Διαχείριση παραπόνων επί πλοίου

1. Με ευθύνη του πλοιοκτήτη το πλοίο διαθέτει κατάλληλες διαδικασίες για την επί αυτού και στο κατώτερο δυνατό επίπεδο, δίκαιη, αποτελεσματική και ταχεία διαχείριση παραπόνων των ναυτικών σχετικών με παραβιάσεις των απαιτήσεων για την εφαρμογή της Σύμβασης, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών σύμφωνα με αυτή. Οι διαδικασίες αυτές δεν περιορίζουν το δικαίωμα των ναυτικών να παραπονεθούν απευθείας στον πλοίαρχο και, εφόσον το θεωρούν απαραίτητο, σε αρμόδιες αρχές. Στις περιπτώσεις αυτές, ο πλοίαρχος ή οι αρχές μπορούν να ζητήσουν να ακολουθηθεί η διαδικασία διαχείρισης παραπόνων επί του πλοίου.

2. Δεν επιβάλλεται καμία κύρωση ή κάθε άλλου είδους ποινή ή δυσμενής μεταχείριση σε ναυτικό που υποβάλει παράπονο, εκτός εάν είναι προδήλως κακόβουλο ή έγινε με δόλο.

3. Η εφαρμογή του παρόντος άρθρου δεν θίγει το δικαίωμα του ναυτικού να επιδιώξει αποκατάσταση διανομίμου μέσου που θεωρεί κατάλληλο.

4. Παρέχεται από τον πλοιοκτήτη ή τον πλοίαρχο σε όλους τους ναυτικούς αντίγραφο των διαδικασιών υποβολής παραπόνων που εφαρμόζονται επί του πλοίου, το οποίο περιλαμβάνει και πληροφορίες επικοινωνίας με τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του ΥΝΑ και όταν η χώρα κατοικίας είναι άλλη από την Ελλάδα, στοιχεία επικοινωνίας με την αρμόδια αρχή της χώρας αυτής, το όνομα του προσώπου ή προσώπων επί του πλοίου που μπορούν και επιθυμούν, σε εμπιστευτική βάση, να παρέχουν στους ναυτικούς αμερόληπτες συμβουλές σχετικά με τυχόν παράπονα τους ή αλλιώς να τους βοηθούν να ακολουθήσουν τις διαδικασίες υποβολής παραπόνων επί του πλοίου.



5. Οι διαδικασίες της παραγράφου 1 περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α. το κατώτερο προσωπικό και οι υφιστάμενοι Αξιωματικοί προς υποβολή παραπόνου απευθύνονται στον Προϊστάμενο του κλάδου της υπηρεσίας τους επί του πλοίου, οι δε Προϊσταμένων κλάδων απ' ευθείας στον Πλοίαρχο.

β. ο Προϊστάμενος του κλάδου λαμβάνοντας υπόψη το περιεχόμενο του παραπόνου, οποιεσδήποτε άλλες εξηγήσεις ή συγκεντρώνοντας στοιχεία που θεωρεί αναγκαία, επιλαμβάνεται σε πρώτο βαθμό της θεραπείας των εν λόγω παραπόνων εντός 24 ωρών και, εφόσον οι συνθήκες δραστηριοποίησης του πλοίου δεν το επιτρέπουν ή/και σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης το ταχύτερο δυνατό μετά την αποκατάσταση ομαλών συνθηκών δραστηριοποίησης του πλοίου.

γ. Εάν ο Προϊστάμενος δεν μπορεί να θεραπεύσει το παράπονο του ναυτικού κατά τρόπο που να τον ικανοποιεί, αναφέρει το θέμα στον Πλοίαρχο, προκειμένου να χειρισθεί το θέμα.

δ. Παρουσιάσεις πληρώματος ενώπιον του Πλοίαρχου για θέματα διαχείρισης παραπόνων, επιτρέπονται κατά

τις οριζόμενες από αυτόν ώρες, ή σε εξαιρετικές περιπτώσεις καθ' οιανδήποτε ώρα.

ε. Ο ναυτικός κατά την υποβολή παραπόνου δικαιούται να συνοδεύεται από άλλο ναυτικό της επιλογής τους επί του πλοίου.

στ. Τα παραπόνα και οι αποφάσεις για τη θεραπεία αυτών καταχωρούνται σε ειδικό προς τούτο αρχείο που φέρεται επί πλοίου και διατηρείται για τουλάχιστον ένα έτος. Αντίγραφο της οικείας εγγραφής παρέχεται στον ενδιαφερόμενο ναυτικό, εφόσον το ζητήσει και στον πλοιοκτήτη.

ζ. Παράπονο που δεν μπορεί θεραπευθεί επί του πλοίου, αναφέρεται με μέριμνα του πλοίαρχου στον πλοιοκτήτη, ο οποίος το ταχύτερο δυνατό και όχι αργότερα από δεκαπέντε ημέρες μεριμνά για την επίλυση του ζητήματος, σε διαβούλευση, εάν είναι αναγκαίο, με τον ενδιαφερόμενο ναυτικό ή με όποιο πρόσωπο μπορεί να ορίσει ο ναυτικός ως εκπρόσωπό του.

6. Το υπόχρεο προς εξέταση παραπόνου πρόσωπο μπορεί να παραπέμψει τον παραπονούμενο ναυτικό σε άλλο ναυτικό στο πλοίο για να τον συμβουλευτεί σχετικά με τις διαδικασίες.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄

ΙΑΤΡΙΚΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΡΟΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ  
MEDICAL CERTIFICATE FOR SIGNING ON

ΕΠΩΝΥΜΟ LASTNAME		ΜΕΣΑΙΟ ΟΝΟΜΑ MIDDLE NAME	
ΟΝΟΜΑ FIRST NAME		ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ NATIONALITY	
ΤΟΠΟΣ ΓΕΝΝΗΣΗΣ PLACE OF BIRTH		ΗΜ/ΝΙΑ ΓΕΝΝΗΣΗΣ DATE OF BIRTH	..... /..... / .....
ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ HOME ADDRESS		ΦΥΛΟ GENDER	<input checked="" type="checkbox"/> ΑΡΡΕΝ ΜΑΛΕ <input checked="" type="checkbox"/> ΘΗΛΥ ΦΕΜΑΛΕ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΦΥΛΛΑΔΙΟΥ (Μ.Ε.Θ.) ή ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΟΥ (διαγράφεται αναλόγως) SEAFARER'S BOOK No or SEAFARER'S IDENTITY DOCUMENT or PASSPORT NO. (delete as appropriate)		ΤΟΠΟΣ/ ΗΜ/ΝΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ PLACE/ DATE OF ISSUE	..... /..... / .....
			(ημέρα / μήνας/ έτος ) (day/ month/ year)

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος ιατρός δηλώνω ότι:

The undersigned medical practitioner hereby declares that:

Είμαι ως νόμιμος κάτοχος άδειας άσκησης του ιατρικού επαγγέλματος με ειδικευση στη .....  
..... [εισαγάγετε γενική ιατρική ή παθολογία ή ιατρική της εργασίας],

δεόντως εξουσιοδοτημένος από την Ελληνική Κυβέρνηση (Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου) για την έκδοση του παρόντος πιστοποιητικού.

I am as a licensed medical practitioner in the area of ..... [insert general medicine or pathology or occupational medicine], duly authorized by the Hellenic Government (Ministry of Shipping, Maritime Affairs and the Aegean) for issuing the present certificate.

Μετά τον έλεγχο στο χώρο της εξέτασης των εγγράφων ταυτοπροσωπίας του ναυτικού τα στοιχεία του οποίου αναφέρονται παραπάνω, αξιολόγησα απολαμβάνοντας πλήρη επαγγελματική ανεξαρτησία τον/την ανωτέρω ναυτικό σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 και της Διεθνούς Σύμβασης για Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW).

After having checked at the point of examination the identification documents of the seafarer the personal details of whom are referred above, I have evaluated him/ her enjoying full professional independence according to the relevant provisions of Maritime Labour Convention, 2006 and the International Convention On Standards Of Training, Certification And Watchkeeping For Seafarers (STCW).

Με βάση τα αποτελέσματα της εξέτασης, πιστοποιώ ότι ο/η ανωτέρω ναυτικός ευρέθη να είναι μέχρι την ημερομηνία λήξης ισχύος του παρόντος, που αναφέρεται στην όπισθεν σελίδα:

On the basis of the examination results, I certify that the aforementioned seafarer has been found until the date of expiry of the validity of this certificate as shown overleaf:

	Υπηρεσία Καταστρώματος Deck service	Υπηρεσία Μηχανοστασίου Engine service	Γενικών Υπηρεσιών General Service
Ικανός Fit	Ναι / Όχι (διαγράφεται αναλόγως) Yes / No (delete as appropriate)	Ναι / Όχι (διαγράφεται αναλόγως) Yes / No (delete as appropriate)	Ναι / Όχι (διαγράφεται αναλόγως) Yes / No (delete as appropriate)
Καθήκοντα φυλακής οπτήρα Look-out duty	<input type="checkbox"/> Επαρκής για καθήκοντα Sufficient for duties		<input type="checkbox"/> Μη επαρκής για καθήκοντα Not sufficient for duties
Οπτική Οξύτητα (για όλους τους ναυτικούς) Visual Acuity (for all seafarers)	Επαρκής για καθήκοντα Sufficient for duties		
εκπληρώνει τα πρότυπα της STCW A-1/9 (μόνο για κατηγορίες ναυτικών του Πίνακα A-1/9 της STCW) meets the standards in STCW A-1/9 (only for categories of seafarers of STCW Table A-1/9)	Ναι / Όχι (διαγράφεται αναλόγως) Yes / No (delete as appropriate)		
εκπληρώνει τα πρότυπα του Τμήματος B-1/9 της STCW, (μόνο για ναυτικούς γενικών υπηρεσιών ) meets the standards in STCW Section B-1/9 (only for seafarers of general services)	Ναι / Όχι (διαγράφεται αναλόγως) Yes / No (delete as appropriate)		

<b>Αντίληψη χρωμάτων</b> (μόνο για κατηγορίες ναυτικών του Πίνακα Α-1/9 της STCW) Colour vision (only for categories of seafarers of STCW Table A-1/9)	<b>Επαρκής για καθήκοντα</b> Sufficient for duties	εκπληρώνει τα πρότυπα της STCW Α-1/9 (για κατηγορίες ναυτικών σύμφωνα με Πίνακα Α-1/9) meets the standards in STCW Α-1/9 (for categories of seafarers according to Table Α-1/9)	<b>Ναι / Όχι</b> (διαγράφεται αναλόγως) Yes / No (delete as appropriate)
<b>Ημ/νία τελευταίας εξέτασης αντίληψης χρωμάτων</b> Date of last colour vision test	..... / ..... / .....		
<b>Ακοή</b> (για όλους τους ναυτικούς) <b>Hearing</b> (for all seafarers)	<b>Επαρκής για καθήκοντα</b> Sufficient for duties	εκπληρώνει τα πρότυπα της STCW Α-1/9 (για κατηγορίες ναυτικών σύμφωνα με πίνακα Α-1/9) meets the standards in STCW Α-1/9 (for categories of seafarers according to Table Α-1/9)	<b>Ναι / Όχι</b> (διαγράφεται αναλόγως) Yes / No (delete as appropriate)
<b>Υποβοηθούμενη Ακοή</b> Hearing Aid	<b>Ναι / Όχι</b> (διαγράφεται αναλόγως) Yes / No (delete as appropriate)		
<b>Ιατρική πάθηση που ενδέχεται να επιδεινωθεί λόγω της υπηρεσίας στη θάλασσα ή να καταστήσει τον ναυτικό ακατάλληλο γι' αυτήν την υπηρεσία ή να θέσει σε κίνδυνο την υγεία άλλων ατόμων επί του πλοίου</b> Medical condition likely to be aggravated by service at sea or to render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on board		<b>Ναι / Όχι</b> (διαγράφεται αναλόγως) Yes / No (delete as appropriate)	
<b>Χωρίς περιορισμούς</b> Without restrictions	<b>Ναι / Όχι</b> (διαγράφεται αναλόγως) Yes / No (delete as appropriate)	<b>Με περιορισμούς</b> With restrictions	<b>Ναι / Όχι</b> (διαγράφεται αναλόγως) Yes / No (delete as appropriate)
<b>Περιγραφή περιορισμών</b> (π.χ. τύπος πλοίου, περιοχή πλώων, ασθένειες, θεραπείες, ατυχήματα, θέση/ειδικότητα) Describe restrictions on fitness (e.g. type of ship, trading area, illnesses, treatments, accidents, position/occupation) ..... ..... ..... <b>Έως</b> (συμπληρώνεται στην περίπτωση που επιβεβλημένοι περιορισμοί λήγουν πριν την ημερομηνία λήξης ισχύος του παρόντος): ..... Until (to be completed in the case of imposed limitations expire at an earlier date from the expiration date of the present): .....			

**Το παρόν Πιστοποιητικό ισχύει για χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει:**

This Certificate remains valid for a period not exceeding:

**τα δύο έτη/ two years**

**το ένα έτος (ναυτικός κάτω των δεκαοχτώ χρονών) / one year (seafarer under the age of 18)**

**Έως** (ημέρα/ μήνας/ έτος)

..... / ..... / .....

Until (day/month/year)

**Τόπος Εξέτασης:** ..... **Ημερομηνία Εξέτασης** (ημέρα/ μήνας/ έτος) ..... / ..... / .....

Place of examination: ..... Date of examination (day/month/year):

**Σφραγίδα**  
(τύπωση ονοματεπώνυμου Ιατρού)  
Stamp  
(print name of medical practitioner)

**Υπογραφή Ιατρού**

Signature of medical practitioner .....

Βεβαιώνω ότι έχω λάβει γνώση για το περιεχόμενο του πιστοποιητικού και του δικαιώματος επανεξέτασης.

I confirm that I have been informed of the content of the certificate and of the right to a review.

**Υπογραφή Ναυτικού:**

Seafarer's signature: .....

**ΦΥΛΑΣΣΕΤΑΙ ΜΕ ΠΡΟΣΟΧΗ ΜΕΤΑ ΤΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ**  
TO BE KEPT WITH CARE AFTER COMPLETION

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄

**ΣΧΕΔΙΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ**  
*Υπό τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006*  
**DRAFT FORMAT FOR SEAFARER EMPLOYMENT AGREEMENT**  
*Under Maritime Labour Convention, 2006*

Στ ..... [εισάγετε τόπο σύναψης], σήμερα την ..... [εισάγετε ημερομηνία σύναψης] του έτους ..... [εισάγετε έτος σύναψης],  
 At ..... [insert place where agreement is entered into] on the ..... day of ..... [insert date when agreement is entered into] of the year ..... [insert year ],

**μεταξύ των κάτωθι υπογεγραμμένων:**  
**between the undersigned:**

**αφενός του πλοιοκτήτη ή του εκπροσώπου του ή του πλοιάρχου [διαγράφεται αναλόγως] :**  
**On one part the shipowner or his representative or the master [delete as appropriate]:**

.....  
 .....

[εισάγετε ονοματεπώνυμο, στοιχεία διεύθυνσης κατοικίας και επωνυμία και διεύθυνση εταιρείας σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο],  
 [insert name, address and name and address of the company in case the shipowner is a legal entity],

**και αφετέρου του ναυτικού:**  
**and on the other part the seafarer:**

..... [εισάγετε Πλήρες Όνομα], που γεννήθηκε στ.....  
 ..... [εισάγετε τόπο γέννησης] στις ..... [εισάγετε ημερομηνία/ έτος γέννησης] και κατοικεί στη ..... [εισάγετε διεύθυνση της κατοικίας/ χώρα] και είναι κάτοχος ναυτικού φυλλαδίου ή διαβατηρίου [διαγράψτε αναλόγως .....  
 ..... [εισάγετε αριθμό και αρχή έκδοσης].  
 ..... [insert Full Name], born at ..... [insert place of birth] on ..... [insert date of birth], domiciled in ..... [insert country], at ..... [insert address of domicile], holder of a seafarer's book or identity document or passport [delete accordingly] ..... [insert number and issuing authority].

**Δηλώνουν και συμφωνούν αμοιβαία τη ναυτολόγηση του ναυτικού στο πλοίο:**

..... [εισάγετε όνομα], νηολογίου ..... [εισάγετε λιμένα νηολογίου] ..... [εισάγετε αριθμό νηολογίου], Διακριτικό Σήμα ..... [εισάγετε χαρακτηρισ] ή/και Αριθμό IMO ..... [εισάγετε αριθμό], χωρητικότητας ..... [εισάγετε αριθμό και σύστημα καταμέτρησης (κοχ ή οχ)], ..... [εισάγετε τύπο πλοίου] πλοίου,  
**Hereby declare and mutually agree the employment of the seafarer on board the ship:**

..... [insert name], registered at ..... [insert port of register], ..... [insert number of register], Call Sign ..... or IMO no. .... [insert number], tonnage ..... [insert gt or grt ], ..... [insert type of ship].

**υπό τους κάτωθι όρους:**  
 under the following terms:

**ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ**  
**CAPACITY IN WHICH SEAFARER IS TO BE EMPLOYED**  
**Ο ναυτικός ναυτολογείται με την ειδικότητα του**

.....  
 The seafarer is employed under the capacity

**ΜΙΣΘΟΙ**  
**WAGES**

Ο μηνιαίος μισθός που λαμβάνει ο ναυτικός ανέρχεται στο ποσό των ..... [εισάγετε ποσό αριθμητικώς και ολογράφως και νόμισμα] ή αναλόγως εφόσον απαιτείται (διαγράψτε αναλόγως)  
 Ο τύπος που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του μισθού είναι .....  
 The amount of monthly wages that the seafarer shall be paid is ..... [insert amount to be paid in numbers and words and currency] or If needed (delete as appropriate)  
 the formula for determining monthly wages is .....

**ΕΤΗΣΙΑ ΑΔΕΙΑ ΜΕΤ' ΑΠΟΔΟΧΩΝ**  
**PAID ANNUAL LEAVE**

Ο ναυτικός δικαιούται να λαμβάνει άδεια ..... [εισάγετε τρόπο υπολογισμού άδειας].  
 The seafarer is entitled to take leave ..... [insert formula of calculation of leave].

## ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΕΡΙ ΑΥΤΗΣ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ:

TERMINATION OF THE AGREEMENT AND THE CONDITIONS THEREOF, INCLUDING:

(α) Σε περίπτωση που η σύμβαση είναι αορίστου χρόνου, οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες οποιοδήποτε μέρος έχει το δικαίωμα λύσης της, είναι .....

.....  
 .....  
 .....

και η απαιτούμενη περίοδο ειδοποίησης δεν είναι μικρότερη από ..... [εισάγετε αριθμό ημερών],

(α) In case that the agreement is made for an indefinite period, the conditions entitling either party to terminate it are .....

.....  
 .....  
 .....

and the required notice period, shall not be less than .....

..... [insert number of days]

(β) Σε περίπτωση που η σύμβαση είναι ορισμένου χρόνου, ο χρόνος που ορίζεται για τη λήξη της, είναι .....

.....  
 .....

λήξασα δε διαρκούντος του πλου, παρατείνεται μέχρι του κατάπλου στο λιμένα του προορισμού.

(b) In case that the agreement is made for a definite period, the date fixed for its expiry is .....

.....; notwithstanding,

when expiring during the voyage, it is extended until the arrival at the port of destination.

(γ) Σε περίπτωση που η σύμβαση συνάπτεται κατά πλουν, ο λιμένας προορισμού όπου λύεται η σύμβαση είναι ..... και ο χρόνος που πρέπει να παρέλθει μετά τον κατάπλου για να απολυθεί ο ναυτικός είναι ή δεν υπερβαίνει (διαγράφεται αναλόγως) .....

.....

(c) In case the agreement has been made for a voyage, the port of destination where the agreement expires is ..... and the time which has to expire after arrival before the seafarer should be discharged is or does not exceed (delete as appropriate).....

.....

## ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ

HEALTH AND SOCIAL SECURITY PROTECTION BENEFITS TO BE PROVIDED BY THE SHIPOWNER

.....  
 .....

[εισάγετε παροχές/ρυθμίσεις πλοιοκτήτη για την προστασία της υγείας, την ιατρική περίθαλψη του ναυτικού επί πλοίου και στην ξηρά, συμπεριλαμβανομένου μισθού σε περίπτωση ασθένειας ή τραυματισμού και την κοινωνική ασφάλεια, τουλάχιστον σύμφωνα με τους οικείους κανονισμούς για την εφαρμογή της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 ]

.....  
 .....

[insert provision/ arrangements of the shipowner for the health protection, medical care of the seafarer on board and onshore, including wages in case of sickness or injury and social protection according at least with the relevant regulations for the implementation of Maritime Labour Convention, 2006]

## ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΗ

## REPATRIATION

Ο ναυτικός έχει δικαίωμα παλιννόστησης σύμφωνα με τον οικείο κανονισμό για την εφαρμογή της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 αντίγραφο του οποίου χορηγείται στον ναυτικό στην ..... [εισάγετε γλώσσα που είναι κατανοητή στο ναυτικό].

Ο/Οι προορισμός/ προορισμοί παλιννόστησης του ναυτικού είναι: .....

.....

The seafarer has the right of repatriation according to the relevant regulation for the implementation of Maritime Labour Convention, 2006, a copy of which is made available to the seafarer, written in ..... [insert language that is appropriate to the seafarer].

The destination/ destinations for repatriation is/are .....

.....

**ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ**  
**APPLICABLE COLLECTIVE BARGAINING AGREEMENT**

.....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....

[εισάγετε αναφορά σε συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή σε σχέση με τους όρους της παρούσας ναυτολόγησης]

.....  
 .....  
 .....  
 .....

[insert reference to any applicable collective bargaining agreement in relation to the terms of the present employment agreement].

**ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΟΠΩΣ ΤΥΧΟΝ ΑΜΟΙΒΑΙΩΣ ΣΥΜΦΩΝΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΡΗ**  
**ADDITIONAL PROVISIONS INCLUDED IF MUTUALLY AGREED BY THE PARTS**

.....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....

**Ο ναυτικός είχε τη δυνατότητα να εξετάσει επιμελώς και να ζητήσει συμβουλές σχετικά με τους όρους και τις συνθήκες υπό τις οποίες συμφωνήθηκε η παρούσα.**

The seafarer has been provided the opportunity to review and seek advice on the terms and conditions agreed hereunder.

**Η παρούσα σύμβαση συντάχθηκε σε ..... [εισάγετε αριθμό] αντίτυπα και αφού αναγνώσθηκε υπό των μερών υπογράφεται ως ακολούθως:**

The present agreement has been written in .....[insert number ] copies and after having been read by the parties, it is hereby signed as follows:

**ΜΕΡΗ**  
**PARTS**

**Ο ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ/ Ο ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ/ Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ**  
 (διαγράφεται αναλόγως)  
 The Shipowner/ The Shipowner's Representative/ The Master  
 (delete as appropriate)

**Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ**  
 The Seafarer

Τίθεται υπογραφή/ σφραγίδα  
 Sign and stamp

Τίθεται υπογραφή  
 Sign

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ'

ΠΡΟΤΥΠΟ ΠΙΝΑΚΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΧΡΟΝΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΥ<sup>(1)</sup>  
MODEL FORMAT FOR TABLE OF SHIPBOARD WORKING ARRANGEMENTS<sup>(1)</sup>

Όνομα πλοίου: Name of ship	Σημαία πλοίου: Flag of ship	Αριθμός ΔΝΟ (Εάν υπάρχει): IMO number (if any):	Τελευταία ενημέρωση πίνακα: Latest update of table:
			( ) από ( ) σελίδες ( ) of ( ) pages

Ο ελάχιστος αριθμός ωρών ανάπαυσης καθορίζεται σύμφωνα με : \_\_\_\_\_ (εθνική νομοθεσία ή κανονισμός) που εκδόθηκε κατ' εφαρμογή της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 (ΣΝΕ, 2006) της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ) και οποιασδήποτε συλλογικής σύμβασης που καταχωρήθηκε ή εγκρίθηκε σύμφωνα με την παραπάνω Σύμβαση και της αναθεωρημένης Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρόσωπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακίων των Ναυτικών του 1978 (Δ.Σ. STCW)<sup>(2)</sup>.

The minimum hours of rest are applicable in accordance with: \_\_\_\_\_ (national law or regulation) issued in conformity with Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) of the International Labour Organization (ILO) and with any applicable collective agreement registered or authorized in accordance with that Convention and with the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 as amended (STCW Convention)<sup>(2)</sup>.

Ελάχιστος αριθμός ωρών ανάπαυσης: \_\_\_\_\_ Άλλες προδιαγραφές: \_\_\_\_\_  
Minimum hours of rest: \_\_\_\_\_ Other requirements: \_\_\_\_\_

Θέση/Βαθμός <sup>(3)</sup> Position/Rank	Προγραμματισμένες ώρες ημερήσιας εργασίας στη θάλασσα Scheduled daily work hours at sea		Προγραμματισμένες ώρες ημερήσιας εργασίας στο λιμένα Schedule daily work hours in port		Σχόλια Comments	Σύνολο ωρών ημερήσιας ανάπαυσης <sup>3</sup> Total daily rest <sup>3</sup> hours	
	Τήρηση φυλακίων (από - έως) Watchkeeping (from - to)	Καθήκοντα άλλα εκτός της τήρησης φυλακίων Non-Watchkeeping duties (από - έως) <sup>(4)</sup>	Τήρηση φυλακίων (από - έως) Watchkeeping (from-to)	Καθήκοντα άλλα εκτός της τήρησης φυλακίων (από - έως) <sup>(4)</sup> Non Watchkeeping (from-to)		Στη θάλασσα At sea	Στο λιμένα In port

Υπογραφή πλοιάρχου: \_\_\_\_\_  
Signature of Master:

(1) Οι όροι που χρησιμοποιούνται στον Πίνακα πρέπει να αναφέρονται στην γλώσσα ή γλώσσες εργασίας και στην Αγγλική.

The terms used in this Table are to appear in the working language or languages of the ship and in English.

(2) Βλέπε κανονισμούς επιλεγμένα αποσπάσματα από τη ΣΝΕ, 2006 της ΔΟΕ και της Δ.Σ. STCW.

See below for selected extracts from ILO MLC, 2006 and STCW Convention.

(3) Για τις αντιστοιχίες θέσεων/βαθμών που απαριθμούνται η χρησιμοποιούμενη ορολογία πρέπει να είναι η ίδια με αυτή του Εγγράφου. Ελάχιστης Αυσταλούς Στελέωσης του πλοίου.

For those positions/ranks that are also listed in the ship's Safe Manning Document, the terminology used should be the same as in that document.

(4) Για το προσωπικό που μετέχει σε φυλάκιο, το πεδίο «εργασία» μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την αναγραφή του προβλεπόμενου αριθμού ωρών που διατίθενται για μη προγραμματισμένη εργασία και οι ώρες αυτές πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στην ανάλογη στήλη για τις συνολικές ώρες ημερήσιας εργασίας.

For watchkeeping personnel, the comments section may be used to indicate the anticipated number of hours to be devoted to unscheduled work and any such hours should be included in the appropriate total daily work hours column.

ΕΠΙΣΤΗΜΕΝΑ ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΝΕ. 2006 ΤΗΣ ΔΟΕ ΚΑΙ ΤΗ Δ.Σ. STCW  
SELECTED TEXTS FROM ILO MLC, 2006 AND STCW CONVENTION

**ΣΥΝΕ. 2006 - Πρότυπο A2.3 - Ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης**

παρ. 5. Τα όρια των ωρών εργασίας ή ανάπαυσης πρέπει να έχουν ως εξής: (α) μέγιστο ωράριο εργασίας που οποιονδήποτε πρέπει να γίνεται υπερέβαση: (αα) τις 14 ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο 24 ωρών και (αβ) τις 72 ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο επτά ημερών ή (β) ελάχιστο σύνολο ωρών ανάπαυσης που δεν πρέπει να είναι λιγότερο από: (βα) δέκα ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο 24 ωρών και (ββ) 72 ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο επτά ημερών.

παρ. 6. Οι ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να διατηρούνται σε περισσότερες από δύο περιόδους, μία εκ των οποίων πρέπει να έχει διάρκεια τουλάχιστον έξι ώρες και το διάστημα μεταξύ διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 14 ώρες.

παρ.13. Κάμια διάταξη των παραγράφων 5 και 6 του παρόντος Προτύπου δεν πρέπει να εμποδίζει ένα μέλος από το διαθέσει εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή διαδικασίες για την αρμόδια αρχή να εγκρίνει ή να καταχωρεί συλλογικές συμβάσεις που να επιτρέπουν εξαιρέσεις των ωρών που καθορίζονται. Οι εν λόγω εξαιρέσεις θα πρέπει, κατά το δυνατό, να ακολουθούν τις διατάξεις του παρόντος Προτύπου, αλλά μπορούν να λαμβάνουν υπέρψη του συχνές ή τη χορήγηση αντισταθμιστικής άδειας για ναυτικούς που εκτελούν φυλακές ή που εργάζονται επί πλοίων που πραγματοποιούν βραχείς πλάες.

παρ. 14. Κάμια διάταξη του παρόντος Προτύπου δεν πρέπει να θεωρείται ότι παρεμποδίζει το δικαίωμα του πλοίαρχου να απαιτήσει από ναυτικό να εκτελέσει ώρες εργασίας είναι απαραίτητες για την άμεση ασφάλεια του πλοίου. των επιβασιφόρων ή του φορτίου. ή με σκοπό την παροχή συνδρομής σε άλλα πλοία ή πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα. Ανολόγως, ο πλοίαρχος μπορεί να απαιτήσει το πρόγραμμα των ωρών εργασίας ή ωρών ανάπαυσης και να απαιτήσει από έναν ναυτικό να εκτελέσει ώρες εργασίας είναι απαραίτητες έως ότου αποκατασταθεί η φυσιολογική κατάσταση. Το ταχύτερο δυνατόν μετά την αποκατάσταση της φυσιολογικής κατάστασης, ο πλοίαρχος πρέπει να εξασφαλίσει ότι οποιονδήποτε ναυτικό εκτελέσαν εργασία σε προγραμματισμένη περίοδο ανάπαυσης. Λαμβάνουν επαρκή περίοδο ανάπαυσης.

**MLC, 2006 Standard A2.3 - Hours of work and hours of rest**

παρ. 5. The limits on hours of work or rest shall be as follows: (a) maximum hours of work shall not exceed: (i) 14 hours in any 24-hour period; and (ii) 72 hours in any seven-day period; and (b) minimum hours of rest shall not be less than: (i) ten hours in any 24-hour period; and (ii) 77 hours in any seven-day period.

παρ. 6. Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

παρ. 13. Nothing in paragraphs 5 and 6 of this Standard shall prevent a Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the provisions of this Standard but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

παρ. 14. Nothing in this Standard shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea. Accordingly, the master may suspend the schedule of hours of work or hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.

**ΣΥΜΒΑΣΗ STCW - Τμήμα Α - VIII/1 του κώδικα STCW (Υποοργανικό)**

παρ. 2. Σε όλα τα πρόσωπα στα οποία αναφέρονται καθήκοντα αξιωματικού υπεύθυνου φυλακής ή μέλους πληρώματος που απαιτεί μέγιστο ημερήσιο μέλος φυλακής και σε αυτά που τους έχουν ανατεθεί καθήκοντα τα οποία σχετίζονται με την καθορισμένη ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και την ασφάλεια από έκτακτες ενέργειες, χορήγηται ελάχιστη διάταξη περιόδους δέκα ωρών σε οποιαδήποτε εβδομάδα ή οποιαδήποτε περίοδο έξι ημερών, και εβδόμηνα επτά (7) ώρες, σε οποιαδήποτε περίοδο επτά (07) ημερών.

παρ. 3. Οι ώρες ανάπαυσης δεν μπορεί να μοιράζονται σε περισσότερες από δύο περιόδους, μία των οποίων θα είναι διαρκείας τουλάχιστον έξι ωρών και το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τις δέκα τέσσερις ώρες.

παρ. 4. Οι προϋποθέσεις των περιόδων ανάπαυσης που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 μπορεί να μην πρόκειται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή ασκήσεων ή υπό άλλες υπερσυμφορές επιχειρησιακές συνθήκες. Κλήσεις του πληρώματος, γυμνάσια πυρασφάλειας και ασυβίβων λέμβων και τα προβλεπόμενα από τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς και τα διεθνή όργανα γυμνάσια στο πλοίο πρέπει να διεξάγονται κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται η διακοπή των περιόδων ανάπαυσης και να μην προξενείται κόπωση.

**Τμήμα Β - VIII/1 του Κώδικα STCW (Οδηγία)**

παρ. 3. Κατά την εφαρμογή του κανονισμού VIII/1, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

1. οι διατάξεις που θεσπίζονται για την πρόληψη της κόπωσης πρέπει να εξασφαλίζουν ότι δεν επιτρέπονται υπερβολικές ή αδικαιολόγητες συνολικές ώρες εργασίας. Ειδικότερα, οι ελάχιστες περιόδους ανάπαυσης που προσδιορίζονται στο τμήμα Α - VIII/1 δεν πρέπει να ερμηνεύονται ως συνεπαγόμενες ότι όλες οι άλλες ώρες μπορεί να διανεμηθούν για την άσκηση καθήκοντων πληρώματος φυλακών ή άλλων καθήκοντων.

2. ότι η συχνότητα και η διάρκεια των περιόδων άδειας, καθώς και η χορήγηση αντισταθμιστικής άδειας, αποτελούν ουσιώστους παράγοντες για την πρόληψη της διαρκούς κόπωσης.

3. η διάταξη μπορεί να διασφραχθεί για πλοία που εκτελούν βραχείς πλάες υπό τον όρο ότι εφαρμόζονται ειδικές ρυθμίσεις ασφαλείας.

**STCW Convention - Section A-VIII/1 of the STCW Code (Mandatory)**

παρ.2. All persons who are assigned duty as officer in charge of a watch or as a rating forming part of a watch shall be provided with a minimum of 10 hours of rest in any 24-hour period; and 2.7 hours in any 7-day period.

παρ. 3. The hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least 6 hours in length, and the intervals between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

παρ. 4. The requirements for rest periods laid down in paragraphs 2 and 3 need not be maintained in the case of an emergency or in other overriding operational conditions. In such cases, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

παρ. 5. Administrations shall require that watch schedules be posted where they are easily accessible.

**Section B-VIII/1 of the STCW Code (Guidance)**

παρ. 3. In applying regulation VIII/1, the following should be taken into account:

1. provisions made to prevent fatigue should ensure that excessive or unreasonable overall working hours are not undertaken. In particular, the minimum rest periods specified in section A-VIII/1 should not be interpreted as implying that all other hours may be devoted to watchkeeping or other duties;

2. the frequency and length of leave periods, and the granting of compensatory leave, are material factors in preventing fatigue from building up over a period of time; and

3. the provisions may be varied for ships on short sea voyages, provided special safety arrangements are put in place.



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ΄**  
**ΠΡΟΤΥΠΟ ΣΧΗΜΑ ΑΡΧΕΙΟΥ ΩΡΩΝ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ (1)**  
MODEL FORMAT FOR RECORD OF HOURS OF REST OF SEAFARERS

<b>Όνομα πλοίου:</b> Name of ship:	<b>Σημεία πλοίου:</b> Flag of ship:	<b>Αριθμός ΔΝΟ (Εάν υπάρχει):</b> IMO number (if any):
<b>Ναυτικός (πλήρες ονομαστικό):</b> Seafarer (full name):	<b>Θέση/ Βαθμός</b> Position/ Rank	<b>Τηρεί φυλακή(2):</b> Watchkeeper(2):
<b>Μήνας και έτος :</b> Month and year:	ναι <input type="checkbox"/> όχι <input type="checkbox"/>	yes <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/>

**Αρχείο των ωρών ανάπαυσης**  
Record of hours of rest

**Σημειώστε με «x» ή με συνεχή γραμμή ή με βέλος τις περιόδους εργασίας.**  
Please mark periods of work, as applicable, with an "X", or using a continuous line or arrow.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΤΕ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΣΤΗΝ ΟΠΙΣΘΙΑ ΟΥΗ  
COMPLETE THE TABLE ON THE REVERSE SIDE

Στο συγκεκριμένο πλοίο εφαρμόζονται οι ακόλουθες εθνικές νομοθετικές, κανονιστικές διατάξεις ή / και συλλογικές συμβάσεις που διέπουν τους περιορισμούς σχετικά με τις ελάχιστες περιόδους ανάπαυσης :

The following national laws, regulations and/ or collective agreements governing limitations on minimum rest periods apply to this ship:

**Αποδέχομαι ότι το παρόν αρχείο απεικονίζει επικριβώς τις ώρες εργασίας και ανάπαυσης του συγκεκριμένου ναυτικού.**  
I agree that this record is an accurate reflection of the hours of work and rest of the seafarer concerned.

**Όνομα πλοιάρχου ή εξουσιοδοτημένου από τον πλοίαρχο ατόμου για την υπογραφή του παρόντος αρχείου**  
Name of the master or person authorized by master to sign this record

**Υπογραφή πλοιάρχου ή εξουσιοδοτημένου ατόμου :** \_\_\_\_\_ **Υπογραφή ναυτικού :** \_\_\_\_\_ **(ονομασία της αρμόδιας αρχής).**  
Signature of master of authorized person: \_\_\_\_\_ Signature of seafarer: \_\_\_\_\_ (name of the competent authority).

Αντίγραφο του παρόντος αρχείου χορηγείται στο ναυτικό. Το παρόν έντυπο υπόκειται σε έλεγχο και θεώρηση σύμφωνα με τις ισχύουσες διαδικασίες (ονομασία της αρμόδιας αρχής).

A copy of this record is to be given to the seafarer. This form is subject to examination and endorsement under procedures established by \_\_\_\_\_ (name of the competent authority).

(1) Οι όροι που χρησιμοποιούνται στο συγκεκριμένο πρότυπο πίνακα πρέπει να αναφέρονται στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα.

(2) The terms used in this model table are to appear in the working language or languages of the ship and in English.

Ελέγξτε κατά περίπτωση.

Check as appropriate.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε΄

ΠΡΟΤΥΠΟ ΔΕΛΤΙΟΥ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΥΓΕΙΑΣ Ναυτικού  
MEDICAL REPORT FORM for Seafarer

Αυτή η έκθεση είναι προς χρήση του πλοίαρχου(ή του αναπληρωτή του) ή/και των ορισμένων από αυτόν ναυτικών υπεύθυνων για την παροχή πρώτων βοηθειών ή/και την ιατρική μέριμνα) ή του ιατρού του πλοίου ή/και του ιατρού/νοσοκομείου στη ξηρά για να διευκολυνθεί η ανταλλαγή ιατρικών και σχετικών πληροφοριών που αφορούν προσωπικά ναυτικούς μεταξύ πλοίου και ξηράς σε περίπτωση ασθένειας ή τραυματισμού τους (υπό το Πρότυπο Α.4.1.2 Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006).  
This form is for use by the ship's master (or his substitute) or/and designated seafarer in charge of medical care or/and medical first aid or/and ship's doctor on board or doctor/hospital ashore to facilitate the exchange of medical and relevant information concerning individual seafarers between ship and shore in cases of illness or injury (under Standard A.4.1.2 of the Maritime Labour Convention, 2006)

Για συμπλήρωση από τον πλοίαρχο (ή του αναπληρωτή του) ή τον ιατρό του πλοίου ή τον ορισμένο ναυτικό για την παροχή ιατρική μέριμνας ή/και πρώτων βοηθειών πάνω στο πλοίο.

For completion by the ship's master (or substitute) or ship's doctor or designated seafarer in charge of medical care) onboard ship

ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΣΘΕΝΟΥΣ  
PATIENT'S PERSONAL DETAILS

ΕΠΩΝΥΜΟ Surname		ΟΝΟΜΑ Forename (s)		Ημ/νία και Έτος γεννήσεως Date and year and of birth	...../...../.....
Φύλο Sex		Εθνικότητα Nationality		Ειδικότητα/Θέση Capacity/ Position	
ΒΑΡΟΣ (χγρ) Weight (kg)		ΥΨΟΣ (εκ) Height (cm)		ΜΕΘ ή Διαβατήριο Passport No. Or Seafarer Identity Document	

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΟΥ  
VESSEL PARTICULARS

ΟΝΟΜΑ Name		ΣΗΜΑΙΑ Flag		ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ Registry No.	
ΤΥΠΟΣ Category		ΦΟΡΤΙΟ Cargo		ΚΑΙΡΟΣ Weather	
ΘΕΣΗ (Φ/Λ) Position (Log/Lat)		ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ Port of Origin		ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ Port of Destination	
ΕΩΑ ΕΤΑ		ΝΑΥΤ. ΖΩΝΗ		ΦΑΡΜΑΚΕΙΟ Medicine Chest	

ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ Ή ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΥ  
DETAILS OF ILLNESS OR INJURY

ΠΟΝΟΣ Pain		ΖΑΛΗ Dizziness		ΤΡΑΥΜΑ Trauma		ΑΔΥΝΑΜΙΑ Weakness		ΒΗΧΑΣ Cough	
ΠΥΡΕΤΟΣ Fever		ΕΜΕΤΟΣ Vomiting		ΕΡΥΘΡΟΤΗΤΑ Redness		ΑΙΜΟΡΡΑΓΙΑ Bleeding		ΔΥΣΠΝΟΙΑ Dyspnea (Shortness of	
ΡΙΓΟΣ Chill		ΔΙΑΡΡΟΙΑ Diarrhea		ΠΡΗΞΙΜΟ Swelling		ΞΕΝΟ ΣΩΜΑ Foreign Body		ΑΠΩΛΕΙΑ ΑΙΣΘΗΣΕΩΝ Loss of	

Περιγράψτε αιτίες τραυματισμού/ ασθένειας, συμπτώματα και τρόπο εμφάνισης τους (σταδιακά/ ξαφνικά)/ Επισημάνετε άλλα συμπτώματα/ κατάσταση υγείας και γενική εικόνα  
 Please specify causes of injury / illness, symptoms, way of appearance (progressively/ suddenly)/ Describe other symptoms/ medical conditions and general appearance

.....

.....

.....

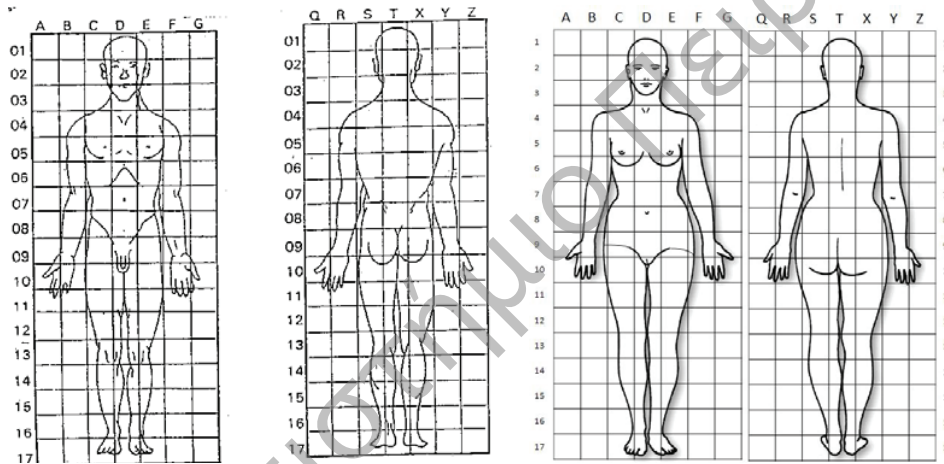
.....

.....

**ΜΕΤΡΗΣΗ ΖΩΤΙΚΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ/ Vital signs description**

Θερμοκρασία (C°) Temperature		Αρτηριακή Πίεση Blood Pressure	...../..... MMHg	Παλμός Pulse	λ/ min	Αναπνοή Respiration	n	λ/ min
ΧΡΟΝΟΣ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΣΥΜΠΤΩΜΑΤΩΝ Time of onset of illness/ symptoms	ΩΡΕΣ ΠΡΙΝ HOURS BEFORE			ΗΜΕΡΕΣ ΠΡΙΝ DAYS BEFORE				

ΣΗΜΕΙΩΣΑΤΕ ΣΗΜΕΙΟ ΣΤΟ ΣΩΜΑ ΠΟΥ ΕΝΤΟΠΙΖΕΤΑΙ ΚΥΡΙΟ ΣΥΜΠΤΩΜΑ (ΠΧ ΠΟΝΟΣ) ΚΑΙ ΕΑΝ ΕΠΕΚΤΕΙΝΕΤΑΙ ΣΕ ΚΑΠΟΙΟ ΑΛΛΟ ΣΗΜΕΙΟ ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ  
 Check point of the body where the main symptom is located (e.g.pain) and if it extends to another part of the body.



**ΙΑΤΡΙΚΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ (ΑΣΘΕΝΕΙΑ ΚΑΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ, ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ, ΦΑΡΜΑΚΑ, ΑΛΛΕΡΓΙΕΣ, ΑΛΛΑ)**  
**Past Medical History (Illness and injury, Operations, Behaviour, Medication, Allergies, other)**

.....

.....

**ΛΗΦΘΕΙΣΑ ΘΕΡΑΠΕΙΑ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ**  
**Treatment Received On Board**

Επισυναπτόμενα ιατρικά έγγραφα (εάν υπάρχουν)  
 Medical Documentation attached (if available)

.....

Όνομα  
 Πλοιάρχου .....  
 Master's Name .....  
 ΗΜ/ΝΙΑ  
 Date .....

Υπογραφή  
 Signature .....  
 Πληροφορίες  
 επικοινωνιών .....  
 Contact Details .....



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ΄

Οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών που επιθεωρούνται και να εγκρίνονται πριν από την πιστοποίηση ενός πλοίου σύμφωνα με τον Κανονισμό Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας και Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας:

Ελάχιστο όριο ηλικίας

Ιατρική πιστοποίηση

Προσόντα ναυτικών

Συμβάσεις εργασίας ναυτικών

Χρήση αδειοδοτημένης ή πιστοποιημένης ή ρυθμισμένης ιδιωτικής υπηρεσίας ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας

Ώρες εργασίας ή ανάπαυσης

Επίπεδα στελέχωσης του πλοίου

Ενδιαίτηση

Εγκαταστάσεις και ευκολίες αναψυχής επί πλοίου

Διατροφή και τροφοδοσία

Υγεία και ασφάλεια και πρόληψη ατυχημάτων

Ιατρική περίθαλψη επί πλοίου

Διαδικασίες επίλυσης παραπόνων επί πλοίου

Καταβολή μισθών

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ'

ΕΜΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ  
EMBLEM OF THE HELLENIC REPUBLIC

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
HELLENIC REPUBLIC

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ  
MINISTRY OF SHIPPING, MARITIME AFFAIRS AND THE AEGEAN

Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας  
*Maritime Labour Certificate*

(Σημείωση: Το παρόν Πιστοποιητικό πρέπει να έχει Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας)  
(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)

Εκδίδεται υπό των διατάξεων του Άρθρου V και του Τίτλου 5 της  
Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the

Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006  
*Maritime Labour Convention, 2006*

(αναφερόμενη στο εξής ως «Σύμβαση») (referred to below as "the Convention")

υπό την εξουσία της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας  
under the authority of the Government of the Hellenic Republic

από [ .....].  
from [ .....].  
ή [πλήρης ονομασία και διεύθυνση του αναγνωρισμένου οργανισμού που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένος σύμφωνα με τις  
διατάξεις της Σύμβασης<sup>1</sup>].  
or [full designation and address of the recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention].

Στοιχεία του πλοίου  
Particulars of the ship

Όνομα πλοίου .....

Name of ship .....

Διακριτικός αριθμός ή γράμματα .....

Distinctive number or letters .....

Αριθμός και Λιμένας νηολόγησης .....

Number and Port of registry .....

Ημερομηνία νηολόγησης .....

Date of registry .....

Ολική χωρητικότητα<sup>1</sup> .....

Gross tonnage<sup>1</sup> .....

Αριθμός IMO .....

IMO number .....

Τύπος πλοίου .....

Type of ship .....

Όνομα και διεύθυνση του πλοιοκτήτη<sup>2</sup> .....

Name and address of the shipowner<sup>2</sup> .....

.....

<sup>1</sup> Για πλοία που καλύπτονται από το προσωρινό πρόγραμμα καταμέτρησης χωρητικότητας που υιοθετήθηκε από τον ΔΝΟ, η ολική χωρητικότητα είναι αυτή που περιλαμβάνεται στη στήλη ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ του Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας (1969). Βλέπε Άρθρο II (1) (γ) της Σύμβασης.

<sup>1</sup> For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

<sup>2</sup> Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

<sup>2</sup> Πλοιοκτήτης σημαίνει ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής, ο πράκτορας ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου από τον ιδιοκτήτη και ο οποίος, αναλαμβάνοντας τέτοια ευθύνη, αποδέχθηκε να αναλάβει τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ανεξάρτητα με το εάν οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο εκπληρώνουν ορισμένα από τα καθήκοντα ή τις υποχρεώσεις για λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Βλέπε Άρθρο II (1) (ι) της Σύμβασης.

<sup>1</sup> Εξέταση αναγραφής και του τοπικού αντιπροσώπου εάν υπάρχει

Με το παρόν πιστοποιείται:  
This is to certify:

1. Ότι αυτό το πλοίο έχει επιθεωρηθεί και βεβαιώθηκε ότι συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης και τις διατάξεις της συνημμένης Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας.

1. *That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.*

2. Ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών που προσδιορίζονται στο Παράρτημα Α5-Ι της Σύμβασης διαπιστώθηκε ότι αντιστοιχούν στις εθνικές απαιτήσεις της ανωτέρω αναφερόμενης χώρας που εφαρμόζουν τη Σύμβαση. Αυτές οι εθνικές απαιτήσεις συνοψίζονται στη Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας, Μέρος Ι.

2. *That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.*

Το παρόν Πιστοποιητικό ισχύει έως ..... υπό τον όρο επιθεωρήσεων σύμφωνα με τα Πρότυπα Α5.1.3 και Α5.1.4 της Σύμβασης.

This Certificate is valid until ..... subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

Το παρόν Πιστοποιητικό ισχύει μόνο όταν η Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας που εκδόθηκε σι..... την ..... επισυνάπτεται.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued at ..... on ..... is attached.

Ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης στην οποία βασίζεται το παρόν Πιστοποιητικό ήταν η .....  
Completion date of the inspection on which this Certificate is based was .....

Εκδόθηκε σι..... την .....  
Issued at ..... on .....

Υπογραφή του νομίμως εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου που εκδίδει το Πιστοποιητικό.  
Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

(Σφραγίδα της εκδούσας αρχής, όπως αρμόζει)  
(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

ΧΑΡΤΟΣΗΜΑΝΣΗ

Θεωρήσεις για υποχρεωτική ενδιάμεση επιθεώρηση και, εάν απαιτείται για οποιαδήποτε πρόσθετη επιθεώρηση  
Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection

Με το παρόν πιστοποιείται ότι το πλοίο επιθεωρήθηκε σύμφωνα με τα Πρότυπα Α5.1.3 και Α5.1.4 της Σύμβασης και ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών που προσδιορίζονται στο Παράρτημα Α5-Ι της Σύμβασης διαπιστώθηκε ότι αντιστοιχούν στις εθνικές απαιτήσεις της ανωτέρω αναφερόμενης χώρας που εφαρμόζουν τη Σύμβαση.

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

Ενδιάμεση επιθεώρηση:  
(να συμπληρώνεται μεταξύ της δεύτερης και τρίτης  
επετηειακής ημερομηνίας)

Intermediate inspection:  
(to be completed between the second and  
third anniversary dates)

Υπογραφή .....  
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Signed .....  
(Signature of authorized official)

Τόπος .....

Place .....

Ημερομηνία .....

Date .....

(Σφραγίδα της αρχής, όπως αρμόζει)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)



*Πρόσθετες θεωρήσεις (εάν απαιτούνται)*

Με το παρόν πιστοποιείται ότι το πλοίο υποβλήθηκε σε πρόσθετη επιθεώρηση με σκοπό να βεβαιωθεί ότι το πλοίο εξακολουθεί να συμμορφώνεται με τις εθνικές απαιτήσεις που εφαρμόζουν τη Σύμβαση, όπως απαιτείται από το Πρότυπο A3.1, παράγραφος 3, της Σύμβασης (επανανηολόγηση ή ουσιώδης μεταβολή των χώρων ενδιάιτησης) ή για άλλους λόγους.

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

*Πρόσθετη επιθεώρηση:*  
(εάν απαιτείται)

Υπογραφή .....  
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

*Additional inspection:*  
(if required)

Signed .....  
(Signature of authorized official)

Τόπος .....

Place .....

Ημερομηνία .....

Date .....

(Σφραγίδα της αρχής, όπως αρμόζει)  
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Πρόσθετη επιθεώρηση:*  
(εάν απαιτείται)

Υπογραφή .....  
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

*Additional inspection:*  
(if required)

Signed .....  
(Signature of authorized official)

Τόπος .....

Place .....

Ημερομηνία .....

Date .....

(Σφραγίδα της αρχής, όπως αρμόζει)  
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Πρόσθετη επιθεώρηση:*  
(εάν απαιτείται)

Υπογραφή .....  
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

*Additional inspection:*  
(if required)

Signed .....  
(Signature of authorized official)

Τόπος .....

Place .....

Ημερομηνία .....

Date .....

(Σφραγίδα της αρχής, όπως αρμόζει)  
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Πρότυπο Εθνικής Δήλωσης

Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006  
Maritime Labour Convention, 2006Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας – Μέρος I  
Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I(Σημείωση: Η παρούσα Δήλωση πρέπει να επισυνάπτεται στο Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας του πλοίου)  
(Note: This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)Εκδίδεται υπό την εξουσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.  
Issued under the authority of the Ministry of Shipping, Maritime Affairs and the AegeanΛαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, το ακόλουθως αναφερόμενο πλοίο:  
With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Όνομα πλοίου Name of ship	Αριθμός Δ.Ν.Ο. IMO number	Ολική χωρητικότητα Gross tonnage

τηρείται σύμφωνα με το Πρότυπο A5.1.3 της Σύμβασης.  
is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.Ο υπογεγραμμένος δηλώνει, εκ μέρους της ανωτέρω αναφερόμενης αρμόδιας αρχής, ότι:  
The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:(α) οι διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας είναι πλήρως ενσωματωμένες στις εθνικές απαιτήσεις που αναφέρονται παρακάτω,  
(a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;(β) οι εθνικές αυτές απαιτήσεις περιέχονται στις εθνικές διατάξεις που αναφέρονται παρακάτω. Επεξηγήσεις σχετικά με το περιεχόμενο των διατάξεων αυτών παρέχονται όποτε είναι αναγκαίο,  
(b) these national requirements are contained in the national provisions referred below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;(γ) οι λεπτομέρειες οποιωνδήποτε ουσιαστών ισοδυναμιών σύμφωνα με το Άρθρο VI, παράγραφοι 3 και 4, παρέχονται <σύμφωνα με την αντίστοιχη εθνική απαίτηση που παρατίθεται παρακάτω> (στην ενότητα που παρέχεται για το σκοπό αυτό παρακάτω) (διαγράψτε τη δήλωση που δεν ισχύει),  
(c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> (strike out the statement which is not applicable);(δ) οποιεσδήποτε εξαιρέσεις χορηγήθηκαν από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το Τίτλο 3, δηλώνονται ρητώς στην ενότητα που παρέχεται για το σκοπό αυτό παρακάτω, και  
(d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and(ε) οποιεσδήποτε ειδικές ως προς τον τύπο του πλοίου απαιτήσεις σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία αναφέρονται επίσης υπό τις σχετικές απαιτήσεις.  
(e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.(ε) οποιεσδήποτε ειδικές ως προς τον τύπο του πλοίου απαιτήσεις σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία αναφέρονται επίσης υπό τις σχετικές απαιτήσεις.  
(e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

- Ελάχιστο όριο ηλικίας (Κανονισμός 1.1) .....  
Minimum age (Regulation 1.1) .....
- Ιατρική πιστοποίηση (Κανονισμός 1.2) .....  
Medical certification (Regulation 1.2) .....
- Προσόντα ναυτικών (Κανονισμός 1.3) .....  
Qualifications of seafarers (Regulation 1.3) .....
- Συμβάσεις εργασίας ναυτικών (Κανονισμός 2.1) .....  
Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1).....
- Χρήση αδειοδοτημένης ή πιστοποιημένης ή ρυθμισμένης ιδιωτικής υπηρεσίας ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας (Κανονισμός 1.4) .....  
Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4) .....
- Ώρες εργασίας ή ανάπαυσης (Κανονισμός 2.3) .....  
Hours of work or rest (Regulation 2.3) .....
- Επίπεδα στελέχωσης του πλοίου (Κανονισμός 2.7) .....  
Manning levels for the ship (Regulation 2.7) .....
- Ενδιαίτηση (Κανονισμός 3.1) .....  
Accommodation (Regulation 3.1) .....
- Εγκαταστάσεις και ευκολίες αναψυχής επί πλοίου (Κανονισμός 3.1) .....  
On-board recreational facilities (Regulation 3.1) .....

10. **Διατροφή και τροφοδοσία** (Κανονισμός 3.2) .....  
Food and catering (Regulation 3.2) .....
11. **Υγεία και ασφάλεια και πρόληψη ατυχημάτων** (Κανονισμός 4.3) .....  
Health and safety and accident prevention (Regulation 4.1) .....
12. **Ιατρική περίθαλψη επί πλοίου** (Κανονισμός 4.1) .....  
On-board medical care (Regulation 4.1) .....
13. **Διαδικασίες επίλυσης παραπόνων επί πλοίου** (Κανονισμός 5.1.5) .....  
On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5) .....
14. **Καταβολή μισθών** (Κανονισμός 2.2) .....  
Payment of wages (Regulation 2.2) .....

Όνομα: .....

Name: .....

Τίτλος: .....

Title: .....

Υπογραφή:

Signature:

Τόπος: .....

Place: .....

Ημερομηνία: .....

Date: .....

Σφραγίδα της αρχής, όπως αρμόζει

Seal or stamp of the authority, as appropriate

Ουσιώδεις ισοδυναμίες  
Substantial equivalencies(Σημείωση: Διαγράψτε τη δήλωση που δεν ισχύει)  
(Note: Strike out the statement which is not applicable)

Σημειώνονται οι ακόλουθες ουσιώδεις ισοδυναμίες, όπως προβλέπονται από το Άρθρο VI, παράγραφοι 3 και 4, της Σύμβασης, εκτός εάν αναφέρονται ανωτέρω (εισάγετε περιγραφή εάν ισχύει):

*The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted (insert description if applicable):*

.....

**Δεν χορηγήθηκε ισοδυναμία.**  
No equivalency has been granted.

Όνομα: .....

Name: .....

Τίτλος: .....

Title: .....

Υπογραφή:

Signature:

Τόπος: .....

Place: .....

Ημερομηνία: .....

Date: .....

Σφραγίδα της αρχής, όπως αρμόζει

Seal or Stamp of the authority as appropriate

Εξαιρέσεις  
Exemptions

(Σημείωση: Διαγράψτε τη δήλωση που δεν ισχύει)  
(Note: Strike out the statement which is not applicable)

Σημειώνονται οι ακόλουθες εξαιρέσεις που χορηγήθηκαν από την αρμόδια αρχή όπως προβλέπεται από τον Τίτλο 3 της Σύμβασης:

.....  
The following exemptions granted by the competent authority as provided in Title 3 of the Convention are noted:

.....  
Δεν χορηγήθηκαν εξαιρέσεις.  
No exemption has been granted.

Όνομα: .....

Name: .....

Τίτλος: .....

Title: .....

Υπογραφή:

Signature:

Τόπος: .....

Place: .....

Ημερομηνία: .....

Date: .....

Σφραγίδα της αρχής, όπως αρμόζει

Seal or Stamp of the authority, as appropriate

## Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας – Μέρος II

## Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Μέτρα που υιοθετήθηκαν για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση μεταξύ επιθεωρήσεων  
Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

Τα ακόλουθα μέτρα έχουν ληφθεί από τον πλοιοκτήτη, που κατονομάζεται στο Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας, στο οποίο επισυνάπτεται η παρούσα Δήλωση, για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση μεταξύ επιθεωρήσεων:

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(Αναφέρετε παρακάτω τα μέτρα που έχουν ληφθεί για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με καθένα από τα στοιχεία του Μέρους I)

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

- |     |  |   |
|-----|--|---|
| 1.  | Ελάχιστο όριο ηλικίας (Κανονισμός 1.1)   | ☐ |
|     | .....  |   |
|     | Minimum age (Regulation 1.1)   | ☐ |
|     | .....  |   |
| 2.  | Ιατρική πιστοποίηση (Κανονισμός 1.2)   | ☐ |
|     | .....  |   |
|     | Medical certification (Regulation 1.2)   | ☐ |
|     | .....  |   |
| 3.  | Προσόντα των ναυτικών (Κανονισμός 1.3)   | ☐ |
|     | .....  |   |
|     | Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)   | ☐ |
|     | .....  |   |
| 4.  | Συμβάσεις εργασίας ναυτικών (Κανονισμός 2.1)   | ☐ |
|     | .....  |   |
|     | Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)  | ☐ |
|     | .....  |   |
| 5.  | Χρήση αδειοδοτημένης ή πιστοποιημένης ή ρυθμισμένης ιδιωτικής υπηρεσίας ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας (Κανονισμός 1.4) | ☐ |
|     | .....  |   |
|     | Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)                   | ☐ |
|     | .....  |   |
| 6.  | Ώρες εργασίας ή ανάπαυσης (Κανονισμός 2.3)   | ☐ |
|     | .....  |   |
|     | Hours of work or rest (Regulation 2.3)   | ☐ |
|     | .....  |   |
| 7.  | Επίπεδα στελέχωσης επί του πλοίου (Κανονισμός 2.7)   | ☐ |
|     | .....  |   |
|     | Manning levels for the ship (Regulation 2.7)   | ☐ |
|     | .....  |   |
| 8.  | Ενδιαιτήση (Κανονισμός 3.1)  | ☐ |
|     | .....  |   |
|     | Accommodation (Regulation 3.1)   | ☐ |
|     | .....  |   |
| 9.  | Εγκαταστάσεις και ευκολίες αναψυχής επί πλοίου (Κανονισμός 3.1)  | ☐ |
|     | .....  |   |
|     | On-board recreational facilities (Regulation 3.1)  | ☐ |
|     | .....  |   |
| 10. | Διατροφή και τροφοδοσία (Κανονισμός 3.2)   | ☐ |
|     | .....  |   |
|     | Food and catering (Regulation 3.2)   | ☐ |
|     | .....  |   |
| 11. | Υγεία και ασφάλεια και πρόληψη ατυχημάτων (Κανονισμός 4.3)   | ☐ |
|     | .....  |   |
|     | Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)   | ☐ |
|     | .....  |   |
| 12. | Ιατρική περίθαλψη επί πλοίου (Κανονισμός 4.1)  | ☐ |
|     | .....  |   |
|     | On-board medical care (Regulation 4.1)   | ☐ |
|     | .....  |   |
| 13. | Διαδικασίες επίλυσης παραπόνων επί πλοίου (Κανονισμός 5.1.5)   | ☐ |
|     | .....  |   |
|     | On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)   | ☐ |
|     | .....  |   |
| 14. | Καταβολή μισθών (Κανονισμός 2.2)   | ☐ |
|     | .....  |   |
|     | Payment of wages (Regulation 2.2)  | ☐ |
|     | .....  |   |

Με το παρόν πιστοποιώ ότι τα ανωτέρω μέτρα έχουν ληφθεί για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση μεταξύ επιθεωρήσεων, με τις απαιτήσεις που καταγράφονται στο Μέρος Ι.

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Όνομα πλοιοκτήτη:<sup>1</sup>.....

Name of shipowner:1 .....

Διεύθυνση εταιρείας:.....

Company address: .....

Όνομα εξουσιοδοτημένου υπογράφοντος: .....

Name of the authorized signatory: .....

Τίτλος:.....

Υπογραφή εξουσιοδοτημένου υπογράφοντος:

Title: .....

Signature of the authorized signatory:

Ημερομηνία:.....

Date: .....

(Σφραγίδα του πλοιοκτήτη<sup>1</sup>)

(Stamp or seal of the shipowner1)

Τα ανωτέρω μέτρα έχουν εξετασθεί από (εισάγετε το όνομα της αρμόδιας αρχής ή του δεόντως αναγνωρισμένου οργανισμού) και, ύστερα από επιθεώρηση του πλοίου, έχουν προσδιορισθεί ότι εκπληρώνουν τους σκοπούς που αναφέρονται στο Πρότυπο Α5.1.3, παράγραφος 10 (β), σχετικά με τα μέτρα εξασφάλισης αρχικής και συνεχούς συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο Μέρος Ι της παρούσας Δήλωσης.

The above measures have been reviewed by (insert name of competent authority or duly recognized organization) and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Όνομα:.....

Name: .....

Τίτλος:.....

Title: .....

Διεύθυνση: .....

Address: .....

Υπογραφή:.....

Signature: .....

Τόπος: .....

Place:.....

Ημερομηνία:.....

Date: .....

(Σφραγίδα της αρχής, όπως αρμόζει)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

<sup>1</sup> Πλοιοκτήτης σημαίνει ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής, ο πράκτορας ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου από τον ιδιοκτήτη και ο οποίος, αναλαμβάνοντας την ευθύνη, αποδέχθηκε να αναλάβει τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ανεξάρτητα με το αν οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή άτομα εκπληρώνουν ορισμένα από τα καθήκοντα ή τις υποχρεώσεις για λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Βλέπε Άρθρο ΙΙ (1) (ι) της Σύμβασης.

<sup>2</sup> Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

ΕΜΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ  
EMBLEM OF THE HELLENIC REPUBLIC

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
HELLENIC REPUBLIC

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ  
MINISTRY OF SHIPPING, MARITIME AFFAIRS AND THE AEGEAN

Προσωρινό Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας  
Interim Maritime Labour Certificate

Εκδίδεται υπό των διατάξεων του Άρθρου V και του Τίτλου 5  
Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the

της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006  
Maritime Labour Convention, 2006

(αναφερόμενη στο εξής ως «Σύμβαση»)  
(referred to below as "the Convention")

υπό την εξουσία της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας  
under the authority of the Government of the Hellenic Republic

από [το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, που εδρεύει στον Πειραιά].

from [ the Ministry of Shipping, Maritime Affairs and the Aegean, based in Piraeus. ].

ή [πλήρης ονομασία και διεύθυνση του αναγνωρισμένου οργανισμού που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένος σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης].

or [full designation and address of the recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention].

Στοιχεία του πλοίου  
Particulars of the ship

Όνομα πλοίου .....

Name of ship .....

Διακριτικός αριθμός ή γράμματα .....

Distinctive number or letters .....

Αριθμός και Λιμένας νηολόγησης .....

Number and Port of registry .....

Ημερομηνία νηολόγησης .....

Date of registry .....

Ολική χωρητικότητα<sup>1</sup> .....

Gross tonnage<sup>1</sup> .....

Αριθμός IMO .....

IMO number .....

Τύπος πλοίου .....

Type of ship .....

Όνομα και διεύθυνση του πλοιοκτήτη <sup>2</sup> .....

.....

Name and address of the shipowner<sup>2</sup> .....

.....

Με το παρόν πιστοποιείται, για τους σκοπούς του Προτύπου A5.1.3, παράγραφος 7 της Σύμβασης ότι:

This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention, that:

<sup>1</sup> Για πλοία που καλύπτονται από το προσωρινό πρόγραμμα καταμέτρησης χωρητικότητας που υιοθετήθηκε από τον ΔΝΟ, η ολική χωρητικότητα είναι αυτή που περιλαμβάνεται στη στήλη ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ του Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας (1969). Βλέπε Άρθρο II (1) (γ) της Σύμβασης.

<sup>1</sup> For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

<sup>2</sup> Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

<sup>2</sup> Πλοιοκτήτης σημαίνει ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής, ο πράκτορας ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου από τον ιδιοκτήτη και ο οποίος, αναλαμβάνοντας τέτοια ευθύνη, αποδέχθηκε να αναλάβει τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ανεξάρτητα με το εάν οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπα εκπληρώνουν ορισμένα από τα καθήκοντα ή τις υποχρεώσεις για λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Βλέπε Άρθρο II (1) (ι) της Σύμβασης.

- (α) το παρόν πλοίο έχει επιθεωρηθεί, στο βαθμό που ήταν εύλογο και πρακτικά δυνατό, για τα στοιχεία που αναφέρονται στο Παράρτημα Α5-Ι της Σύμβασης, λαμβάνοντας υπόψη την βεβαίωση των στοιχείων υπό τα (β), (γ) και (δ) κατωτέρω,
- (a) this ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I to the Convention, taking into account verification of items under (b), (c) and (d) below;
- (β) ο πλοιοκτήτης έχει αποδείξει στην αρμόδια αρχή ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό ότι το πλοίο διαθέτει επαρκείς διαδικασίες για να συμμορφώνεται με τη Σύμβαση,
- (b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with the Convention;
- (γ) ο πλοίαρχος είναι εξοικειωμένος με τις απαιτήσεις της Σύμβασης και τις υποχρεώσεις για την εφαρμογή της, και
- (c) the master is familiar with the requirements of the Convention and the responsibilities for implementation; and
- (δ) έχουν υποβληθεί σχετικές πληροφορίες στην αρμόδια αρχή ή αναγνωρισμένο οργανισμό για την έκδοση Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας.
- (d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a Declaration of Maritime Labour Compliance.

Το παρόν Πιστοποιητικό ισχύει έως ..... υπό τον όρο επιθεωρήσεων σύμφωνα με τα Πρότυπα Α5.1.3 και Α5.1.4.

This Certificate is valid until ..... subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4.

Η ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης που αναφέρεται στο περίπτωση (α) κατά τα ανωτέρω ήταν .....

Completion date of the inspection referred to under (a) above was .....

Εκδόθηκε στ..... την .....

Issued at ..... on .....

Υπογραφή του νομίμως εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου που εκδίδει το Πιστοποιητικό.  
Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

(Σφραγίδα της εκδούσας αρχής, όπως αρμόζει)  
(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

ΧΑΡΤΟΣΗΜΑΝΣΗ



Άρθρο δεύτερο  
Εφαρμογή - Έναρξη ισχύος

1. Οι διατάξεις του εγκρινόμενου με την παρούσα απόφαση Κανονισμού:

α. εκτός των οριζομένων ειδικότερα στο Κεφάλαιο Γ΄ αυτού, τίθενται σε ισχύ προς εφαρμογή την 4η Ιανουαρίου 2014, χωρίς έως την ημερομηνία αυτή να θίγεται η εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας που ρυθμίζει θέματα αντίστοιχα με αυτές και χωρίς να περιορίζεται η δυνατότητα εφαρμογής τους από τη δημοσίευση της παρούσας, σε πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες ή πλόες μεταξύ λιμένων της αλλοδαπής. Ειδικά, η παράγραφος 1 του άρθρου 6 του Κανονισμού τίθεται σε ισχύ από τη δημοσίευση της παρούσας και έχει εφαρμογή σε ναυτικούς πλοίων κατά την έννοια του άρθρου 1 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, που κυρώθηκε με το Ν. 3816/1958 (Α΄32).

β. από την εφαρμογή τους, κατά την προηγούμενη περίπτωση, τροποποιούν τις διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας που ρυθμίζουν θέματα αντίστοιχα με αυτές, όσον αφορά στα πλοία και τους ναυτικούς που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής τους κατά το άρθρο 1 του Κανονισμού, χωρίς να θίγονται οι διατάξεις που εξασφαλίζουν ευνοϊκότερες συνθήκες στους ναυτικούς.

γ. δεν θίγουν την εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας, όσον αφορά σε πλοία και ναυτικούς που δεν εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής τους κατά το άρθρο 1 του Κανονισμού.

2. Οι αρμόδιες αρχές για τον έλεγχο εφαρμογής των διατάξεων του εγκρινόμενου με την παρούσα απόφαση Κανονισμού και οι κυρώσεις κατά των παραβατών ορίζονται από τα άρθρα τέταρτο και πέμπτο αντίστοιχα του Ν. 4078/2012.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 28 Ιουνίου 2013

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΥΓΕΙΑΣ

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ**

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ**