

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ΠΟΙΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Αγγελική Καλαπόδη

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιά ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2014

Δήλωση αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright

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

Αγγελική Καλαπόδη

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- κ. Μιχάηλ Παζαρζής (Επιβλέπων), Ομότιμος Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιά
- κ. Γεώργιος Σαμιώτης, Επίκουρος Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιά
- κ. Βασίλειος-Στυλιανός Τσελέντης, Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιά

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή της παρούσας διπλωματικής εργασίας, κ. Παζαρζή για την ευκαιρία που μου έδωσε να ασχοληθώ με το θέμα αυτό και για την καθοδήγηση, την ενθάρρυνση, την υποστήριξη του και γενικότερα την πολύτιμη συμβολή του σε όλα τα στάδια της εργασίας. Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους επιβλέποντες καθηγητές της παρούσας διπλωματικής, κ. Σαμιώτη και κ. Τσελέντη για τα εποικοδομητικά σχόλια και τις παρατηρήσεις τους.

Πανεπιστήμιο Πειραιά

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^Ο ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΟ ΘΕΜΑ	9
1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΤΗΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΙΘΑΡΧΙΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ.....	9
1.2 ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ Η ΕΠΑΝΔΡΩΣΗ ΑΥΤΩΝ	14
1.3 ΠΑΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	16
1.4 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΝΟΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΥΤΩΝ	21
1.5 ΟΡΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΟΡΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^Ο ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ	32
2.1 ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ	32
2.2 ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΩΝ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ Ε.Ν	34
2.3 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ.....	35
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^Ο ΤΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΑ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ	42
3.1 ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ	42
3.2 ΟΙ ΕΞΟΥΣΙΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ	44
3.2.1 <i>Αρμοδιότητες εκπροσώπησης</i>	46
3.2.3 <i>Ειδικές υποχρεώσεις του πλοίαρχου τεχνικής και οικονομικής φύσης</i>	50
3.3 ΝΟΜΙΚΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ	51
3.3.1 <i>Τα συμβολαιογραφικά καθήκοντα του πλοίαρχου</i>	51
3.3.2 <i>Τα ληξιαρχικά καθήκοντα του πλοίαρχου</i>	52
3.3.3 <i>Τα ανακριτικά καθήκοντα του πλοίαρχου</i>	53
3.3.5 <i>Η πειθαρχική εξουσία του πλοίαρχου</i>	55
3.4 ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΑ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ	56
3.4.1 <i>Ορισμός διατάξεων</i>	56
3.4.2 <i>Ειδικότερες επισημάνσεις κατά εδάφιο</i>	57
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^Ο ΤΑ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΑ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	64
4.1 ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΑ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑΤΑ ΜΕΛΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	64
4.1.1 <i>Ορισμός διατάξεων</i>	64
4.1.2 <i>Διατάξεις προδιαθέσεως νομιμότητας</i>	66
4.1.3 <i>Σχετικές συνάδουσες διατάξεις</i>	70
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^Ο ΕΠΙΒΟΛΗ ΠΟΙΝΩΝ	72
5.1 ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΕΣ ΠΟΙΝΕΣ	72
5.2 ΕΠΙΒΟΛΗ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΣΤΕΡΗΣΕΩΣ	76
5.3 ΕΠΙΒΟΛΗ ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΣΤΕΡΗΣΕΩΣ.....	78
5.4 ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΥΓΗ ΣΕ ΑΛΛΟΔΑΠΕΣ ΑΡΧΕΣ	78
5.5 ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΛΙΠΟΤΑΞΙΑ	80
5.6 ΆΛΛΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΜΕ ΤΙΣ ΠΟΙΝΕΣ	83
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	85
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	ΣΦΑΛΜΑ! ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΟΡΙΣΤΕΙ ΣΕΛΙΔΟΔΕΙΚΤΗΣ.

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως θέμα εξέτασης την ποινική και διοικητική ευθύνη του πλοιάρχου και του πληρώματος και τις συνακόλουθες κυρώσεις που επισύρει το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο. Για τους σκοπούς της παρούσας, θα επιχειρηθεί μια γενική επισκόπηση του νομικού πλαισίου που διέπει τη θέση του πλοιάρχου και του πληρώματος σε σχέση με τη λειτουργία των πλοίων. Ειδικότερα αναδεικνύεται ο κυρίαρχος ρόλος του πλοιάρχου, ο οποίος με την ιδιότητά του έχει αναγνωρισμένες από το νόμο εξουσίες που τον καθιστούν υπεύθυνο έναντι του πλοιοκτήτη, του πληρώματος και τρίτων. Ως προς το πλήρωμα επιχειρείται η περιγραφή των καθηκόντων τους που απορρέει εκ του νόμου σε συνάρτηση με την τήρηση της τάξης, της πειθαρχίας και της υγιεινής που απαιτείται να τηρείται επί του πλοίου.

Abstract

This thesis is to examining the criminal and administrative responsibility of the master and crew and subsequent penalties provided the existing legislative framework. For present purposes, we will attempt an overview of the legal framework regarding the position of captain and crew in connection with the operation of ships. Specifically is highlighted the dominant role of the master, who with his capacity has powers recognized by law which make him liable to the owner, crew and third parties. As for the crew a description of their duties arising by law is attempted in connection with the maintenance of order, discipline and hygiene required to be kept on board

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Εισαγωγή

Η παρούσα εργασία έχει στόχο να παρουσιάσει την ποινική και διοικητική ευθύνη του πλοιάρχου και του πληρώματος. Η μεθοδολογία της εργασίας στηρίζεται στη συλλογή δευτερογενών δεδομένων, τα οποία συλλέχθηκαν μέσα από βιβλία άρθρα σε περιοδικά αλλά και μέσα από επίσημους διαδικτυακούς τόπους.

Η εργασία παρατίθεται μέσα από πέντε κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζει εισαγωγικές έννοιες σχετικές με το θέμα και επιχειρεί μια ιστορική αναδρομή της τήρησης της πειθαρχίας και των ναυτικών κανονισμών στα πλοία. Εν συνεχεία αναφέρεται στα εμπορικά πλοία και στην επάνδρωσή τους.

Το δεύτερο κεφάλαιο αναλύει το πειθαρχικό δίκαιο εμπορικού ναυτικού και συγκεκριμένα τις ουσιαστικές και δικονομικές διατάξεις, τις συνθήκες διαμόρφωσης των πειθαρχικών διατάξεων και τους παράγοντες διαμόρφωσης και τήρησης των πειθαρχικών διατάξεων.

Το τρίτο κεφάλαιο μελετά τα καθήκοντα και τα πειθαρχικά παραπτώματα του πλοιάρχου, τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του πλοιάρχου, τις εξουσίες του πλοιάρχου, τις αρμοδιότητες εκπροσώπησης, τις ειδικές υποχρεώσεις του πλοιάρχου τεχνικής και οικονομικής φύσης, τα νομικά καθήκοντα και τις αρμοδιότητες του πλοιάρχου, τα συμβολαιογραφικά, ληξιαρχικά, ανακριτικά καθήκοντα του πλοιάρχου, τις αστυνομικές εξουσίες, την πειθαρχική εξουσία του πλοιάρχου και τα πειθαρχικά παραπτώματα πλοιάρχου.

Το τέταρτο κεφάλαιο περιγράφει τα καθήκοντα και τα πειθαρχικά παραπτώματα του πληρώματος, τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του πληρώματος, τις κύριες και παρεπόμενες υποχρεώσεις του πληρώματος και τα πειθαρχικά παραπτώματα μελών πληρώματος.

Τέλος το πέμπτο κεφάλαιο μελετά την επιβολή ποινών και συγκεκριμένα τις πειθαρχικές ποινές, την επιβολή προσωρινής στέρησης, την επιβολή οριστικής στέρησης, τις πειθαρχικές κυρώσεις και την προσφυγή σε αλλοδαπές αρχές και τέλος τις πειθαρχικές κυρώσεις για λιποταξία και άλλες σχετικές διατάξεις με τις ποινές.

Κεφάλαιο 1^ο - Εισαγωγικές έννοιες σχετικές με το θέμα

1.1 Ιστορική αναδρομή της τήρησης της πειθαρχίας και των ναυτικών κανονισμών στα πλοία

Κλασική αρχαιότητα

α. Από τη στιγμή που εμφανίστηκαν τα πλοία και ξεκίνησαν να δημιουργούνται οι αρχές και κανόνες του ναυτικού δικαίου, αυτόματα εμφανίστηκαν τα βασικά θέματα, συμβάντα και γεγονότα που είχαν να κάνουν με το πλοίο, τον πλοίαρχο και το πλήρωμα, καθώς και τις σχέσεις του με το κράτος¹.

β. Ειδικά για το θέμα της ισχύος πειθαρχικών διατάξεων στα εμπορικά πλοία κατά την αρχαιότητα επισημαίνονται:

i. η κρατική παρέμβαση και έλεγχος των πλοίων, των πλοιάρχων και των πληρωμάτων.

ii. ο καθορισμός εξουσιών και καθηκόντων των κυβερνητών καθώς και των καθηκόντων του πληρώματος

iii. οι πειθαρχικές κυρώσεις για παραβάσεις καθηκόντων και κανονισμών και η συγκρότηση Πειθαρχικών Συμβουλίων για το σκοπό αυτό.

γ. Παρακάτω αναφέρουμε δύο ενδεικτικά και αποδεικτικά αποσπάσματα τα οποία οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η επιβολή και τήρηση της πειθαρχίας καθώς και των ναυτικών κανονισμών στα εμπορικά πλοία, κατά την αρχαιότητα, ήταν το κύριο μέλημα και το πρώτιστο καθήκον των Κρατών - Πόλεων, με μεγάλα λιμάνια και ναυτιλιακή δραστηριότητα όπως η Αθήνα και οι Συρακούσες, για την προστασία της ζωής των επιβαινόντων στα πλοία και την ασφαλή και απρόσκοπτη άσκηση της ναυσιπλοΐας. Το σχετικό απόσπασμα παρατίθεται στο άρθρο 250.

Ειδικότερα:

I. Είναι άξιο αναφοράς το γεγονός που μνημονεύεται από τον Αθήναιο, ο οποίος αναφέρει στους "Δειπνοσοφιστές" (E 206 d) ότι, όταν το γιγαντιαίο, για την εποχή εκείνη, πλοίο η "Συρακουσία" ναυπηγήθηκε στις Συρακούσες από τον Αρχιμήδη για λογαριασμό του Ιέρωνα Β' των Συρακουσών έχοντας χωρητικότητα περίπου 2.000 τόνους, που σημαίνει ότι επανδρώθηκε ανάλογα με μεγάλο αριθμό

¹ Μαλέρμπας, Μ. (2001). Πειθαρχικό Δίκαιο Εμπορικού Ναυτικού. Αθήνα. Σταμούλης

πληρώματος και επρόκειτο να αποπλεύσει για Αλεξάνδρεια, συγκροτήθηκε ειδικό "δικαστήριο" για να εκδικάσει επιτοπίως και αμέσως αδικήματα και πειθαρχικά παραπτώματα που ενδεχομένως θα διαπράττονταν από το πολυπληθές πλήρωμα (600 μέλη) κατά την διάρκεια του πλου. Η σύνθεση του εν λόγω "δικαστηρίου" Πειθαρχικού Συμβουλίου κατά την σημερινή έννοια, αποτελείτο από τον Ναύκληρο, τον Κυβερνήτη και τον Πρωρέα. Οι δε σχετικές πειθαρχικές διατάξεις που εφαρμόζονταν κατά την ακροαματική διαδικασία ενώπιον του "δικαστηρίου" ήταν σύμφωνες με τους ισχύοντες νόμους των Συρακουσών.

Από την ανάλυση του αποσπάσματος προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- i. Στο λιμάνι των Συρακουσών ίσχυαν νόμοι που ρύθμιζαν τα καθήκοντα των μελών πληρώματος των εμπορικών σκαφών καθώς και τον τιμωρία τους σε περιπτώσεις παραβάσεων των σχετικών διατάξεων.
- ii. Οι πειθαρχικές κυρώσεις επιβάλλονταν από συλλογικό όργανο.
- iii. Η επιβολή των κυρώσεων γινόταν επιτόπια εντός του πλοίου κατά την διάρκεια του πλου και αμέσως μετά την διάπραξη του παραπτώματος, ώστε να μην υφίστανται περιπτώσεις παραγραφής με τα σημερινά δεδομένα
- iv. Σκοπός τη συγκρότησης του "δικαστηρίου" ήταν η διασφάλιση και προστασία των κανόνων δικαίου των Συρακουσών, αναφορικά με τα καθήκοντα του πληρώματος στα εμπορικά πλοία και η καταπολέμηση της συμπεριφοράς εκείνης από την οποία κινδύνευε η έννομη τάξη και πειθαρχία μέσα στο πλοίο κατά την διάρκεια του ταξιδιού προς Αλεξάνδρεια.

II. Η αναφορά που κάνει ο Αισχίνης στο έργο του "Κατά Κτησιφώντος" (158) μαρτυρά ότι στο Κράτος - Πόλη των Αθηνών υπήρχαν θεσπισμένοι νομοθετικοί κανόνες που αναφερόντουσαν σε επιβολή αυστηρής πειθαρχικής ποινής, στις περιπτώσεις απόδοσης ευθυνών σε ναυτικά ατυχήματα (βυθίσεις πλοίων κλπ).

Από την ανάλυση του αποσπάσματος προκύπτουν συγκεκριμένα συμπεράσματα:

i. Υπήρχε μόνιμη πορθμειακή γραμμή μεταξύ Πειραιά - Σαλαμίνας για την πάγια εξυπηρέτηση των μετακινούμενων πολιτών στο νησί.

ii. Είχε ψηφισθεί από το αρμόδιο νομοθετικό όργανο της πολιτείας νόμος, σύμφωνα με τον οποίο επιβαλλόταν η πειθαρχική ποινή οριστικής στέρησης του

ναυτικού επαγγέλματος στους πορθμείς σε περίπτωση κατά την οποία από υπαιτιότητά τους ανατρεπόταν το σκάφος κατά την διάρκεια του διάπλου.

iii. Η αμέλεια και μόνο του υπαιτίου δράστη πορθμέα, ως μορφή υπαιτιότητας, ήταν αρκετή για την επιβολή της αυστηρής ποινής σύμφωνα με το νόμο, ενώ εξυπακούεται ότι σε περίπτωση δόλου απειλείτο επίσης με ποινή θανάτου σύμφωνα με την προσφιλή συνήθεια των Αθηναίων.

iv. Σκοπός της πειθαρχικής ποινής ήταν η τήρηση των ναυτικών κανονισμών από τον πορθμέα, ο οποίος ήταν αναγκαίο, σύμφωνα με τη σχετική διάταξη του νόμου, να έχει την ανάλογη κατάρτιση και εμπειρία ώστε ασκώντας τα καθήκοντά του να μη διακυβεύεται η σωματική ακεραιότητα και η ζωή των επιβαινόντων.

Από τα παραπάνω αποσπάσματα του Αθηναίου και του Αισχίνη διαφαίνεται ότι η τήρηση της τάξης και πειθαρχίας καθώς και των ναυτικών κανονισμών από το πλήρωμα αποτέλεσε κύριο καθήκον και πρώτιστο μέλημα του Κράτους - Πόλη και των Κυβερνητών.

Βυζαντινή περίοδος

α. Στους Βυζαντινούς χρόνους, όταν επικρατούσαν οι γραπτοί κανόνες δικαίου για όλους τους κλάδους σχεδόν της Νομικής επιστήμης, ειδικά στον κλάδο του Ναυτικού δικαίου κυριάρχησαν ο Ναυτικός Νόμος των Ροδίων που συντάχθηκε την εποχή των Ισαύρων καθώς και τα κείμενα των Τίτλων Ζ' «Περί των εν ναυαγίω ριπτομένων και περί δικαίου υποστροφής» και ΙΑ' «Περί ναυτικών» του Β' Βιβλίου του συγγράμματος «Πρόχειρων Νόμων ή εξάβιβλος» του Κ. Αρμενόπουλου,

β. Στα κείμενα και των δύο Κωδίκων Ναυτικού Δικαίου υφίστανται ως και διατάξεις πειθαρχικού δικαίου. Ειδικότερα:

Ο Ναυτικός Νόμος των Ροδίων στο Μέρος ΙΙΙ Κεφάλαιο Ι κάνει μνεία για την επιβολή πειθαρχικής ποινής, σε περίπτωση διάπραξης κλοπής σε βάρος του εμπόρου ή του επιβάτη, με εκατό «ξυλαγωγίες» μέχρι και βασανισμό.

Στον τίτλο ΙΑ' «Περί Ναυτικών» του «Πρόχειρον Νόμον» του Κ. Αρμενόπουλου αναφέρεται στην παργ. 2 «*εάν το πλοίο ναυαγήσει ή και εις τελείαν καταντήση απόλειαν, και οι επιβάται και οι ναύται ενάγονται*». Αλλά και σε όλες τις παρακάτω παραγράφους του Τίτλου η μη τήρηση των σχετικών διατάξεων απειλείται με ενοχή του παραβάτη.

«Ενέχεσθαι» - «ενέχεται» είναι οι ρηματικοί προσδιορισμοί που προδικάζουν την πειθαρχική τιμωρία των υπαιτίων ναυτικών με προφανείς επαπειλούμενες αυστηρές κυρώσεις σε περίπτωση πειθαρχικής παράβασης.

Νεώτερα χρόνια

α. Στη νεότερη ιστορία του Ελληνικού Ναυτικού ενδεικτική και ανεπανάληπτη είναι η έγγραφη παρατήρηση που κάνει ο ναύαρχος Γ. Σαχτούρης με ημερομηνία 29/6/1824 στο ημερολόγιο του πλοίου του «Η ΑΘΗΝΑ2» του οποίου ήταν κυβερνήτης κατά την εκστρατεία υπέρ Ψαρών.

β. Η εν λόγω ημερολογιακή εγγραφή, από την οποία διαφαίνεται το πνεύμα που κατείχε τον Ναύαρχο κατά την άσκηση των καθηκόντων του, είναι πολύ αξιόλογη και παρατίθεται παρακάτω:

«Η τοιαύτη υπόθεσις αφιερώνεται εις την επίκρισιν και εξέτασιν των προυχόντων της Ύδρας δια να εμποδίσουν τας τοιαύτας παρανομίας αίτινες δύνανται αν παραβλεφθούν να φέρουν όλεθρον εις την θαλασσοπλοΐαν μας.

Ανάγκη προς τούτοις να περιορισθώσι όσοι των καπετανέων παραβλέποντες τα χρέη των ξεμακρύνονται από τον στόλον, ενασχολούνται εις την λεηλασίαν, και παραβλέπουσι τας καταχρήσεις, αρπαγάς και αδικίας των συντροφοναυτών τους τας οποίας μεταχειρίζονται εις κάθε τόπον όπου ήθελαν πατήση, φιλικόν ή εχθρικόν. Πόσον λύπης πρόξενου είνε εις ένα πατριώτην να ακούση να μηκτιρίζεται το Ελληνικόν ναυτικόν μας με ατίμους επωνυμίας ... ; ας έχωμεν συμπάθειαν αν παρατρέχοντες ολίγον του σκοπού μας περιγράψωμεν τα σφάλματα των συναδέλφων μας αυτά είνε κοινά εις κάθε αναγεννόμενον έθνος, ηθέλαμεν είσθαι άξιοι κατηγορίας αν τα εσιωπούσαμεν. Ήδη δε γνωστοποιούντες τα προς τους καλούς πατριώτας, ελπίζεται ότι αυτοί θέλουν λάβει μέτρα και θέλει βάλουν όρον και τάξιν εις το Ναυτικόν μας, καθ' όσον επιδέχεται εις τας νυν περιστάσεις και να εμποδίσωσι τον κίνδυνον του να γένουν μισητοί και από αυτούς τους ιδίους αδελφούς μας συναγωνιζομένους με ημάς».

γ. Το παραπάνω απόσπασμα από το ναυτικό ημερολόγιο του Ναυάρχου Γ. Σαχτούρη συνάδει απόλυτα με τις ειδικές ποινικές διατάξεις του άρθρου 235 παρ. 1 (α) - (β) - (γ) και (δ) του ΚΔ.Ν.Δ. η παράβαση των οποίων τιμωρείται παράλληλα και πειθαρχικά σύμφωνα με το άρθρο 249 (β).

δ. Το πνεύμα της ημερολογιακής εγγραφής εστιάζεται στις εξής αρχές του Πειθαρχικού Δικαίου του Ε.Ν.:

- i. Στην τήρηση τάξης και πειθαρχίας από το πλήρωμα.
 - ii. Στην υποχρέωση του καπετάνιου να αναφέρει τυχόν ποινικά ή πειθαρχικά παραπτώματα των μελών πληρώματος του πλοίου του και η ενοχή του σε περίπτωση απόκρυψης ή συγκάλυψης
 - iii. Στη λήψη ανάλογων μέτρων από τους αρμόδιους υπεύθυνους της Πολιτείας προς τιμωρία των υπαιτίων ναυτικών και επιβολή της τάξης και πειθαρχίας στο Ναυτικό.
- ε. Αν το σκάφος του Ναυάρχου Γ. Σαχτούρη εκείνη την εποχή ήταν σε εμπόλεμη κατάσταση είναι αδιάφορο. Η έννοια της πειθαρχίας και της έννομης τάξης στον θαλάσσιο χώρο κατά την άσκηση των υπηρεσιακών καθηκόντων δεν διακρίνεται σε εμπορική ή πολεμική. Άλλωστε το πλοίο, το πλήρωμα και ο ίδιος ο Ναύαρχος προέρχονται από το εμπορικό Ναυτικό για να προσφέρουν με τα δικά τους εμπορικά πλοία τις υπηρεσίες τους στην χώρα.

Τα χρόνια μετά την απελευθέρωση

α. Μετά τη συγκρότηση της πρώτης Κυβέρνησης του Ιωάννη Καποδίστρια άρχισε η οργάνωση των κρατικών υπηρεσιών.

Συντάχθηκε και δημοσιεύτηκε σε νόμο ο Οργανισμός της Εμπορικής ναυτιλίας ο οποίος προέβλεπε την εφαρμογή του σε όλη τη επικράτεια από την 1/8/1828. Την 20/8/1828 τέθηκαν σε εφαρμογή με νόμο πλήρεις κανονισμοί για τα Λιμεναρχεία, χωρίς να παραβλέπουν το άμεσο και προσωπικό ενδιαφέρον του πρώτου Κυβερνήτη, πριν ακόμη την ανάληψη των καθηκόντων του αλλά και μετέπειτα μέσω δράσης, για την πλήρη πάταξη της πειρατείας η οποία επικρατούσε σε όλο το Ελλαδικό θαλάσσιο χώρο.

β. Με την έναρξη της μοναρχίας του Όθωνα εκδηλώθηκε ενδιαφέρον και ελήφθη μέριμνα για την Εμπορική Ναυτιλία.

Έτσι συντάχθηκαν και δημοσιεύθηκαν τα πρώτα Διατάγματα που αφορούσαν την Εμπορική Ναυτιλία και στα οποία αφ' ενός υπήρχαν διατάξεις αναφορικά με τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις του Πλοιάρχου και του πληρώματος και αφ' ετέρου προέβλεπαν την επιβολή από τις τότε Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές, ποινικών - πειθαρχικών και διοικητικών κυρώσεων σε περιπτώσεις παραβάσεων των υπηρεσιακών καθηκόντων. Επίσης παράλληλα ρυθμίζονταν και οι υποχρεώσεις και τα καθήκοντα των Λιμενικών Αρχών.

Τα Διατάγματα είναι:

i. Διάταγμα της 4/23 Ιαν. 1834 (ΦΕΚΑ' 4) «Οργανισμός των Λιμενίων Αρχών»².

ii. Διάταγμα της 15 (27) 18 Δεκ. 1836 «Περί αστυνομίας της Εμπορικής Ναυτιλίας»³ και

iii. στη συνέχεια δημοσιεύθηκε ο Νόμος Δ' της 30/3/1845 «Περί ναυταπάτης και πειρατείας» που καταργήθηκε από τις διατάξεις του πρώτου δημοσιευθέντος Π.Π.ΚΕ.Ν. με το Ν.Δ. 13/15 Δεκ. 1923.

Οι διατάξεις επικράτησαν για πολλές δεκαετίες και υπήρξαν τα νομικά θεμέλια, ιδίως του τομέα που μας αφορά και εξετάζουμε, στα οποία στηρίχθηκαν και διαμορφώθηκαν οι μετέπειτα κανόνες Ναυτικού δικαίου του δεύτερου Βιβλίου (άρθρα 226 - 524) του Εμπορικού Νόμου ΓΨΙΖ του 1910 και στη συνέχεια βέβαια του Κ.Ι.Ν.Δ. καθώς και του ΚΔ.Ν.Δ.

1.2 Τα εμπορικά πλοία και η επάνδρωση αυτών

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

I. Η θεμελιώδης υποχρέωση που απορρέει για το ναυτικό από τη σύμβαση ναυτολόγησεως είναι να εκτελεί την υπηρεσία για την οποία προσλήφθηκε⁴. Στην υποχρέωση αυτή του ναυτικού, βέβαια, αντιστοιχεί το δικαίωμα του

πλοιοκτήτη (ή του εφοπλιστή) να αξιώσει την εκτέλεση της υπηρεσίας αυτής και, μάλιστα, όπως ο νόμος ορίζει.

Το ειδικότερο περιεχόμενο της υποχρέωσης αυτής και της αντίστοιχης παροχής στην οποία υποχρεούται ο ναυτικός, καθορίζεται από το νόμο, τους κανονισμούς, τη σύμβαση ναυτολόγησεως, τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας, τις κρατούσες ναυτιλιακές συνήθειες⁵. Εξάλλου, ποικίλλει ανάλογα με την κατηγορία

² Διάταγμα της 4/23 Ιαν. 1834 (ΦΕΚΑ' 4) «Οργανισμός των Λιμενίων Αρχών»

³ Διάταγμα της 15 (27) 18 Δεκ. 1836 «Περί αστυνομίας της Εμπορικής Ναυτιλίας»

⁴ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 57 § 1)

⁵ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (άρθρα 57 § ΚΙΝΔ, 135, 95 ΚΔΝΔ)

του πλοίου και την ειδικότητα και το βαθμό του ναυτικού. Κάθε ναυτικός μπορεί κάτω από ορισμένες συνθήκες να υποχρεωθεί να προσφέρει και πρόσθετη και υπερωριακή εργασία⁶. Η υποχρέωση αυτή όμως είναι παρεπόμενη.

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

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

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

⁶ άρθρα 57 § 2 ΚΙΝΔ, 97 και 98 ΚΔΝΔ

1.3 Παρεπόμενες υποχρεώσεις του πληρώματος

I. Υποχρέωση άμεσης επιβίβασης και παρουσίας στο πλοίο.

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

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

2. Οι υποχρεώσεις αυτές του ναυτικού δεν απορρέουν μόνο από τη σύμβαση ναυτολόγησης, αλλά και από το νόμο, όπως δείχνει το γεγονός ότι προβλέπονται από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Πραγματικά, κάθε ναυτικός είναι μέλος του πληρώματος. Η νόμιμη σύνθεση του πληρώματος όμως είναι στοιχείο αποφασιστικό για την πλοϊμότητα του πλοίου⁷ και αυτή, με τη σειρά της, είναι απαραίτητη για την ασφάλεια του πλου και τη διεξαγωγή του χωρίς εμπόδια. Φυσικό είναι, λοιπόν, ότι η νόμιμη σύνθεση του πληρώματος ενδιαφέρει όχι μόνο τη ναυτική επιχείρηση, αλλά και όλα εκείνα τα πρόσωπα που έχουν σχέση με τη ναυτική αποστολή, όπως και με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας γενικότερα. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ο νόμος καθιερώνει πειθαρχικές και ποινικές κυρώσεις όταν ο ναυτικός παραβιάζει τις εν λόγω υποχρεώσεις του.

Αυτός, επίσης, είναι ο λόγος που δικαιολογεί το δικαίωμα το οποίο δίνει ο νόμος στον πλοίαρχο να υπαναχωρεί ή να καταγγέλλει τη σύμβαση ναυτολόγησεως σε διάφορες περιπτώσεις. Ο πλοίαρχος έχει όχι μόνο δικαίωμα, αλλά και υποχρέωση

⁷ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 11 ΚΙΝΔ)

να υπαναχωρήσει ή να καταγγείλει τη σύμβαση στις περιπτώσεις αυτές. Γιατί, καθώς είναι τόσο εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη (ή του εφοπλιστή), όσο και υποχρεωμένος από το νόμο να συγκροτεί το πλήρωμα και να φροντίζει για τη νόμιμη σύνθεσή του⁸, οφείλει να προβαίνει έγκαιρα σε αναπλήρωση του ναυτικού ο οποίος δεν επιβιβάζεται στο πλοίο ή απουσιάζει από αυτό.

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

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

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

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

Η υποχρέωση αυτή, βέβαια, αφορά κατά κύριο λόγο το συμφέρον του πλοιοκτήτη (ή του εφοπλιστή). Για αυτό και η παράβασή της έχει σοβαρές αστικές

⁸ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (άρθρα 39 ΚΙΝΔ, 105 και 106 ΚΑΝΔ)

συνέπειες σε βάρος του ναυτικού. Π.χ. συνεπάγεται στέρηση μισθού⁹ ή και υποχρέωση αποζημιώσεως¹⁰ κ.ά. Παράλληλα όμως συνάπτεται με το γεγονός της συμμετοχής του ναυτικού στην κοινωνία του πλοίου και αποβλέπει στη διατήρηση της τάξης και ασφάλειας στην κοινωνία αυτή κατά τη διάρκεια του πλου.

Αυτό φαίνεται στις επιμέρους υποχρεώσεις που επιβάλλει ο νόμος στον ναυτικό ως παρεπόμενες στην υπηρεσία του. Όπως πχ στην υποχρέωσή του να είναι καθαρός κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας, να είναι νηφάλιος, να φέρει την κανονισμένη στολή, να μην καπνίζει σε μέρη του πλοίου όπου απαγορεύεται το κάπνισμα κ.ά. Συνέπειά της σημασίας που έχουν οι επιμέρους αυτές υποχρεώσεις του ναυτικού, είναι ότι η παράβασή τους συνεπάγεται πειθαρχική και ποινική δίωξή του.

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

Με τις διατάξεις αυτές καθιερώνεται η υποχρέωση του ναυτικού για αυστηρή πειθαρχία, «στρατιωτική» ή «οιονεί στρατιωτική», όπως συνήθως τη χαρακτηρίζουν. Το άρθρο 57 § 1 ΚΙΝΔ, όπως άλλωστε κατ' αρχήν και το άρθρο 130 ΚΑΝΔ, επιβάλλουν την πειθαρχία σε συνάρτηση με την εκτέλεση της υπηρεσίας του ναυτικού. Το άρθρο 130 ΚΑΝΔ όμως προβλέπει υποχρέωση πειθαρχίας και πέρα από την εκτέλεση της υπηρεσίας του. Και αυτό γιατί η πειθαρχία του ναυτικού δεν αφορά μόνο το θαλάσσιο επιχειρηματία (τον εργοδότη του), αλλά ολόκληρη την κοινωνία του πλοίου και την ασφάλεια του πλου. Για αυτό και η ανυπακοή συνεπάγεται και ποινική δίωξη του απείθαρχου ναυτικού¹¹. Ακόμα, η υποχρέωση πειθαρχίας αφορά και το κοινωνικό συμφέρον. Πραγματικά, το άρθρο 210 § 2 ΚΑΝΔ θεωρεί επιβαρυντική περίπτωση την ανυπακοή σε διαταγή που αφορά τη σωτηρία πλοίου ή ανθρώπων που κινδυνεύουν στη θάλασσα.

⁹ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 65 ΚΙΝΔ)

¹⁰ Αστικός Κώδικας Εμπορικού Δικαίου (άρθρα 652, 914 ΑΚ)

¹¹ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 210 ΚΑΝΔ)

III. Υποχρέωση πρόσθετης και υπερωριακής εργασίας.

1. Πέρα από την κύρια υπηρεσία για την οποία προσλήφθηκε, ο ναυτικός μπορεί να υποχρεωθεί να εκτελέσει και πρόσθετη και υπερωριακή εργασία. Πραγματικά, το άρθρο 57 § 2 ΚΙΝΔ ορίζει ότι ο πλοίαρχος μπορεί, κατά τη διάρκεια του πλου, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να αναθέσει προσωρινά στο ναυτικό υπηρεσία διαφορετική ή επιπλέον από εκείνη την οποία ανέλαβε με τη σύμβαση, εφόσον δεν είναι ασυμβίβαστη με το βαθμό του. Η πρόσθετη αυτή εργασία είναι υποχρέωση για το ναυτικό και η μη εκτέλεσή της αποτελεί ποινικό και πειθαρχικό παράπτωμα. Για αυτήν όμως ο ναυτικός δικαιούται να απαιτήσει πρόσθετη αμοιβή, ανάλογη με το μισθό του και τις ειδικές περιστάσεις, κατ' ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 659 εδ. 2 ΑΚ, στο οποίο ρητώς παραπέμπει το άρθρο 57 § 3 ΚΙΝΔ. Μάλιστα, η απαίτηση αυτή του ναυτικού είναι απαίτηση αμοιβής για νόμιμη εργασία και όχι απαίτησης αποζημιώσεως.

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

Στα πλαίσια της γενικής αυτής υποχρέωσης, περιλαμβάνεται ασφαλώς και η υποχρέωση του ναυτικού να παρέχει πρόσθετη και υπερωριακή εργασία για την αποτροπή ναυαγίου του πλοίου όταν αυτό κινδυνεύει. Αλλά και από τις διατάξεις των άρθρων 133, 134 ΚΑΝΔ και 62 ΚΙΝΔ, συνάγεται, έστω και έμμεσα, ότι ο ναυτικός έχει υποχρέωση να παρέχει τη συνδρομή του για τη διάσωση του πλοίου, των επιβατών και του φορτίου, αν κληθεί από τον πλοίαρχο ή από την αρμόδια αρχή.

Η υποχρέωση αυτή του ναυτικού, που αντισταθμίζεται με πρόσθετη αμοιβή, συνάπτεται με αντίστοιχη υποχρέωση και του πλοίαρχου να παρέχει κάθε δυνατή βοήθεια σε πλοία ή αεροσκάφη ή πρόσωπα κινδυνεύοντα «εν θαλάσση» εφόσον δε

δημιουργείται σοβαρός κίνδυνος για το πλοίο ή τους επιβαίνοντες¹². Και έχει κοινωνικούς στόχους. Δηλαδή την προαγωγή της πατροπαράδοτης αλληλεγγύης των ναυτικών μπροστά στους κινδύνους της ναυσιπλοΐας. Για αυτό δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε με την άποψη ότι η υποχρέωση αυτή απορρέει μόνο από την υποχρέωση πίστωσης την οποία οφείλει ο εργαζόμενος στον εργοδότη.

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

Το άρθρο 58 § 1 ΚΙΝΔ απαγορεύει στον ναυτικό να φορτώνει στο πλοίο πράγματα, χωρίς ρητή έγγραφη άδεια του πλοιάρχου. Η απαγόρευση αφορά τη φόρτωση πραγμάτων γενικώς. Συνεπώς, αφορά οτιδήποτε φορτώνει ο ναυτικός για δικό του λογαριασμό ή για λογαριασμό άλλου. Πολύ περισσότερο, φυσικά, η απαγόρευση αφορά τη φόρτωση ναρκωτικών, οινοπνευματωδών ποτών, όπλων, εύφλεκτων ή επικίνδυνων υλών. Όσον αφορά, μάλιστα, τον πλοίαρχο, υποχρεούται και με ποινική ευθύνη του να φροντίζει να μην εισκομίζονται παρόμοιες ουσίες στο πλοίο¹³.

Από τη διατύπωση του άρθρου 58 ΚΙΝΔ, πάντως, συνάγεται ότι επιτρέπεται η φόρτωση ύστερα από ρητή έγγραφη άδεια, που πρέπει να δίνεται πριν από τη φόρτωση. Κατά συνέπεια, η φόρτωση δεν επιτρέπεται ούτε με άδεια του πλοιάρχου που συνάγεται σιωπηρά, ούτε με συναίνεση που παρέχεται εκ των υστέρων.

Όπως συνεπάγεται από τις κυρώσεις που προβλέπει το άρθρο 58 § 2 ΚΙΝΔ, η απαγόρευση αυτή αποβλέπει στην προστασία τόσο του πλοιοκτήτη (ή του εφοπλιστή), όσο και τρίτων, φορτωτών, επιβατών κτλ. Πραγματικά, ο ναυτικός, που παραβιάζει την απαγόρευση του άρθρου 58 § 1 ΚΙΝΔ, ευθύνεται «εις ανόρθωσιν πάσης ζημίας»¹⁴. Συνεπώς, της ζημίας που προκαλείται τόσο στην εφοπλιστική επιχείρηση, όσο και σε κάθε τρίτο.

Σε περίπτωση παραβάσεως αυτής της υποχρεώσεως, εξάλλου, ο πλοίαρχος δικαιούται κατά το άρθρο 58 § 2 ΚΙΝΔ: ή να αποθέσει στην ξηρά τα πράγματα που φορτώθηκαν χωρίς την άδειά του, αν τα ανακαλύψει πριν από τον απόπλου ή κατά το χρόνο που το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι ή να τα ρίξει στη θάλασσα, αν τα ανακαλύψει μετά τον απόπλου και ενώ το πλοίο ταξιδεύει. Η κύρωση αυτή, όπως ορίζεται στη συμπληρωματική έκθεση του σχεδίου ΚΙΝΔ, έχει σκοπό να αποτρέψει

¹² άρθρο 120 ΚΑΝΔ

¹³ άρθρα 108, 109 ΚΑΝΔ

¹⁴ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 58 § 2 ΚΙΝΔ)

δυσχέρειες που ενδεχομένως θα μπορούσαν να προκύψουν, αν σε αλλοδαπή πολιτεία ισχύουν διατάξεις που πλήττουν τη λαθραία εισαγωγή στο πλοίο πραγμάτων ή υλών των οποίων απαγορεύεται η μεταφορά. Η κύρωση όμως θεωρείται αναχρονιστική και σκληρή και η δικαιολογία της εξεζητημένη. Όπως συνάγεται, από τη συμπληρωματική εισηγητική έκθεση, στις προπαρασκευαστικές εργασίες του ΚΙΝΔ υποστηρίχτηκε ότι «η ρίψις εις την θάλασσαν» των πραγμάτων αυτών είναι αντισυνταγματική και αντίθετη στις αρχές του ποινικού δικαίου για τη δήμευση. Αξίζει να παρατηρήσουμε, εξάλλου, ότι ο ίδιος πλοίαρχος είναι απαλλαγμένος από την κύρωση αυτή, παρόλο που και αυτός έχει υποχρέωση να μη φορτώνει πράγματα για λογαριασμό του χωρίς έγγραφη άδεια του πλοιοκτήτη (ή του εφοπλιστή) (άρθρο 46 ΚΙΝΔ). Πραγματικά, αν ο πλοίαρχος παραβιάσει την υποχρέωση αυτή, οφείλει μόνο να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη.

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

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

1.4 Διαμόρφωση κανόνων ναυτικού δικαίου και εξέλιξη αυτών

Οι πρώτες οργανωμένες προσπάθειες για ενοποίηση και κωδικοποίηση του σύγχρονου Ναυτικού Δικαίου, ξεκινάνε στα τέλη του δέκατου ένατου αιώνα σε παγκόσμιο επίπεδο. Πρώτη σε αυτή την προσπάθεια στάθηκε η Ένωση Διεθνούς Δικαίου (International Law Association, ILA), η οποία συστάθηκε το 1873 στις Βρυξέλλες ενώ σήμερα έχει έδρα στο Λονδίνο. Στη συνέχεια, ιδρύθηκε επίσημα το 1897 στις Βρυξέλλες, ο παλιότερος διεθνής ναυτικός οργανισμός, που ονομαζόταν “Comité Maritime International” (Διεθνής Ναυτική Επιτροπή). Αν και ο

συγκεκριμένος οργανισμός ιδρύθηκε μετά από τον ILA, ήταν ουσιαστικά ο πρώτος που ασχολήθηκε μόνο με το Ναυτικό Δίκαιο¹⁵.

Ο οργανισμός ιδρύθηκε από Βέλγους εμπόρους, πολιτικούς και οικονομολόγους, με στόχο να προταθεί στον ILA, η ολοκληρωτική κωδικοποίηση του παγκόσμιου Ναυτικού Δικαίου. Η ενοποίηση τελικά των κανόνων του Ναυτικού Δικαίου, πέτυχε μέσω αυτών των δύο οργανώσεων σε πολλά ζητήματα. Ένα σύνολο διεθνώς αποδεκτών κανόνων οι Κανόνες της Υόρκης-Αμβέρσας (York-Antwerp Rules) αποτελούσαν]την γενική εφαρμογή του Δικαίου στην θάλασσα και πιο ειδικά είχαν να κάνουν με την εφαρμογή της γενικής αβαρίας.

Οι παραπάνω κανόνες σε επόμενες συνεδριάσεις (1924, 1994, 2004) αναθεωρήθηκαν και εμπλουτίστηκαν. Επιπλέον, οι Κανόνες της Χάγης (Hague Rules) νομοθετήθηκαν το 1924. Αυτοί είχαν να κάνουν περισσότερο με απαλλακτικές ρήτρες φορτωτικών. Αντιπροσώπευαν μια πρωταρχική απόπειρα της παγκόσμιας κοινότητας, προς μια λειτουργική και ενιαία επίλυση, για το τακτικό ζήτημα των πλοιοκτητών, και την ευθύνη που έφεραν για απώλεια ή ζημία εμπορευμάτων που μετέφεραν. Ο σκοπός ήταν η θέσπιση ελάχιστης υποχρεωτικής ευθύνης των μεταφορέων και αναλόγως κατά περίπτωση¹⁶.

Ο φορτωτής, όπως προβλέπεται από τους Κανόνες της Χάγης, αναλαμβάνει το κόστος της απώλειας ή της καταστροφής των εμπορευμάτων, εφόσον δεν μπορεί να αποδείξει ότι το πλοίο ήταν αναξιόπλοιο ή επανδρωμένο ελλιπώς ή ανίκανο για ασφαλή μεταφορά και διατήρηση του φορτίου. Έτσι, ο μεταφορέας μπορεί να αποφύγει την ευθύνη για τους κινδύνους που ξεκινούν από ανθρώπινα λάθη, αφού επιδείξει την επιμέλεια που χρειάζεται και το πλοίο είναι κατάλληλα επανδρωμένο και αξιόπλοιο¹⁷.

Σε σχέση με το πώς καταμερίζουν τις ευθύνες, οι συγκεκριμένες διατάξεις ήταν πολλές φορές αντικείμενο συζητήσεων. Ωστόσο οι Κανόνες της Χάγης, είναι το βασικό στερέωμα της εθνικής νομοθεσίας για τα περισσότερα από τα σημαντικά εμπορικά κράτη και φαίνεται να καλύπτουν περισσότερο από 90% του διεθνούς

¹⁵ Αλιβιζάτος Β. (1998). *Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου*. Σημειώσεις παραδόσεων. ΕΜΠ

¹⁶ Κιάντου Παμπούκη Α. (2003). *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος Ι*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη

¹⁷ Ποταμιάνος Γ. (1979). *Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου-Ναυτικό, Πτωχευτικό*. Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα-Κομοτηνή.

εμπορίου. Οι βασικές διατάξεις περί ευθύνης δεν έχουν μεταβληθεί και οι κανόνες έχουν ενημερωθεί από δύο πρωτόκολλα .

Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.) με δύο όργανά του, την Επιτροπή για το Διεθνές Δίκαιο του Εμπορίου (UNCITRAL) και την Επιτροπή για το Διεθνές Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD), συμμετείχε σημαντικά και τελικά πέτυχε την ενοποίηση και την κωδικοποίηση πολλών διατάξεων Ναυτικού Δικαίου. Στη Σύμβαση του Αμβούργου (31 Μαρτίου του 1978), επιβεβαιώθηκε επίσημα η απόφαση να οριστούν κανόνες σχετικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων στην θάλασσα¹⁸.

Η σύμβαση τέθηκε σε ισχύ το 1992, διακρινόταν σε επτά μέρη και συμπεριλάμβανε 34 άρθρα, σε σχέση με την ενοποίηση του δικαίου της φορτωτικής. Κατόπιν πολλές διεθνείς συμβάσεις ακολούθησαν, από τις οποίες οι πιο πολλές ήταν υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) και είχαν να κάνουν βασικά με ζητήματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, από τη μόλυνση από πλοίων, πετρελαιοφόρων ή πλοίων μεταφοράς πυρηνικών όπλων.

Δύο από τις σημαντικότερες συμβάσεις, που έχουν υιοθετηθεί από τα κράτη-μέλη, στα πλαίσια του ΙΜΟ, είναι η σύμβαση για την ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας SOLAS (Safety Of Life At Sea) του 1974, που αναθεωρήθηκε και επεκτάθηκε το 1995, καθώς και η σύμβαση για την πρόληψη της μόλυνσης του περιβάλλοντος από πλοία (MARPOL, Maritime Pollution), η οποία υιοθετήθηκε το 1973 και αναθεωρήθηκε το 1978.

Το “Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο” (Chambre International de Commerce), ιδρύθηκε στο Παρίσι το 1919. Το επιμελητήριο είχε στόχο την υποστήριξη του εμπορίου και των επενδύσεων με απόπειρες για την κωδικοποίηση των Ναυτικών Συνηθειών και των Γενικών Όρων Συναλλαγών, σχετικά με τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων.

Από τις απόπειρες αυτές προέκυψε η θέσπιση των “Διεθνών Κανόνων για τη Μετάφραση των Εμπορικών Όρων” (Incoterms), που αφορούν: α) στην κατανομή των ευθυνών για το εμπόρευμα (RISKS) και β) στις δαπάνες (COSTS) που προκύπτουν κατά την μετακίνηση του εμπορεύματος της συναλλαγής, από την αποθήκη του εξαγωγέα μέχρι τον τελικό τόπο προορισμού που έχει συμφωνηθεί. Οι όροι αυτοί,

¹⁸ Πουλαντζάς Ν. (2005). *Ναυτικό Δίκαιο*. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

είναι αναγκαίοι για την ταχύτητα των συναλλαγών και τον συντονισμό των διαφόρων συνηθειών και νομοθεσιών και κατηγοριοποιούνται σε τέσσερις κυρίως ομάδες¹⁹:

α) Όρος όπου ο πωλητής θέτει τα εμπορεύματα στη διάθεση του αγοραστή στις εγκαταστάσεις του πωλητή (όρος "E"): EXW=Ex Works=εκ του εργοταξίου (..... κατονομαζόμενος τόπος).

β) Όροι όπου ο πωλητής καλείται να παραδώσει τα εμπορεύματα στο μεταφορέα που θα του υποδείξει ο αγοραστής (οι όροι "F"): FCA=Free Carrier=ελεύθερο στον μεταφορέα (..... κατονομαζόμενος τόπος). FAS=Free Alongside Ship=ελεύθερο παράπλευρα του πλοίου (.....κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης). FOB=Free On Board= ελεύθερο επί του πλοίου (..... κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης).

γ) Όροι όπου ο πωλητής υποχρεώνεται να συνάψει σύμβαση μεταφοράς, αλλά χωρίς να αναλαμβάνει τον κίνδυνο της απώλειας ή της ζημιάς των εμπορευμάτων ή των πρόσθετων εξόδων που ενδέχεται να ανακύψουν μετά τη φόρτωση και αποστολή των εμπορευμάτων (όροι "C"): CFR=Cost And Freight, CIF=Cost, Insurance and Freight, CPT=Carriage Paid To

1.5 Ορισμός βασικών όρων εργασίας

Το Ναυτικό Δίκαιο είναι ο κλάδος του Δικαίου που ορίζει τις ανθρώπινες ενέργειες με αντικείμενο την αξιοποίηση της προοπτικής που προσφέρει η θάλασσα σαν πηγή ενέργειας και πλούτου ή σαν φυσικό στοιχείο σημαντικό για τη μεταφορά πραγμάτων και τη διακίνηση προσώπων με πλοία.

Το Ναυτικό Δίκαιο χωρίζεται σε Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο²⁰.

Το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο έχει να κάνει α) με την οργάνωση του Κράτους για τη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας (π.χ. ακτοπλοΐα, ασφάλεια πλοίων, αστυνόμευση λιμένων, χορήγηση και διατήρηση της ελληνικής εθνικότητας σε

¹⁹ Τριανταφυλλάκης Γ. (2007). *Εφαρμογές Εμπορικού Δικαίου*. τόμος 3β, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.

²⁰ Μυλωνόπουλος Δ. (2000). *Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

πλοίο, σύνθεση του προσωπικού τους) και β) με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις έναντι του Κράτους εκείνων που ασχολούνται με την εμπορική ναυτιλία.

Οι συναφείς διατάξεις συμπεριλαμβάνονται βασικά στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), αλλά και σε ανεξάρτητα νομοθετήματα²¹.

Το Δημόσιο Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο ή Δίκαιο της Θάλασσας εξετάζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της διεθνούς Κοινότητας για α) την προστασία, χρήση και εκμετάλλευση του πλούτου της θάλασσας, β) την επιστημονική έρευνα και γ) την επίλυση διαφορών μεταξύ Κρατών.

Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο ρυθμίζει τις αστικές ευθύνες σχέσεις και τις δικαιοπρακτικές σχέσεις από α) την κυριότητα ή την εκμετάλλευση του πλοίου ή του πλωτού ναυπηγήματος και β) από την άσκηση της ναυτικής εμπορίας.

Οι συναφείς διατάξεις εμπεριέχονται βασικά στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), αλλά και σε διεθνείς συμβάσεις που έχουν επικυρωθεί από τη χώρα μας, στον Αστικό Κώδικα (ΑΚ), στο Εμπορικό Δίκαιο και στον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας²².

Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο χωρίζεται βασικά: στο Ναυτεργατικό Δίκαιο, στο Δίκαιο της Θαλάσσιας Αρωγής, στο Δίκαιο της Ναυτικής Ασφάλισης και στο Δίκαιο της Κοινής Αβαρίας.

Το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο χωρίζεται σε²³:

Διοικητικό Ναυτικό Δίκαιο, Ειδικό Ποινικό Δίκαιο και Φορολογικό Ναυτικό Δίκαιο.

Πλοίο

Πλοίο σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ είναι, κάθε σκάφος (κοίλο πλωτό μέσο, όχι σχεδία), καθαρής χωρητικότητας (tonnage) τουλάχιστον δέκα κόρων (1 κόρος= 2,83 κυβικά μέτρα), που προορίζεται να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα (όχι σε ποταμούς ή λίμνες).

Ο νομοθέτης άρα επιδιώκει την εξάρτηση του όρου του πλοίου από το μέγεθος της μεταφορικής του ικανότητας και την αυτοδύναμη κίνησή του.

²¹ Μυλωνόπουλος Δ. (2000). *Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

²² Μαλέρμπας, Μ. (2001). *Πειθαρχικό Δίκαιο Εμπορικού Ναυτικού*. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

²³ Μυλωνόπουλος Δ. (2000). *Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

Το πλοίο είναι κάτι κινητό το οποίο όμως λόγω της μεγάλης αξίας του σε πολλές περιπτώσεις από τον νομοθέτη αντιμετωπίζεται ως ακίνητο (π.χ. υποθήκες). Επιπλέον, το πλοίο είναι κάτι σύνθετο με συστατικά (π.χ. οι μηχανές πλοίου, οι λέβητες, το πηδάλιο, οι έλικες, οι καπνοδόχοι, τα ιστία του ιστιοφόρου) και παραρτήματα (π.χ. το έρμα του πλοίου, τα καύσιμα, τα εφόδια, τα τεχνικά όργανα, οι αντλίες, οι σωσίβιες λέμβοι, οι άγκυρες, η συσκευή ασυρμάτου²⁴).

Πλωτό Ναυπήγημα

Από τις διατάξεις του ΚΙΝΔ συνεπάγεται ότι το πλωτό ναυπήγημα είναι κινητό και προορισμένο και ικανό να επιπλέει στη θάλασσα χωρίς μεταφορική ικανότητα 10 κόρων ή κινητήρια δύναμη ή και τα δύο, π.χ. σκάφος χωρίς κινητήρια δύναμη ή χώρους μεταφοράς, φορτηγίδες, πλωτές δεξαμενές, βάρκες²⁵.

Ναυπηγούμενο

Είναι το σκάφος που πρόκειται να αποτελέσει πλοίο (όχι πλωτό ναυπήγημα) στο στάδιο της κατασκευής. Πριν από την τοποθέτηση κινητήρα και μετά την καθέλκυση μπορεί να θεωρηθεί σωρευτικά ναυπηγούμενο και πλωτό ναυπήγημα. Τα πλοία του κράτους αποτελούν εξαίρεση για τις ρυθμίσεις του ΚΙΝΔ²⁶.

Οι ρυθμίσεις του ΚΑΝΔ

Πλοίο είναι κάθε σκάφος που προορίζεται να κινείται επί του ύδατος για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό, σύμφωνα με τον ΚΑΝΔ.

Άρα, για τον ΚΑΝΔ για να υπάρξει πλοίο απαιτείται μόνο σκάφος που να κινείται σε υδάτινο χώρο, όχι απαραίτητα σε θάλασσα, με οποιοδήποτε μέσο. Επιπλέον, δεν υπάρχουν κριτήρια αυτοδύναμης κίνησης ή χωρητικότητας²⁷.

Εθνικότητα και ταυτότητα του πλοίου (ΚΙΝΔ, άρθρ. 2, ΚΑΝΔ, άρθρ. 5-19)

Το πλοίο αναγκαστικά διαθέτει εθνικότητα (ιθαγένεια), φέρει τη σημαία ενός κράτους. Για αναγνώριση ενός πλοίου ως ελληνικού απαιτείται η εγγραφή του στο

²⁴ Αναστασόπουλος Γ. (2005). *Επιτομή Εμπορικού Δικαίου*, Εκδόσεις του ιδίου, Αθήνα

²⁵ Αναστασόπουλος Γ. (2005). *Επιτομή Εμπορικού Δικαίου*, Εκδόσεις του ιδίου, Αθήνα

²⁶ Μαλέρμπας, Μ. (2001). *Πειθαρχικό Δίκαιο Εμπορικού Ναυτικού*. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

²⁷ Κιάντου Παμπούκη Α. (2003). *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος Ι*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη

νηολόγιο που τηρείται από τη Λιμενική Αρχή στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό. Η ενέργεια της νηολόγησης εάν από αυτή δεν προκύπτει η ταυτότητα του πλοίου είναι άκυρη. Ως ελληνικά ορίζονται τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό άνω του 50% σε Έλληνες πολίτες ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν κατά 50% σε Έλληνες πολίτες. Ωστόσο, σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, πρέπει και πλοία που ανήκουν σε πολίτες της ΕΕ να εγγράφονται στο ελληνικό νηολόγιο.

Επιπλέον, το πλοίο πρέπει να έχει ταυτότητα, δηλαδή να προσδιορίζεται η ατομικότητά του από τα γνωρίσματα του (π.χ. όνομα πλοίου, διεθνές διακριτικό σήμα, λιμένας νηολόγησης, αριθμός νηολογίου, τύπος πλοίου, υλικό κατασκευής του, αριθμός και τύπος προωστηρίων μηχανών και ιπποδύναμής τους, χωρητικότητα καθαρής και μικτής, διαστάσεις, όνομα και διεύθυνση του πλοιοκτήτη²⁸.

Κυριότητα του πλοίου

Υπάρχουν πρωτότυποι και παράγωγοι τρόποι κτήσης της κυριότητας ενός πλοίου²⁹.

Πρωτότυποι τρόποι κτήσης της κυριότητας του πλοίου

Σύμφωνα με τον ΚΔΝΔ το ελληνικό Δημόσιο μπορεί να αποκτήσει την κυριότητα πλοίου όταν:

- καταληφθεί σε καιρό πολέμου,
- δημευθεί σε εκτέλεση παρεπόμενης ποινής για κάποια ποινικά αδικήματα, πχ για πειρατεία ή λαθρεμπορία,
- καταποντιστεί εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Σύμφωνα με τον ΚΔΝΔ πρωτότυποι τρόποι κτήσης της κυριότητας ενός πλοίου είναι:

- η ναυπήγηση. Αποτελεί μια άτυπη σύμβαση μεταξύ εκείνου που ναυπηγεί το πλοίο και όποιου αποκτά την κυριότητα του. Σε έλλειψη αντίθετης συμφωνίας εφαρμόζονται βασικά οι διατάξεις για τη σύμβαση έργου,
- η χρησικτησία η οποία χωρίζεται σε τακτική και έκτακτη.

Για την τακτική χρησικτησία είναι απαραίτητα: α) νόμιμος τίτλος, β) καταχώρηση στο νηολόγιο, γ) νομή 3 ετών από την εγγραφή στο νηολόγιο και δ)

²⁸ Αναστασόπουλος Γ. (2005). *Επιτομή Εμπορικού Δικαίου*, Εκδόσεις του ίδιου, Αθήνα.

²⁹ Μυλωνόπουλος Δ. (2004). *Ναυτιλία*. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

καλή πίστη του νομέα (τεκμαίρεται όταν χωρίς βαριά αμέλεια ο νομέας έχει την πεποίθηση ότι απέκτησε την κυριότητα του πλοίου).

Για την έκτακτη χρησικτησία είναι απαραίτητη μόνο νομή του πλοίου για 10 έτη.

Στα πλωτά ναυπηγήματα εφαρμόζονται οι διατάξεις για χρησικτησία κινητού πράγματος του ΑΚ³⁰.

Παράγωγοι τρόποι κτήσης της κυριότητας του πλοίου

Οι παράγωγοι τρόποι κτήσης της κυριότητας του πλοίου προβλέπονται εξολοκλήρου στον ΚΙΝΔ και είναι:

σύμβαση: α) συμφωνία μεταξύ του κυρίου του πλοίου και του αποκτώντος την κυριότητα, β) νόμιμη αιτία, γ) έγγραφη συμφωνία, με ιδιωτικό συμφωνητικό και δ) καταχώρηση της συμφωνίας στο νηολόγιο.

Για τα πλωτά ναυπηγήματα εφαρμόζονται οι διατάξεις του ΑΚ περί κινητών πραγμάτων.

α) αιτία θανάτου: κληρονομική διαδοχή ή δωρεά αιτία θανάτου και καταχώρηση του σχετικού τίτλου (π.χ. κληρονομητήριο, αποδοχή κληρονομιάς) στο νηολόγιο. Η μεταβίβαση θεωρείται ότι έγινε κατά τον χρόνο θανάτου του κληρονομούμενου,

β) διάθεση μερίδας συμπλοιοκτήτη,

γ) εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή,

δ) κατακύρωση του πλοίου στον υπερθεματιστή μετά από δημόσιο πλειστηριασμό στα πλαίσια της αναγκαστικής εκτέλεσης³¹.

Εκμετάλλευση του πλοίου

Πρόσωπα

Κύριος του πλοίου: έχει την κυριότητα αλλά όχι την εκμετάλλευση του πλοίου, που την έχει παραχωρήσει σε άλλο πρόσωπο.

Πλοιοκτήτης: έχει την κυριότητα και την εκμετάλλευση του πλοίου.

Εφοπλιστής: έχει την εκμετάλλευση του πλοίου, το οποίο δεν του ανήκει κατά κυριότητα. Σχετική έγγραφη δήλωση συντάσσεται που καταχωρείται στο

³⁰ Μυλωνόπουλος Δ. (2004). *Ναυτιλία*. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

³¹ Κιάντου Παμπούκη Α. (2003). *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος Ι*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη

νηολόγιο και σημειώνεται στο έγγραφο εθνικότητας του πλοίου. Όταν τέτοιας δήλωση δεν υπάρχει τεκμαίρεται ότι ο κύριος του πλοίου έχει και την εκμετάλλευσή του.

Μπορούν να ασκηθούν απαιτήσεις από την εκμετάλλευση του πλοίου και κατά της περιουσίας του κυρίου του πλοίου που δεν έχει την εκμετάλλευση.

Δεν υπάρχει εφοπλιστική σχέση σε πλωτό ναυπήγημα³².

Προσωπικό του πλοίου

Τα πιο σημαντικά ιεραρχικά μέλη του πλοίου είναι τα παρακάτω:

Πλοίαρχος: ο κυβερνήτης και ο διοικητής του πλοίου, επί κεφαλής της του πληρώματος με εξουσία σε όποιον επιβαίνει στο πλοίο και υπογράφει τις σχετικές συμβάσεις ναυτολόγησης του πληρώματος. Ευθύνεται για την ασφάλεια και την διατήρηση της τάξης στο πλοίο. Η πρόσληψή του γίνεται με σύμβαση εργασίας που είναι εγγεγραμμένη στο νηολόγιο του πλοίου. Ο πλοίαρχος πρέπει να κυβερνά το πλοίο αυτοπροσώπως στις επικίνδυνες περιοχές, να τηρεί τα ναυτιλιακά έγγραφα (π.χ. έγγραφα εθνικότητας, ναυτολόγιο και ημερολόγια)³³.

Υποπλοίαρχος: άμεσος συνεργάτης του πλοίαρχου για οποιοδήποτε ζήτημα έχει να κάνει με το πλοίο, τους επιβαίνοντες και το φορτίο. Είναι προϊστάμενος των υπηρεσιών του προσωπικού του καταστρώματος, της τροφοδοσίας, των ενδιαιτήσεων και του μαγειρείου.

Ύπαρχος: ασκεί χρέη του υποπλοίαρχου στα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία. Στην ιεραρχία βρίσκεται μεταξύ πλοίαρχου και υποπλοίαρχου.

Ανθυποπλοίαρχος: πρόκειται για τον άμεσο βοηθό του υποπλοίαρχου για κάθε θέμα που αφορά στην υπηρεσία του σκάφους, τη ναυσιπλοΐα και στο φορτίο.

Δόκιμος πλοίαρχος: βρίσκεται υπό την επίβλεψη του υποπλοίαρχου και του ανθυποπλοίαρχου σε κάθε ζήτημα σε σχέση με την υπηρεσία του σκάφους και τη ναυσιπλοΐα.

Α΄ Μηχανικός: ο αξιωματικός που είναι προϊστάμενος της υπηρεσίας μηχανής και του προσωπικού της, βρίσκεται υπό τις διαταγές και τον έλεγχο του πλοίαρχου, έχει την ευθύνη για τη συντήρηση και καλή λειτουργία των κινητήριων μηχανών, των βοηθητικών μηχανημάτων, των λεβήτων και των εγκαταστάσεων του

³² Σκαρίμπα Ε. (1999). *Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου*. ΕΜΠ, Αθήνα.

³³ Σκαρίμπα Ε. (1999). *Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου*. ΕΜΠ, Αθήνα

μηχανοστασίου και λεβητοστασίου, κάθε μηχανής και ηλεκτρικής εγκατάστασης του πλοίου εκτός από τα ραδιοηλεκτρονικά μηχανήματα³⁴.

Πλήρωμα: προσλαμβάνονται με σύμβαση ναυτολόγησης. Στο πλήρωμα συμπεριλαμβάνονται όλα τα πρόσωπα που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στα πλοία, ανεξάρτητα από τη φύση της εργασίας τους (π.χ. ναύτες, ιατροί, μουσικοί κ.α.)

Συμπλοιοκτησία³⁵

Είναι η συνεκμετάλλευση του πλοίου με σκοπό το κέρδος ή του ναυπηγούμενου από τους συγκύριους (όχι σε πλωτό ναυπήγημα).

- Αποτελεί ιδιαίτερη εταιρική μορφή.
- Είναι μη τυπική .
- Μπορεί να παρίσταται στο δικαστήριο αν και δεν έχει νομική προσωπικότητα, αλλά
- Μπορεί να διορισθεί διαχειριστής.
- Οι συμπλοιοκτήτες αποφασίζουν για τις υποθέσεις με πλειοψηφία των μερίδων τους
- Δεν απαιτούνται διατυπώσεις δημοσιότητας.
- Υπάρχει μερίδα συμμετοχής στα κέρδη και στις ζημίες.
- Οι συμπλοιοκτήτες είναι υπεύθυνοι προσωπικά για τα χρέη, σύμφωνα, δηλαδή ανάλογα με το μερίδιο τους και απεριόριστα.

Η συμπλοιοκτησία λύνεται με διάφορους τρόπους, όπως απώλεια του πλοίου, εκποίηση υπό προϋποθέσεις, πλειστηριασμός και εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή³⁶.

Ναυτική Εταιρεία³⁷

Πρόκειται για κεφαλαιουχική ανώνυμη εταιρεία με αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα ελληνικών εμπορικών πλοίων ή την εκμετάλλευση και διαχείριση ελληνικών ή ξένων πλοίων ή την απόκτηση μετοχών από άλλες ναυτικές εταιρείες.

³⁴ Μαλέρμπας, Μ. (2001). *Πειθαρχικό Δίκαιο Εμπορικού Ναυτικού*. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

³⁵ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (άρθρ. 10-36)

³⁶ Σκαρίμπα Ε. (1999). *Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου*. ΕΜΠ, Αθήνα

³⁷ Ν. 959/1979 «Περί Ναυτικής Εταιρείας» (ΦΕΚ 192 Α')

Σύσταση: ιδιωτικό έγγραφο και καταχώρηση στο μητρώο ναυτικών εταιρειών (υπηρεσία μητρώου), οπότε και η ναυτική εταιρεία αποκτά νομική προσωπικότητα

Όργανα: Γενική Συνέλευση και Διοικητικό Συμβούλιο.

Άλλοι μέθοδοι εκμετάλλευσης του πλοίου είναι α) η κοινοπραξία, ένωση περισσότερων φυσικών ή νομικών προσώπων για την επίτευξη ενός συγκεκριμένου σκοπού με δικαίωμα παράστασης ενώπιον των δικαστηρίων αλλά χωρίς νομική προσωπικότητα, και β) οι υπεράκτιες εταιρείες (offshore companies), οι οποίες εξαρτώνται, ανεξάρτητα από τον τόπο της εγκατάστασής τους, από το δίκαιο της χώρας όπου, σύμφωνα με το καταστατικό τους, βρίσκεται η έδρα τους³⁸.

³⁸ Σκαρίμπα Ε. (1999). *Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου*. ΕΜΠ, Αθήνα

Κεφάλαιο 2^ο Πειθαρχικό δίκαιο εμπορικού Ναυτικού

2.1 Ουσιαστικές και δικονομικές διατάξεις

Το σύνολο των ουσιαστικών και διαδικαστικών κανόνων και αρχών, που αναφέρονται στην πειθαρχική ευθύνη των ναυτικών όλων των βαθμών και ειδικοτήτων, οι οποίοι συνδέονται ιεραρχικά στα όρια εκτέλεσης των καθηκόντων τους κατά την διάρκεια λειτουργίας της σύμβασης ναυτολόγησης σε ένα πλοίο, συνιστούν το Πειθαρχικό Δίκαιο του Εμπορικού Ναυτικού.

Το ειδικό περιεχόμενο των κανόνων του Πειθαρχικού Δικαίου του Ε.Ν. προσδιορίζεται από το είδος και τη μορφή της ιεραρχικής σχέσης όπως αυτή καθορίζεται σαφώς στους δύο βασικούς κανονισμούς Εσωτερικής Υπηρεσίας πλοίων (ΕΠΓ - Φ/Γ).

Το Πειθαρχικό Δίκαιο Ε.Ν. απαρτίζεται από δύο κύριες και βασικές κατηγορίες διατάξεων, δηλαδή:

- 1) Το ουσιαστικό πειθαρχικό δίκαιο και
- 2) Το δικονομικό, διαδικαστικό, πειθαρχικό δίκαιο.

Κεντρικής σημασίας θέματα που καλύπτει το ουσιαστικό Πειθαρχικό Δίκαιο είναι:

- 1) Ο καθορισμός των πράξεων και παραλείψεων των ναυτικών που συνιστούν πειθαρχικά παραπτώματα.
- 2) Η σχέση του πειθαρχικού παραπτώματος με το ποινικό αδίκημα, όταν η παράβαση του ναυτικού διώκεται ποινικά και πειθαρχικά.
- 3) Τα χρονικά αλλά και τα ουσιαστικά όρια της πειθαρχικής ευθύνης.
- 4) Η αντιστοιχία των πειθαρχικών παραπτώματων προς τις πειθαρχικές ποινές.

Απεναντίας το Δικονομικό Πειθαρχικό Δίκαιο εξετάζει:

- 1) την σχέση της πειθαρχικής παράβασης προς την πειθαρχική «δίκη»/ διαδικασία.
- 2) περιγράφει και κλιμακώνει την αρμοδιότητα των ατομικών ή συλλογικών οργάνων που ασκούν πειθαρχική εξουσία.
- 3) διαγράφει την διαδικασία πειθαρχικής δίωξης και τιμωρίας των υπαιτίων ναυτικών.
- 4) προβλέπει την παραγραφή ή διαγραφή των πειθαρχικών παραπτώματων και ποινών που δεν υλοποιήθηκαν.

- 5) ορίζει τα διοικητικά και ένδικα μέσα για την προστασία των δικαιωμάτων του διωκομένου ναυτικού.
- 6) καθορίζει την διαδικασία και λειτουργία των Πειθαρχικών Συμβουλίων³⁹.

Σκοπός του Πειθαρχικού Δικαίου

α. Το Πειθαρχικό Δίκαιο του Ε.Ν. αποβλέπει στο σύνολο του στην διατήρηση της κανονικής, εύρυθμης και ομαλής λειτουργίας των υπηρεσιών του πλοίου σε συνδυασμό με την αποτελεσματική αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων, ατυχημάτων ναυτικών, πειθαρχικών παραπτώματων καθώς και αδίκων πράξεων πάσης φύσεως που επιδρούν κατά του πλοίου, του φορτίου και των επιβαινόντων.

β. Σημειώνεται επίσης ότι το πειθαρχικό παράπτωμα και οι επιβαλλόμενες επί του προκειμένου κυρώσεις δεν πρέπει να συγχέονται με τη λεγόμενη «διοικητική παράβαση» και τις διοικητικές κυρώσεις που συνίστανται στην επιβολή χρηματικού προστίμου ή απαγορεύσεως απόπλου του πλοίου και αναφέρονται σε παραβάσεις διοικητικών κανόνων που ομοίως έχουν θεσπιστεί από την Πολιτεία για την προστασία της εννόμου ναυτιλιακής τάξεως.

γ. Προκειμένου να επιτευχθεί σε απόλυτο βαθμό ο σκοπός του Πειθαρχικού Δικαίου η Πολιτεία καθόρισε ως εσχάτη των πειθαρχικών ποινών, για εξαιρετικές περιπτώσεις βαρέων πειθαρχικών παραπτώματων, την οριστική στέρηση του Ναυτικού Φυλλαδίου του ναυτικού δηλαδή την παντελή απομάκρυνσή του από το ναυτικό επάγγελμα θεωρώντας τον επικίνδυνο και ακατάλληλο να συμμετέχει και να δρα μέσα στην ελληνική ναυτική οικογένεια.

δ. Παράλληλα όμως η Πολιτεία, προκειμένου ο σκοπός επιβολής πειθαρχικών κυρώσεων να φέρει τον μανδύα της δικαιοσύνης, καθόρισε όπως οι επιβαλλόμενες από τα αρμόδια όργανα (257) πειθαρχικές ποινές (248):

- i. να είναι διαφορετικής μορφής.
- ii. να υπόκεινται σε διαφορετικό χρόνο.
- iii. να επηρεάζονται από την βαρύτητα του πειθαρχικού παραπτώματος.
- iv. να υπάγονται στο θεσμό της διαγραφής δηλαδή μετά την πάροδο του προβλεπόμενου χρόνου που έχει τιμωρηθεί πειθαρχικά ο ναυτικός να δύναται να επαναλάβει την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος.
- v. να υπόκεινται στο θεσμό της έφεσης.

³⁹ Μαλέρμπας, Μ. (2001). *Πειθαρχικό Δίκαιο Εμπορικού Ναυτικού*. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

Το Πειθαρχικό Δίκαιο του Ε.Ν. στην ευρεία του μορφή και έκταση απαρτίζεται και συγκροτείται από τις ουσιαστικές και δικονομικές πειθαρχικές διατάξεις.

2.2 Συνθήκες διαμόρφωσης των πειθαρχικών διατάξεων Ε.Ν

Ο Κ.Δ.Ν.Δ. συντάχθηκε και ολοκληρώθηκε από ειδική επιστημονική επιτροπή πλην όμως δημοσιεύτηκε ως Ν.Δ. το 1973, δηλαδή δεν φέρει βέβαια και αυτούσια την σφραγίδα της λαϊκής ετυμολογίας.

Για αυτό και κατά τη σχολίαση των άρθρων 245 - 269, όπου επιβάλλεται η σχετική αναφορά, δεν σημειώνεται ο όρος «νομοθέτης» πλην των διατάξεων εκείνων που ψηφίστηκαν κανονικά μεταγενέστερα του 1973 από το Νομοθετικό Σώμα και εντάχθηκαν εμβόλιμα ή αντικατέστησαν διατάξεις του Κ.Δ.Ν.Δ., αλλά η ένδειξη «η Συντακτική του Κώδικος Επιτροπή».

Σχόλια και παρατηρήσεις που κατά καιρούς είδαν το φως της δημοσιότητας αναφορικά με το ήθος και ύφος των πειθαρχικών διατάξεων, την αυστηρή τιμωρία των παραβατών και τον επιδιωκόμενο σκοπό της αυστηρής εμπέδωσης τάξης και πειθαρχίας στα πλοία υπό ελληνική, ή υπό ξένη, σημαία, συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, κρίνουν τα μέτρα αυτά, με τα σημερινή δεδομένα, ως πολύ αυστηρά.

Θα πρέπει όμως να γνωρίζουν οι επί του προκειμένου σχολιαστές δύο σημαντικά γεγονότα, ήτοι:

α. Εκείνη την εποχή αυτού του είδους νομοθετικά προϊόντα παραγότουσαν για ανάλογες περιπτώσεις χώρων μαζικής εργασίας όπου εκ των πραγμάτων κυριαρχεί η κάθετη ιεραρχία στην εκτέλεση των αρμοδιοτήτων, ανάλογα με το πνεύμα του τότε καθεστώτος.

β. Οι διατάξεις του Πέμπτου Μέρους του Κ.Δ.Ν.Δ. και ιδίως αυτές του Τμήματος Γ «Πειθαρχικές διατάξεις» άντεξαν 27 συναπτά έτη χωρίς να υποστούν τον συνεχή κλονισμό, με τροποποιήσεις, αντικαταστάσεις, καταργήσεις, συμπληρώσεις κλπ. που υπέστησαν οι άλλοι Κώδικες. Ο Κ.Δ.Ν.Δ. άντεξε και επιπλέον διατήρησε σε νοητά και ευπρεπή επίπεδα μια εύρυθμη και ομαλή λειτουργία διεξαγωγής της υπηρεσίας στα πλοία.

Σκοποί που επιδιώκονται

Τα πειθαρχικά παραπτώματα, όπως διαλαμβάνονται στο Τμήμα Γ του Πέμπτου Μέρους του Κ.Δ.Ν.Δ. και τις λοιπές διατάξεις, διαμορφώθηκαν από την Πολιτεία δια του καθ' ύλην φορέα αυτής δηλαδή του ΓΕΝ, μετά όμως από μακροχρόνια μελέτη, από την ειδική Συντακτική Επιτροπή, των παρακάτω δεδομένων:

1. των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης που επικρατούν στα πλοία, κυρίως στα ποντοπόρα.
2. των διεθνών συμβάσεων ασφαλείας, ναυσιπλοΐας και ναυτεργασίας, που έχουν κυρωθεί με νόμους.
3. του υψηλού επιπέδου που πρέπει να βρίσκεται η ελληνική σημαία στο διεθνή ναυτιλιακό ανταγωνισμό.
4. της προσφοράς της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία.
5. των συνθηκών ευρύθμου, ασφαλούς και ομαλής μεταφοράς επιβατών που πρέπει να επικρατούν στα επιβατηγά πλοία της ακτοπλοΐας⁴⁰

2.3 Παράγοντες διαμόρφωσης και τήρησης των Πειθαρχικών διατάξεων

1. Το όλο νομικό καθεστώς και η τήρηση των σχετικών διατάξεων δεν είναι αποτέλεσμα της βούλησης ενός μόνο φορέα της ναυτιλίας όπως π.χ. του κράτους δηλαδή του Υ.Ε.Ν., αλλά αποτέλεσμα πολλών παραγόντων και φορέων αυτής που ανήκουν στη σφαίρα της βούλησης και της εφαρμογής και δρουν ο καθένας με αρμοδιότητα.

Ειδικότερα:

- α) Του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και των Επιτελικών του Υπηρεσιών.
- β) Της Ναυτικής εργοδοσίας, δηλαδή πλοιοκτητών, εφοπλιστών κλπ.
- γ) Των εκτελεστικών Υπηρεσιών του Υ.Ε.Ν. δηλαδή:
 - Αρμοδίων Διευθύνσεων και Τμημάτων εντεταλμένων για τα διαδικαστικά πειθαρχικά θέματα των ναυτικών
 - Λιμενικών Αρχών εσωτερικού και
 - Προξενικών Λιμεναρχείων

⁴⁰ Μυλωνόπουλος Δ. (2004). *Ναυτιλία*. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

δ) Των πλοιαρχών των πλοίων που ασκούν προανακριτικά καθήκοντα και έχουν από το νόμο δικαίωμα πειθαρχικής εξουσίας κατά τα διαλαμβανόμενα στην σχολίαση του σχετικού άρθρου (257 (α))

ε) των μελών πληρώματος ενός πλοίου και

στ). των Πειθαρχικών Συμβουλίων Εμπορικού Ναυτικού

2. Η συμμετοχή των φορέων της ναυτιλίας στη διαμόρφωση και τήρηση των διατάξεων περί Πειθαρχικού Δικαίου συνοψίζεται στις παρακάτω παραγράφους.

Η τήρηση των Πειθαρχικών διατάξεων από το πλήρωμα. Συνθήκες εργασίας. Η ηθική συμπεριφορά. Τα θέσμια.

α. Για την απόλυτη τήρηση και εφαρμογή των πειθαρχικών διατάξεων αποκλειστική ευθύνη φέρουν κατά πρώτο λόγο αυτοί που προσδιορίζονται ως ενεργητικά υποκείμενα παράβασης υπηρεσιακών καθηκόντων και αρμόδιος είναι ο Πλοίαρχος και το πλήρωμα του.

β. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημάνουμε δύο παράγοντες που επηρεάζουν ο ένας αρνητικά και ο άλλος θετικά τη συμπεριφορά του ναυτικού που προτίθεται να δράσει στο πλοίο παραβαίνοντας πρωταρχικούς κανόνες δικαίου που απορρέουν από τους οικείους κανονισμούς εργασίας στα πλοία και λοιπές διατάξεις για την Εμπορική ναυτιλία.

Ο ένας παράγοντας συνίσταται στις επικρατούσες συνθήκες εργασίας στο πλοίο και ο άλλος στην ηθική συμπεριφορά που προδιαθέτουν, κατά περίπτωση, ανάλογα τους εργαζόμενους στα πλοία.

Ειδικότερα:

1. Το ναυτικό επάγγελμα έχει την ιδιομορφία από την φύση του να είναι δύσκολο στην εκτέλεση, το πλοίο μία κλειστή κοινωνία εργαζομένων ανθρώπων, εξειδικευμένων βέβαια και αρκετά καταρτισμένων στην ειδικότητά του ο καθένας, οι συνθήκες όμως εργασίας κατά κανόνα δεν είναι ομαλές και κατάλληλες, οι κίνδυνοι είναι πολλοί και μεγάλοι. Κάθε πλοίο δηλαδή οποιασδήποτε κατηγορίας και μεγέθους, είτε εκτελεί πλόες στην ανοικτή θάλασσα είτε είναι σε λιμάνι, υπόκειται ανά πάσα στιγμή σε διάφορους θαλάσσιους κινδύνους που ενίοτε είναι απρόβλεπτοι και δυνατόν να επέλθουν Π.χ. από διαρροή, πυρκαγιά, θύελλα, ομίχλη, προσάραξη, σύγκρουση κλπ.

Οι παραπάνω καταστάσεις και συνθήκες επιδρούν αρνητικά στην γενικότερη συμπεριφορά των ναυτεργατών συμπεριλαμβανομένου και του πλοίαρχου.

2. Πέρα όμως από τους γραπτούς κανόνες δικαίου που καθορίζουν την έννομη τάξη, οι Έλληνες ναυτικοί στο σύνολό τους και ιδίως οι πλοίαρχοι διέπονται από ηθικές συμπεριφορές και υποχρεώσεις που χαρακτηρίζονται ως θέσμια και έχουν έμφυτη την προδιάθεση εκτέλεσης της Ιεροπραξίας συγκεκριμένων υπηρεσιακών καθηκόντων ως π.χ. να μεριμνούν για την διάσωση επιβατών του πλοίου σε ώρα κινδύνου (223), να μην εγκαταλείπουν το πλοίο σε κίνδυνο (209) κλπ. Η ηθική αυτή υποχρέωση και συμπεριφορά του πλοιάρχου και των μελών πληρώματος αποτελεί πανάρχαιο ναυτικό κανόνα που έχει τις ρίζες του στους άγραφους εθιμικούς κανόνες της ναυτοσύνης των Ελλήνων ναυτικών.

Το έργο των Λιμενικών και Προξενικών Αρχών. Προληπτικός και κατασταλτικός έλεγχος. Προανάκριση.

Η συμβολή της ναυτικής εργοδοσίας στην τήρηση των Πειθαρχικών διατάξεων:⁴¹

α. Οι Λιμενικές Αρχές εσωτερικού και εξωτερικού, καθώς και οι παράλιες Προξενικές Αρχές, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 41 παρ. 1 (η), του Νόμου 2594/98 (Α 62), είναι καθ' ύλην αρμόδιες και εντεταλμένες υπηρεσίες για την εφαρμογή και τήρηση των πειθαρχικών διατάξεων του Κ.Δ.Ν.Δ. και επιλαμβάνονται προς σχηματισμό της σχετικής δικογραφίας κατά περίπτωση.

β. Εκτός όμως από τον κατασταλτικό έλεγχο των Αρχών, σημαντικό ρόλο διαδραματίζει και ο προληπτικός έλεγχος αυτών για έγκαιρη αποτροπή τυχόν επαπειλούμενων πειθαρχικών παραπτωμάτων. Στο σημείο αυτό δηλαδή υπεισέρχεται ο παράγοντας της προληπτικής δραστηριότητας της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής η οποία οφείλει στη περιοχή δικαιοδοσίας της να έχει αναπτυγμένη δραστηριότητα, εποπτική και άμεση εικόνα των συμβάντων, να ελέγχει έγκαιρα τους κατάπλους και απόπλους των πλοίων υπό Ελληνική σημαία συνεργαζόμενη με τις επιτόπιες λιμενικές αρχές και να επεμβαίνει έγκαιρα σε όσες περιπτώσεις πάσης φύσεως παραβάσεων το απαιτούν.

Προκειμένου η Λιμενική ή Προξενική Αρχή να επιληφθεί αυτεπαγγέλτως για οποιοδήποτε πειθαρχικό παράπτωμα το οποίο λαμβάνει χώρα στο χώρο ευθύνης της επί πλοίων υπό Ελληνική σημαία ή υπό ξένη κατά τις διατάξεις του άρθρου 253 και

⁴¹ Αναστασόπουλος Γ. (2005). *Επιτομή Εμπορικού Δικαίου*, Εκδόσεις του ιδίου, Αθήνα

δραστηριοποιούμενη άμεσα σχηματίζει δικογραφία, λαμβάνει γνώση αυτού στις παρακάτω περιπτώσεις:

α) με προφορική ή γραπτή καταγγελίας μελών πληρώματος ή κάθε επιβαίνοντος του πλοίου.

β) οποιουδήποτε εκ των κυρίων του φορτίου και του πλοίου έχει έννομο συμφέρον και του οποίου τα συμφέροντα εβλάβησαν γενικώς από πειθαρχικές παραβάσεις πλοιάρχου ή μελών πληρώματος

γ) κάθε επιβάτη που τυχόν υπέστη σωματική ή άλλη βλάβη οποιασδήποτε μορφής ή έκτασης από υπηρεσιακή παράβαση του πλοιάρχου

δ) όποιου έχει έννομο συμφέρον και κινδύνευσε με οποιονδήποτε τρόπο και βαθμό στο θαλάσσιο χώρο σαν συνέπεια παραβάσεων συγκεκριμένων πειθαρχικών διατάξεων

ε) από οποιαδήποτε υπηρεσιακή ή άλλη πηγή περιέλθει το πειθαρχικό παράπτωμα σε γνώση της Αρχής.

Εφόσον συντρέξει μία ή περισσότερες από τις παραπάνω περιπτώσεις εφαρμόζονται από την Αρχή οι ισχύουσες διατάξεις για καταγγελία αξιοποίνου πράξης.

Εξυπακούεται ότι οι παραπάνω περιπτώσεις συντρέχουν όταν:

- Ο ίδιος ο πλοίαρχος είναι αυτουργός ή ηθικός αυτουργός ή συνεργός στο πειθαρχικό παράπτωμα που διαπράχτηκε.
- Όταν ο πλοίαρχος για οποιονδήποτε λόγο, αποκρύψει το γεγονός από την Αρχή μη αναγράφοντας το στο ημερολόγιο συμβάντων.
- Όταν ο πλοίαρχος δεν προσκομίσει για έλεγχο και θεωρήσει τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή και αποπλεύσει χωρίς άδεια.

Περαιτέρω η Λιμενική ή Προξενική Αρχή λαμβάνει σχετικά γνώση, επίσημα, των πειθαρχικών παραβάσεων κατά τον έλεγχο και θεώρηση των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου. Ειδικότερα:

α) για τυχόν πειθαρχικά παραπτώματα του πλοιάρχου από το σύνολο των ναυτιλιακών εγγράφων (βιβλίων και πιστοποιητικών) του πλοίου

β) για τα πειθαρχικά παραπτώματα των μελών πληρώματος από της ουσιαστικής, ενδελεχούς και εμπειριστατωμένης μελέτης του ημερολογίου γεφύρας. Συγκεκριμένα, ερευνάται το περιεχόμενο και ο τρόπος τήρησης του βιβλίου. Η έρευνα κατά κανόνα πρέπει να επεκτείνεται μέχρι της προηγούμενης θεώρησης του ημερολογίου από την άλλη αμέσως προηγούμενη Λιμενική ή Προξενική Αρχή.

Ειδικά όμως για τις παραβάσεις της Λιποταξίας και της παράνομης απουσίας, η Αρχή λαμβάνει γνώση από τις συνταχθείσες εκθέσεις του πλοιάρχου βεβαίωσης των παραβάσεων τις οποίες οφείλει να καταθέτει κατά τον πρώτο κατάπλου σε λιμάνι όπου εδρεύει Ελληνική Λιμενική ή Προξενική Αρχή.

Για το θέμα αυτό σχετική είναι η παράγραφος 2 του άρθρου 267.

Η Λιμενική ή Προξενική Αρχή του πρώτου λιμανιού κατάπλου ενός πλοίου, λαμβάνοντας γνώση διαπραχθέντος τυχόν πειθαρχικού παραπτώματος, οφείλει να προβαίνει αμέσως σε προανάκριση.

Οι βασικές αρχές που πρέπει να διέπουν το έργο της προανάκρισης είναι οι εξής:

α. να λαμβάνεται άμεση μέριμνα για τη συγκέντρωση όλων των αποδεικτικών στοιχείων τα οποία είναι απαραίτητα και αναγκαία για την πλήρη διαπίστωση των πειθαρχικών παραβάσεων και τον προσδιορισμό της ταυτότητας τους.

β. να μελετώνται προσεκτικά οι σχετικές εγγραφές στο ημερολόγιο γέφυρας του πλοίου με αναδρομή στην τελευταία θεώρηση του.

γ. να καταχωρούνται στη σχηματιζόμενη δικογραφία και ιδίως στο πόρισμα της με σαφήνεια και πληρότητα:

- τα στοιχεία ταυτότητας των εξεταζόμενων μαρτύρων και των υπαιτίων ναυτικών
- τα στοιχεία του πλοίου από το έγγραφο εθνικότητας
- ο χρόνος τέλεσης της πειθαρχικής παράβασης που θεωρείται το σπουδαιότερο στοιχείο δεδομένου ότι αποτελεί την αφετηρία προσμέτρησης του χρόνου παραγραφής του διαπραχθέντος πειθαρχικού παραπτώματος

δ. να επισυνάπτονται στη δικογραφία ακριβή αποσπάσματα και πλήρη αντίγραφα των επισήμων ναυτιλιακών ή άλλων εγγράφων του πλοίου ανάλογα με το είδος της εξεταζόμενης κάθε φορά πειθαρχικής παράβασης.

ε. να συμπράττει ως γραμματέας και δεύτερος ανακριτικός υπάλληλος κατά την λήψη των ενόρκων μαρτυρικών καταθέσεων και σε περίπτωση που δεν υπηρετεί σε μία Αρχή να παρίστανται δύο μάρτυρες που έχουν τα νόμιμα προσόντα οι οποίοι και υπογράφουν την συντασσόμενη έκθεση.

Σε ειδικές όμως περιπτώσεις που είναι ανέφικτη η παρουσία και των εν λόγω μαρτύρων, ο Αξιωματικός Λ.Σ που λαμβάνει την ένορκη κατάθεση είναι

υποχρεωμένος να ενεργήσει και μόνος καταχωρώντας ειδική μνεία στην έκθεση που συντάσσει.

στ. να συντάσσεται από την Αρχή, μετά την ολοκλήρωση της δικογραφίας, έκθεση ένορκης προανάκρισης δηλαδή Πόρισμα.

Το πόρισμα συνοδεύει την δικογραφία και περιλαμβάνει:

- το ιστορικό, σύντομο αλλά σαφές, του διαπραχθέντος πειθαρχικού παραπτώματος.
- τη νομική βάση δηλαδή τον χαρακτηρισμό του παραπτώματος
- την πρόταση του Αξιωματικού Λ.Σ. ή Προξενικού Υπαλλήλου που διενεργεί την προανάκριση για πειθαρχική και ενδεχομένως κατά περίπτωση ποινική δίωξη των υπαιτίων ναυτικών, χωρίς να αποκλείεται και απαλλακτική πρόταση δηλαδή μη δίωξη.

Επισημαίνεται πάντως ότι η πρόταση της Αρχής για δίωξη του υπαιτίου κατηγορουμένου ναυτικού πρέπει να είναι βάσιμη τυπικά και ουσιαστικά ώστε να μην προσβάλλεται και να μη συντρέχει η περίπτωση της παραγράφου 2 του άρθρου 263.

ζ. Να συντάσσεται και να επισυνάπτεται στην δικογραφία Ειδική Έκθεση παραπομπής σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 12 του Π.Δ. 861/79.

Η Ειδική Έκθεση παραπομπής είναι ξεχωριστή από το πόρισμα και αναφέρει σαφώς τα γεγονότα και αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία διαπιστώνεται και καθορίζεται η πειθαρχική παράβαση, καθώς επίσης και την πρόταση παραπομπής του υπαιτίου ενώπιον του Πειθαρχικού Συμβουλίου Ε.Ν.

η. να κατάσχεται το Ναυτικό Φυλλάδιο και τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας του υπαιτίου ναυτικού υπό τις προϋποθέσεις που διαλαμβάνονται στη διάταξη του άρθρου 265 και να επισυνάπτονται στην δικογραφία.

Πέρα από τα παραπάνω επισημαίνονται επιπρόσθετα τα παρακάτω που αφορούν το προανακριτικό έργο επί διαπραχθέντων πειθαρχικών παραβάσεων και τον σχηματισμό των σχετικών δικογραφιών:

α. Να εξετάζεται η περίπτωση αποφυγής σχηματισμού δικογραφιών για περιστατικά πειθαρχικών παραβάσεων χωρίς ιδιαίτερη σημασία και ιδίως όταν η σπουδαιότητα και η βαρύτητα πολλών εξ αυτών διαφαίνεται ότι δεν είναι αρκετά σημαντική όταν αφ' ενός μεν δεν επηρεάζεται καθόλου η ασφάλεια και αξιοπλοΐα του πλοίου ή η ασφαλής μεταφορά των επιβατών και του φορτίου και αφ' ετέρου η

ύπαρξη υπαιτιότητας του πλοίαρχου ή μέλους πληρώματος δύναται σε ανάλογες περιπτώσεις να αντιμετωπιστεί σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 262, εφ' όσον τελικά επιβάλλεται τέτοια υπηρεσιακή συμπεριφορά.

β. Εφόσον η παραμονή του πλοίου στο λιμάνι είναι μικρή, να εξετάζεται η περίπτωση μετάβασης του διενεργούντος την προανάκριση οργάνου στο πλοίο προς σχηματισμό της δικογραφίας και λήψεως μαρτυρικών καταθέσεων του πληρώματος λαμβάνοντας υπόψη ότι σε ανάλογες καταστάσεις τόσο ο πλοίαρχος όσο και οι υπόλοιποι αξιωματικοί είναι επιβαρυνμένοι με αρκετές υποχρεώσεις κατά τον κατάπλου του πλοίου. Βεβαίως πρέπει να τηρούνται όλες οι σχετικές δικονομικές διατάξεις.

γ. Να αποφεύγεται από τις Αρχές η απλή συγκέντρωση προανακριτικού υλικού για πειθαρχικές παραβάσεις και υποβολή αρμοδίως στο Υ.Ε.Ν., ενώ θα πρέπει να επιδιώκεται η ολοκλήρωση της δικογραφίας και η σύνταξη του σχετικού πορίσματος προς αποφυγή παραγραφής των πειθαρχικών παραπτώματων.

δ. Στις περιπτώσεις διαπίστωσης ότι διεπράχθησαν τα αδικήματα της λιποταξίας ή παράνομης απουσίας θα πρέπει οι Αρχές να αιτούν από τον Πλοίαρχο τις σχετικές εκθέσεις βεβαίωσης των παραβάσεων αυτών τις οποίες οφείλει να έχει συντάξει σύμφωνα με το άρθρο 267 παράγραφος 2 και την εκδοθείσα Υπ. Απόφαση Αριθμ. 8350/76. Εάν για οποιονδήποτε λόγο δεν είναι δυνατή η τήρηση της προβλεπόμενης συνοπτικής διαδικασίας, η Αρχή πρέπει να τηρεί την κανονική διαδικασία σύνταξης δικογραφίας για τις παραπάνω αξιόποινες πράξεις.

ε. Στις περιπτώσεις που ο πλοίαρχος κατάρτισε τη δικογραφία για πειθαρχικό παράπτωμα μέλους πληρώματος, ασκώντας νομίμως προανακριτικά καθήκοντα, η Λιμενική ή Προξενική Αρχή που την παραλαμβάνει, θα πρέπει να ελέγχει⁴²:

- το νομότυπο της λήψεως των μαρτυρικών καταθέσεων και ιδίως εάν έχει προσληφθεί ως γραμματέας Αξιωματικός του πλοίου και σε περίπτωση έλλειψης του άλλο μέλος πληρώματος.
- την πληρότητα της δικογραφίας
- εάν ο πλοίαρχος τυχόν συμμετείχε με οποιονδήποτε τρόπο στη διαπραχθείσα πειθαρχική παράβαση, στην περίπτωση αυτή η δικογραφία που σχηματίστηκε από τον πλοίαρχο θεωρείται από την Αρχή ως μη γενομένη.

⁴² Μαλέρμπας, Μ. (2001). *Πειθαρχικό Δίκαιο Εμπορικού Ναυτικού*. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

Κεφάλαιο 3^ο Τα καθήκοντα και τα πειθαρχικά παραπτώματα του πλοιάρχου

3.1 Οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του πλοιάρχου

Πλήρωμα είναι το σύνολο των ατόμων που συνδράμει στην άσκηση της ναυτιλιακής επιχείρησης τον επιχειρηματία, αφού είναι ναυτολογημένα στο πλοίο⁴³. Ο κύριος του πλοίου, που το εκμεταλλεύεται είναι ο πλοιοκτήτης ενώ πολλές φορές πλοιοκτήτης μπορεί να θεωρείται και ο εφοπλιστής. Οι δύο όροι μπορεί να υπάρξουν μόνο στα πλοία, όχι στα πλωτά ναυπηγήματα σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 1 ΚΙΝΔ αν και υπάρχουν και παρεκκλίσεις⁴⁴.

Ο πλοίαρχος αναλαμβάνει την διοίκηση του πλοίου όπως ορίζεται στο άρθρο 104 ΚΑΝΔ. Ωστόσο έχει επίσης αρμοδιότητες, ιδιωτικού και δημοσίου δικαίου που τον καθιστούν το πλέον σημαντικό πρόσωπο στο πλοίο. Με τα παλιά και λιγότερο εξελιγμένα μέσα τεχνικής και τηλεπικοινωνιών, η διαχείριση του πλοίου ήταν εξολοκλήρου στην ευθύνη του πλοιάρχου, ο οποίος για τους ίδιους λόγους είχε διογκωμένες εξουσίες. Τις περισσότερες φορές, ο πλοίαρχος ήταν και ο εφοπλιστής ή συνétairos στη ναυτιλιακή εταιρία⁴⁵.

Φυσικά, πλέον τα πράγματα έχουν αλλάξει στο πως διεξάγεται η ναυσιπλοΐα, οι τεχνικές κατασκευής και λειτουργίας των πλοίων έχουν προοδεύσει, οι τηλεπικοινωνίες έχουν εξελιχθεί κατά πολύ πλέον ένα πλοίο δεν είναι απομονωμένο από την στεριά ή την εταιρία του. Τα προηγούμενα συντέλεσαν στη σταδιακή ελάττωση των κινδύνων της θάλασσας και βέβαια στον περιορισμό των εξουσιών του πλοιάρχου. Σήμερα, ο πλοίαρχος θεωρείται ένας υπάλληλος του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, που ανήκει στο πλήρωμα και κατά συνέπεια τον διέπει τον ίδιο δίκαιο όπως και όλο το πλήρωμα⁴⁶. Ωστόσο οι αρμοδιότητες του πλοιάρχου παραμένουν διογκωμένες εφόσον εξακολουθεί να έχει ξεχωριστή θέση ανάμεσα σε όλο το πλήρωμα, όντας και στην κεφαλή της ιεραρχίας του. Ο νόμος, για τον ίδιο λόγο, απαιτεί από τον πλοίαρχο μόρφωση και περισσότερα προσόντα⁴⁷.

⁴³ Κιάντου Παμπούκη Α. (2003). *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 1*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη

⁴⁴ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Άρθρο 1, §10II)

⁴⁵ Κιάντου Παμπούκη Α. (2003). *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 1*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη

⁴⁶ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (άρθρα 37 και 52 ΚΙΝΔ)

⁴⁷ Δελούκας Ν. Α, (1979). *Ναυτικόν Δίκαιον*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη

Η ιδιότητα και χαρακτηριστικά που συνοδεύουν την θέση του πλοιάρχου, απαιτούν την εξέταση της σύμβασης ναυτολόγησης του χώρια από τη σύμβαση του υπόλοιπου πληρώματος. Φυσικά αυτό επίσης απαιτείται από το γεγονός ότι ο πλοίαρχος χορηγείται αρμοδιότητες δημοσίου δικαίου βάσει νόμου και, άρα, παρουσιάζεται σαν ο δημόσιος λειτουργός και φορέας εξουσίας. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η σύμβαση του πλοιάρχου διαφοροποιείται από το υπόλοιπο πλήρωμα με την έννοια ότι είναι πιο ενδυναμωμένη και αυτό ασκεί επιρροή στην σύμβαση εργασίας που τον συνδέει με τον εργοδότη⁴⁸.

Ο πλοίαρχος έχει δικαιώματα και υποχρεώσεις που προκύπτουν από την σύμβαση ναυτολόγησής του. Επίσης, ο πλοίαρχος έχει αρμοδιότητες και καθήκοντα για το πλοίο και τους επιβαίνοντες. Οι αρμοδιότητες του πλοιάρχου ορίζονται με το άρθρο 104 ΚΔΝΔ:

«Ο πλοίαρχος έχει γενικά τη διοίκηση εν τω πλοίω και ασκεί εξουσίαν επί των επιβαινόντων, λαμβάνων παν αναγκαίον μέτρον, εντός των υφισταμένων κανονισμών, προς τον σκοπόν τηρήσεως της τάξεως της πειθαρχίας και της υγιεινής και δια την ασφάλειαν του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου».

Πέρα από αυτήν την διάταξη, οι ευθύνες του πλοιάρχου, άρα και οι εξουσίες και οι υποχρεώσεις του, ορίζονται πιο συγκεκριμένα και σε άλλες διατάξεις του ΚΔΝΔ και του ΚΙΝΔ, και νόμους ιδιωτικού και δημοσίου ναυτικού δικαίου (άρθρο 104, ΚΔΝΔ). Οι εξουσίες πλοιάρχου θα πρέπει να χωρίζονται σε καθήκοντα δημοσίου δικαίου, σε εξουσίες εκπροσώπησης και σε ειδικές εξουσίες και καθήκοντα τεχνικής και οικονομικής φύσης.

Αρχικά, ο πλοίαρχος έχει κάποια καθήκοντα που έχουν να κάνουν με την προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Και πιο συγκεκριμένα:

α) Εάν δεν συντρέχει κίνδυνος για τους επιβαίνοντες στο πλοίο, απαιτείται η προσφορά κάθε δυνατής βοήθεια σε άλλα πλοία ή αεροπλάνα ή πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα⁴⁹.

β) Αναφορά στο λιμενικό, κάθε είδους εγκλήματος που τελείται και πέφτει στην αντίληψή του στην θάλασσα (λαθρεμπόριο, εμπόριο ναρκωτικών κ.ά.) ή όποιου γεγονότος ρισκάρει την ναυσιπλοΐα⁵⁰,

⁴⁸ Κιάντου Παμπούκη Α. (2003). *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος Ι*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη

⁴⁹ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 120 ΚΔΝΔ)

⁵⁰ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 122 ΚΔΝΔ)

γ) Σε περίπτωση εντάσεων στις παγκόσμιες σχέσεις ή σε πόλεμο, επιβάλλεται συμμόρφωση με τις διαταγές του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, που δίνονται για την προάσπιση των εθνικών συμφερόντων⁵¹,

δ) Θα πρέπει να γίνεται παραλαβή για παλιννόστηση σε Έλληνες ναυτικούς, που βρίσκονται εγκαταλειμμένοι σε ξένα μέρη όπως ορίζεται στο άρθρο 112 ΚΔΝΔ (και επόμ. §59 σημ. 1).

3.2 Οι εξουσίες του πλοίαρχου

Εξαιτίας των απομακρυσμένων από την ξηρά και συχνά και από τα εγχώρια ύδατα, εκτός δηλαδή της χώρας, και εκτός δικαιοδοσίας ελληνικών αρχών, ο νόμος προβλέπει για τον πλοίαρχο καθήκοντα, που εμπεριέχουν και άσκηση κρατικής εξουσίας. Η λεγόμενη «εξουσία του πλοίαρχου πάνω στο πλοίο» συγκεντρώνει όλες αυτές τις εξουσίες και τα καθήκοντα.

Η έννοια έχει κυρίως δημόσιο χαρακτήρα με λειτουργίες ωστόσο ιδιωτικού δικαίου αλλά είναι αρκετά σύνθετη και ασαφής. Έτσι ο πλοίαρχος έχει δικαιώματα όχι μόνο για το πλοίο αλλά και για τους επιβαίνοντες. Κατ' αυτόν τον τρόπο, ενώ ο πλοίαρχος με το θαλάσσιο επιχειρηματία έχουν συμφωνία ιδιωτική, ο νόμος παρέχει στον πλοίαρχο εξουσίες, που μπορεί να ασκούνται εν αγνοία του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή. Πιο συγκεκριμένα:

1. Στην «εξουσία του πλοίαρχου πάνω στο πλοίο» περιλαμβάνονται ορισμένες εξουσίες, εκ των οποίων κάποιες έχουν να κάνουν με συγκεκριμένα καθήκοντα. Έτσι:

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

β) Εάν φορτωθεί στο πλοίο φορτίο χωρίς την ρητή συναίνεση του, ο πλοίαρχος μπορεί να ρίξει στη θάλασσα πράγματα⁵².

⁵¹ άρθρο 128 ΚΔΝΔ

⁵² άρθρο 58 ΚΙΝΔ

γ) Ο πλοίαρχος μπορεί να χρησιμοποιήσει πράγματα του πληρώματος ή των επιβατών που βρίσκονται στο πλοίο προκειμένου να αποτρέψει κίνδυνο που απειλεί το πλοίο ή τους επιβαίνοντες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού⁵³,

2. Ο πλοίαρχος έχει εξουσία και πάνω σε άτομα επιβαίνοντες δηλαδή τα μέλη του πληρώματος, άλλα πρόσωπα σε υπηρεσία (φορτοεκφορτωτές, κ.λπ.) και φυσικά στους επιβάτες. Πιο συγκεκριμένα:

α) Έχει δικαίωμα και υποχρέωση, να εμποδίζει την επιβίβαση προσώπων που πάσχουν από λοιμώδεις νόσους με τη βοήθεια του λιμενικού, όπως επικίνδυνους ψυχοπαθείς, (τυφλούς, παράλυτους, ανηλίκους) εάν αυτοί δεν έχουν συνοδούς⁵⁴. Επίσης, μπορεί να ζητήσει την αποβίβαση επιβάτη που ρισκάρει την τάξη στο πλοίο ή που δείχνει η παραμονή του μπορεί να βάλει σε κίνδυνο τους επιβαίνοντες, ή τα φορτία⁵⁵.

β) Τυχόν λαθρεπιβάτες είναι υποχρέωση του πλοίαρχου να τους παραδίδει στο λιμενικό και αν το πλοίο βρίσκεται εκτός Ελλάδας να ειδοποιηθεί το αντίστοιχο προξενείο⁵⁶.

γ) Σε περίπτωση που κάποιος επιβάτης πεθάνει, ο πλοίαρχος θα πρέπει να φροντίσει για τον νεκρό, όπως ορίζει το άρθρο 119 ΚΔΝΔ.

Για το πλήρωμα, το να μη συμμορφώνεται με τις διαταγές και οδηγίες του πλοίαρχου για την υγιεινή, τάξη, πειθαρχία και ασφάλεια επιβατών και φορτίων, συνιστά ποινικό αδίκημα⁵⁷. Οι επιβάτες που παρακούν στις οδηγίες του πλοίαρχου, επίσης τιμωρούνται⁵⁸.

3. Ο πλοίαρχος έχει πειθαρχική εξουσία σε σχέση με το πλήρωμα⁵⁹.

Όπως ο νόμος κατά περίπτωση ορίζει, ο πλοίαρχος εξασκεί και δημόσιες λειτουργίες. Ειδικότερα:

1. Ληξιαρχικά καθήκοντα του πλοίαρχου – ο πλοίαρχος πρέπει να συντάσσει ληξιαρχικές πράξεις γεννήσεων και θανάτων που λαμβάνουν χώρα στο πλοίο, τα οποία παραδίδει στο λιμενικό ή το προξενείο⁶⁰.

⁵³ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 44 ΚΙΝΔ)

⁵⁴ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 110 ΚΔΝΔ)

⁵⁵ άρθρο 111 ΚΔΝΔ

⁵⁶ άρθρο 127 ΚΔΝΔ

⁵⁷ άρθρο 210 ΚΔΝΔ

⁵⁸ άρθρο 236 ΚΔΝΔ

⁵⁹ άρθρα 104, 247, 257 ΚΔΝΔ

⁶⁰ άρθρα 115 και 117 ΚΔΝΔ

2. Συμβολαιογραφικά καθήκοντα του πλοιάρχου – εάν ένας επιβάτης πεθάνει, εξαφανιστεί ή δραπετευτεί πάνω στο πλοίο (ή μέλος του πληρώματος), ο πλοίαρχος υποχρεούται να συντάξει διαθήκη πάνω στο πλοίο⁶¹ και έκθεση απογραφής πραγμάτων. Κατόπιν πράττει όπως ορίζει ο νόμος⁶².

3. Ανακριτικά καθήκοντα του πλοιάρχου - ο πλοίαρχος μπορεί να διενεργήσει προανάκριση για εγκλήματα που λαμβάνουν χώρα επάνω στο πλοίο⁶³ και να δώσει εντολή για προφυλάκιση σύμφωνα με τον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας⁶⁴.

4. Ο πλοίαρχος επιβάλλει πειθαρχική εξουσία στα μέλη του πληρώματος⁶⁵.

3.2.1 Αρμοδιότητες εκπροσώπησης

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

Ο πλοίαρχος είναι μισθωτός υψηλού επιπέδου και προσφέρει τις υπηρεσίες του μακριά από τον εργοδότη του, το θαλάσσιο επιχειρηματία. Είναι φυσικό να είναι εφοδιασμένος με την ανάλογη εξουσία, για να μπορεί να ενεργεί με ευχέρεια ως νόμιμος εκπρόσωπος του. Εξάλλου, το φορτίο βρίσκεται εμπιστευμένο στα χέρια του πλοιάρχου σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, με όλους τους κινδύνους και τα απρόοπτα που το συνοδεύουν. Ενώ οι δικαιούχοι του φορτίου σε όλο αυτό το διάστημα βρίσκονται σε αδυναμία να κάνουν οτιδήποτε για αυτό. Είναι ανάγκη, λοιπόν, ο πλοίαρχος να μπορεί, όταν χρειάζεται, να ενεργεί για λογαριασμό ακόμα

⁶¹ Αστικός Κώδικας Εμπορικού Δικαίου (άρθρα 1749 επόμενα. ΑΚ) και Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (116 ΚΔΝΔ)

⁶² Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 118 ΚΔΝΔ)

⁶³ άρθρο 241 ΚΔΝΔ

⁶⁴ άρθρο 242 ΚΔΝΔ

⁶⁵ Κιάντου Παμπούκη Α. (2003). *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος Ι*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη

και αυτών στους οποίους ανήκει το φορτίο. Ο πλοίαρχος έχοντας αποφασιστικές εξουσίες πάνω στο πλοίο, στο φορτίο, στους επιβαίνοντες και στα πράγματά τους, πρέπει να είναι σε θέση να τις ασκεί χωρίς κανένα εμπόδιο. Συνεπώς, χρειάζεται και από την άποψη αυτή να μπορεί να ενεργεί ως νόμιμος εκπρόσωπος των προσώπων στα οποία ανήκει το πλοίο, το φορτίο, τα πράγματα που βρίσκονται στο πλοίο.

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

1. Η εξουσία του πλοίαρχου να εκπροσωπεί εξωδίκως, δηλαδή δικαιοπρακτικώς, τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή συνάγεται από τα άρθρα 84 § 1, 150 § 4 αλλά και 138 ΚΙΝΔ. Το πρώτο άρθρο καθιερώνει την ευθύνη του πλοιοκτήτη για τις δικαιοπραξίες που επιχειρεί ο πλοίαρχος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του. Και το δεύτερο και τρίτο έμμεσα επαναλαμβάνουν το ίδιο αντίστοιχα για τον εφοπλιστή και τον εκναυλωτή, που είναι είτε πλοιοκτήτης είτε εφοπλιστής. Οι ρυθμίσεις αυτές, λοιπόν, δίνουν το εύρος της αντιπροσωπευτικής εξουσίας του πλοίαρχου στο δικαιοπρακτικό πεδίο.

Με βάση την ευρεία αυτή εξουσία, ο πλοίαρχος συνάπτει στο όνομα του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή: συμβάσεις που χρειάζονται για την άσκηση των καθηκόντων του, π.χ. για την προμήθεια υλικών και τροφίμων, τη διενέργεια επισκευών κ.λπ., συμβάσεις ναύλωσης ή μεταφοράς πραγμάτων και προσώπων, εκδίδοντας τις οικείες φορτωτικές⁶⁶ ή εισιτήρια. Ακόμα, συνάπτει δάνεια με ορισμένες προϋποθέσεις⁶⁷ κ.ο.κ.

Ειδική ρύθμιση της εξουσίας αυτής του πλοίαρχου περιέχει το άρθρο 39 ΚΙΝΔ. Σύμφωνα με αυτό: «Ο πλοίαρχος καταρτίζει το πλήρωμα και συνομολογεί τας συμβάσεις ναυτολογήσεως, λαμβάνων υπ' όψιν τας οδηγίας του πλοιοκτήτου ή του αντιπροσώπου αυτού». Η διάταξη αυτή θεωρείται δημοσίας τάξεως. Για αυτό, γίνεται δεκτό ότι η εξουσία που παρέχει στον πλοίαρχο δεν μπορεί να αφαιρεθεί ή να περιορισθεί από το θαλάσσιο επιχειρηματία. Ο μόνος περιορισμός που επιτρέπει ο νόμος είναι ότι ο πλοίαρχος, κατά τη σύναψη των συμβάσεων ναυτολόγησης, οφείλει να παίρνει υπόψη τις οδηγίες του θαλάσσιου μεταφορέα, εφόσον, φυσικά, είναι νόμιμες. Η παραβίαση των οδηγιών αυτών όμως δεν επιδρά στο κύρος της σχετικής σύμβασης, αλλά επισύρει απλώς ευθύνη του πλοίαρχου απέναντι στον

⁶⁶ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 168 ΚΙΝΔ)

⁶⁷ άρθρο 45 ΚΙΝΔ

εργοδότη του. Με τη διάταξη αυτή, ο νόμος θέλησε να ενισχύσει το δικαίωμα του πλοιάρχου να εκλέγει τα μέλη του πληρώματος, για να μπορεί να συνεργάζεται με αυτά και να φέρνει σε αίσιο πέρας την αποστολή του⁶⁸. Για το λόγο αυτό, η εξουσία του πλοιάρχου επεκτείνεται και στην απόλυση των μελών του πληρώματος⁶⁹.

Η εξουσία του πλοιάρχου να εκπροσωπεί τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή δικαστικώς προβλέπεται στα άρθρα 47 § 1, 48 και 105 § 4 ΚΙΝΔ. Η εξουσία αυτή όμως είναι ειδική και παρέχεται στον πλοίαρχο με ορισμένες προϋποθέσεις. Οι προϋποθέσεις αυτές, μάλιστα, όπως και το περιεχόμενο της εξουσίας, ποικίλλουν αναλόγως με το αν πρόκειται για ενεργητική ή για παθητική δικαστική εκπροσώπηση. Συγκεκριμένα:

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

Κατά το άρθρο 48 ΚΙΝΔ, ο πλοίαρχος έχει εξουσία για παθητική αντιπροσώπευση, με μόνη προϋπόθεση ότι το πλοίο βρίσκεται σε τόπο διαφορετικό από την κατοικία του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή (συνεπώς, όχι αναγκαστικώς σε πλουν).

Εξάλλου, περιεχόμενο της εξουσίας αυτής είναι μόνο η λήψη διαδικαστικών ή εξώδικων εγγράφων που κοινοποιούνται προς τον πλοιοκτήτη. Συγκρίνοντας τα δύο σκέλη της δικαστικής αντιπροσωπευτικής εξουσίας του πλοιάρχου, παρατηρείται ότι η ενεργητική είναι στενότερη από άποψη προϋποθέσεων, αλλά ευρύτερη από άποψη περιεχομένου⁷⁰.

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

1. Ο πλοίαρχος έχει εξουσία να αντιπροσωπεύει τους ενδιαφερομένους για το φορτίο, δηλαδή το ναυλωτή, το φορτωτή, τον παραλήπτη, καθώς και επίσης και

⁶⁸ Δελούκας Ν. Α, (1979). *Ναυτικόν Δίκαιον*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη

⁶⁹ Κιάντου Παμπούκη Α. (2003). *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος Ι*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη.

⁷⁰ Δελούκας Ν. Α, (1979). *Ναυτικόν Δίκαιον*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη

εκείνους που χωρίς τη γνώση και τη θέληση που φόρτωσαν εμπορεύματα στο πλοίο. Επίσης, έχει εξουσία να διαθέτει αντικείμενα που ανήκουν σε όλα αυτά τα πρόσωπα. Οι εξουσίες αυτές όμως είναι ειδικές και περιορίζονται αποκλειστικά στις περιπτώσεις που προβλέπει ο νόμος. Έτσι:

α) Κατά τη διάρκεια του πλου, προκειμένου να αποτρέψει επικείμενο κίνδυνο, ο πλοίαρχος δικαιούται να χρησιμοποιήσει, με αποζημίωση, οτιδήποτε είναι αναγκαίο από τα αντικείμενα που βρίσκονται στο πλοίο⁷¹. Είναι φανερό δε ότι στα αντικείμενα αυτά μπορεί να περιλαμβάνεται και το φορτίο.

β) Κατά τη διάρκεια του πλου, αν εμφανισθούν επείγοντες λόγοι, ιδίως αν εμφανισθεί επιτακτική ανάγκη για επισκευή του πλοίου ή για προμήθεια τροφίμων ή εφοδίων, ο πλοίαρχος έχει δικαίωμα να πουλήσει ή να ενεχυριάσει μέρος του φορτίου, για να πορισθεί τα απαραίτητα χρήματα⁷².

γ) Κατά τη διάρκεια του πλου, και πάλι, ο πλοίαρχος έχει δικαίωμα, σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης, να παίρνει ασφαλιστικά μέτρα εν ονόματι των φορτωτών⁷³. Κατά τα λοιπά, εφαρμόζονται αναλογικώς οι διατάξεις για τη διοίκηση αλλότριων⁷⁴.

δ) Τέλος, σε περίπτωση συγκρούσεως, ο πλοίαρχος του πλοίου που συγκρούστηκε έχει δικαίωμα να ασκήσει αξιώσεις για τις ζημιές που υπέστη το φορτίο, για λογαριασμό όσων έχουν δικαίωμα σ' αυτό. Στην περίπτωση αυτή, πάντως, ο πλοίαρχος υποχρεούται να προσεπικαλέσει τα πρόσωπα αυτά στη σχετική δίκη⁷⁵.

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

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

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

⁷¹ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (άρθρα 44 ΚΙΝΔ, 123 ΚΔΝΔ)

⁷² Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 45 ΚΙΝΔ)

⁷³ άρθρο 47 § 2 ΚΙΝΔ

⁷⁴ Κιάντου Παμπούκη Α. (2003). *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος Ι*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη. Ποταμιάνος Φωκίων Γ. (1966). *Στοιχεία ναυτικού δικαίου: τεύχος β πλοιοκτησία - συμπλοιοκτησία - ειδική ναυτιλιακή εταιρεία - ευθύνη πλοιοκτησίας - εφοπλισμός - πλοίαρχος - πλήρωμα*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 47 § 3 ΚΙΝΔ)

⁷⁵ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 244 ΚΙΝΔ)

προσεπικαλέσει και αυτός.

3.2.3 Ειδικές υποχρεώσεις του πλοίαρχου τεχνικής και οικονομικής φύσης

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

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

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

2. Έπειτα, ο πλοίαρχος υποχρεούται να φροντίζει, ώστε να υπάρχουν στο πλοίο τα απαραίτητα ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία. Από αυτά, άλλα πρέπει να τα τηρεί και ο ίδιος και άλλα πρέπει να φροντίζει να τηρούνται κανονικά⁷⁶. Αν κατά τη διάρκεια του πλου έλαβαν χώρα έκτακτα συμβάντα που ενδιαφέρουν το πλοίο, τους επιβαίνοντες ή το φορτίο, υποχρεούται μέσα σε 24 ώρες από τον κατάπλου, να συντάξει έκθεση στο Μονομελές Πρωτοδικείο (ή στον Ειρηνοδίκη) ή σε ελληνική προξενική αρχή⁷⁷.

3. Ο πλοίαρχος υποχρεούται σε καλή διακυβέρνηση του πλοίου. Ιδίως, υποχρεούται να τηρεί τους κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεως πλοίων και τις διατάξεις που αναφέρονται γενικά στον κανόνα της ναυσιπλοΐας⁷⁸. Επίσης, οφείλει να κυβερνά το πλοίο αυτοπροσώπως όταν εισπλέει, διαπλέει και εκπλέει από λιμένες. Όρμους

⁷⁶ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (άρθρα 42 ΚΙΝΔ, 114 §1 ΚΔΝΔ)

⁷⁷ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 50 ΚΙΝΔ)

⁷⁸ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (άρθρα 113 και 219 ΚΔΝΔ)

διαύλους, ποταμούς, διώρυγες και στενά και, γενικά, σε κάθε περίπτωση που ο πλους είναι ιδιαίτερα δύσκολος⁷⁹.

4. Ο πλοίαρχος πρέπει να ενεργεί με σύνεση και να φέρνει σε πέρας τον πλου που ανέλαβε. Σε περίπτωση κινδύνου δεν επιτρέπεται να διατάξει την εγκατάλειψη του πλοίου, προτού εξαντλήσει όλα τα μέτρα και τα μέσα διάσωσης που υποδεικνύουν η ναυτική τέχνη και η εμπειρία. Προκειμένου να διατάξει την εγκατάλειψη του πλοίου εξάλλου, πρέπει να ζητήσει τη γνώμη των αξιωματικών ή των πιο έμπειρων από τα μέλη του πληρώματος. Ο ίδιος πρέπει να αποβιβασθεί τελευταίος. Επίσης, δεν πρέπει να απομακρυνθεί από την περιοχή του ναυαγίου, ώσπου να βεβαιωθεί ότι το πλοίο χάθηκε ή καταστράφηκε. Σε κάθε περίπτωση, τέλος, υποχρεούται να φροντίσει για τη διάσωση των ναυτιλιακών εγγράφων, του ταχυδρομείου και των πολυτιμότερων πραγμάτων του πλοίου⁸⁰.

II. Ο πλοίαρχος όμως είναι και εμπορικός βοηθός του θαλάσσιου επιχειρηματία. Με την ιδιότητά του αυτή, υποχρεούται να περιλαμβάνει τα εμπορεύματα και να εκδίδει τις σχετικές φορτωτικές⁸¹. Και επειδή ο θαλάσσιος επιχειρηματίας δε βρίσκεται στο πλοίο, ο πλοίαρχος οφείλει να εκπληρώνει για λογαριασμό εκείνου όλες τις υποχρεώσεις που επιβάλλει ο νόμος στον εκναυλωτή από την έναρξη μέχρι τη λήξη της συμβάσεως ναυλώσεως ή θαλάσσιας μεταφοράς⁸².

3.3 Νομικά καθήκοντα και αρμοδιότητες του Πλοίαρχου

3.3.1 Τα συμβολαιογραφικά καθήκοντα του πλοίαρχου

Ο πλοίαρχος εξαιτίας της θέσης του ως φορέας δημόσιας εξουσίας έχει και άλλες υποχρεώσεις τις οποίες εκτελεί σαν συμβολαιογράφος. Οι υποχρεώσεις αυτές είναι: η σύνταξη διαθήκης και η σύνταξη απογραφής των πραγμάτων θανάτου επί του πλοίου, δραπέτη ή απολεσθέντα. Κατά αυτό τον τρόπο ο πλοίαρχος έχει επίσης το αξίωμα του συμβολαιογράφου σε περίπτωση θανάτου επί του πλοίου κάποιου από τα μέλη του πληρώματος ή αν κάποιος από τους επιβάτες θελήσει να συντάξει τη διαθήκη του. Η διαθήκη που συντάσσεται στο πλοίο ανήκει στην κατηγορία των εκτάκτων διαθηκών.

⁷⁹ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (άρθρα 43 ΚΙΝΔ, 113 §2 ΚΔΝΔ)

⁸⁰ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 125 ΚΙΝΔ)

⁸¹ άρθρο 168 ΚΙΝΔ

⁸² άρθρο 111 επόμεν. ΚΙΝΔ

Ο πλοίαρχος αναγκάζεται να εμπλακεί στην διαδικασία αυτή λόγω των εκτάκτων συνθηκών που μπορεί να συντρέχουν στο πλοίο που φυσικά στην ξηρά θα τις αναλάμβανε κανονικά συμβολαιογράφος.

Ο πλοίαρχος δεν έχει το δικαίωμα σύνταξης άλλων συμβολαιογραφικών πράξεων που απαιτούν την παρουσία συμβολαιογράφου, όπως; σύσταση ή μεταβίβαση κυριότητας ακινήτου, πληρεξουσίου, θεώρηση ιδιωτικών εγγράφων κ.λ.π. Άρα, η δικαιοδοσία του περιορίζεται σε αυτές τις δύο πράξεις τις οποίες ενεργεί δικαιωματικά δηλ. τη σύνταξη διαθήκης και της απογραφής πραγμάτων.

3.3.2 Τα ληξιαρχικά καθήκοντα του πλοίαρχου

Ο πλοίαρχος έχει και την αρμοδιότητα του ληξιάρχου ως προς τις γεννήσεις ή τους θανάτους που μπορεί να συμβούν στο πλοίο, εν πλω. Η άσκηση των καθηκόντων για ληξιαρχικές πράξεις που θα πρέπει να συντάσσονται στο πλοίο σε περίπτωση γέννησης ή θανάτου που έχουν ανατεθεί στον πλοίαρχο προβλέπονται από τον Αστικό Κώδικα. Πέραν από την αρμοδιότητα αυτή του για σύνταξη έκτακτων ληξιαρχικών πράξεων γεννήσεως ή θανάτου στο πλοίο, ο πλοίαρχος δεν έχει άλλη ληξιαρχική αρμοδιότητα, π.χ. για σύνταξη ληξιαρχικής πράξης γάμου, αλλαγής ονόματος κλπ. Επιπλέον, ο πλοίαρχος δεν μπορεί να επιφέρει διόρθωση ή μεταβολή στο περιθώριο της συνταχθείσης ληξιαρχικής πράξης γεννήσεως.

Λόγω του ότι ο πλοίαρχος δεν τηρεί ληξιαρχικά βιβλία θα ενημερώσει για το ημερολόγιο του πλοίου και κατόπιν θα συντάξει την ληξιαρχική πράξη η που θα περιέχει 1. τον τόπο, την ώρα, την ημέρα, τον μήνα και το έτος της καταχώρησης, 2. το όνομα, επώνυμο, επάγγελμα και κατοικία του δηλούντος, 3. τον τόπο, την ημέρα και την ώρα του τοκετού 4 .το φύλο του νεογνού 5, το όνομα, το επώνυμο, το θρήσκευμα, την εθνικότητα, το επάγγελμα και την μόνιμη κατοικία των γονέων 6. την δήλωση ότι η πράξη διαβάστηκε και βεβαιώθηκε από τον δηλούντα 7. την υπογραφή του πλοίαρχου και του δηλούντος ή των μαρτύρων των οποίων τα στοιχεία ταυτότητας θα πρέπει να έχουν καταχωρηθεί στην πράξη.

Αρμόδιος ληξιαρχος στον οποίο και διαβιβάζεται η ληξιαρχική πράξη είναι ο ληξιαρχος του πρώτου λιμένα κατάπλου του πλοίου εφόσον το πρώτο λιμάνι μετά τη γέννηση ή το θάνατο για το οποίο συντάχθηκε η ληξιαρχική πράξη είναι ελληνικό Εάν το πρώτο λιμάνι είναι αλλοδαπό, τότε η ληξιαρχική πράξη παραδίδεται από τον

πλοίαρχο στην προξενική αρχή και διαβιβάζεται κατόπιν προς τον ληξιαρχο Αθηνών εάν η ληξιαρχική πράξη αφορά ημεδαπό, άλλως η πράξη θα διαβιβαστεί από την προξενική αρχή προς την κυβέρνηση του αλλοδαπού.

3.3.3 Τα ανακριτικά καθήκοντα του πλοίαρχου

Η ανακάλυψη των ενόχων υπάγεται κατά κανόνα στην αρμοδιότητα των αστυνομικών αρχών και για αυτό είναι αμφισβητήσιμο το αν η προανακριτική αρμοδιότητα του πλοίαρχου είναι αποκλειστικά δική του ή υπάγεται στα γενικά αστυνομικά καθήκοντα του.

Ο πλοίαρχος δεν αποτελεί αστυνομική αρχή αλλά δικαιούται απλώς να ασκήσει τα σαφώς από τον νόμο οριζόμενα αστυνομικά καθήκοντα.

Σύμφωνα λοιπόν με την ισχύουσα νομοθεσία, ο πλοίαρχος ασκεί ανακριτικά καθήκοντα για εγκλήματα που έγιναν στο πλοίο και υπάγονται στην δικαιοδοσία των ελληνικών αρχών εν πλω και μέχρι κατάπλου του πλοίου σε λιμάνι όπου εδρεύει λιμενική ή προξενική αρχή.

Με την διάταξη αυτή, ο πλοίαρχος γίνεται ειδικός ανακριτικός υπάλληλος, αλλά ο νόμος αναφέρεται μόνο στους δημόσιους υπαλλήλους που αυτοί αναλαμβάνουν ανακριτικά καθήκοντα και είναι είτε δημόσιοι είτε δημοτικοί ή κοινοτικοί υπάλληλοι. Κατά αυτό τον τρόπο ο πλοίαρχος είναι από τους ελάχιστους ιδιωτικούς υπαλλήλους στους οποίους ανατίθεται η ανακριτική ιδιότητα με ειδική διάταξη νόμου η οποία και ταυτίζεται με τον γενικό όρο του δημόσιου λειτουργού που αναγνωρίζεται στον πλοίαρχο.

Ο πλοίαρχος ενεργεί προανάκριση για κάθε έγκλημα το οποίο έλαβε χώρα εντός του πλοίου και φυσικά εν πλω, εφόσον το έγκλημα υπάγεται στις αρμοδιότητες των ελληνικών αρχών. Ωστόσο για τα πταίσματα, τα πλημμελήματα, τα αυτόφωρα εγκλήματα η προανάκριση δεν γίνεται αναγκαία.

Εάν μέλος του πληρώματος διαπράξει πταίσμα, τότε αυτό ανήκει στην πειθαρχική δικαιοδοσία του πλοίαρχου, γιατί οι πράξεις στο πλοίο από μέλη του πληρώματος αποτελούν πειθαρχικά παραπτώματα, και τιμωρούνται πειθαρχικά. Εάν πρόκειται για πταίσμα επιβάτη, ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να διεξάγει προανάκριση. Αυτό γίνεται για τα πλημμελήματα και τα αυτόφωρα εγκλήματα τα που έγιναν από επιβαίνοντα στο πλοίο ή μέλος του πληρώματος ή επιβάτη.

Στην Ελλάδα η ανακριτική αρμοδιότητα του πλοιάρχου δεν ισχύει γιατί σε όλα τους ελληνικά λιμάνια υπάρχουν αρμόδιες λιμενικές αρχές του αναλαμβάνουν τις διαδικασίες. Για αλλοδαπό λιμάνι ωστόσο, η παραμονή του πλοίου θεωρείται ότι εξακολουθεί η εν πλω διαδικασία εφόσον στο λιμάνι είναι πιθανόν να μην υπάρχει καμία ελληνική αρχή. Αυτό εξαρτάται και από τις διεθνείς συμφωνίες που της ξένης χώρας αλλά και από το μέγεθος του αδικήματος. Ο πλοίαρχος άσχετα από τα μέτρα που λαμβάνει η ξένη αρχή, είναι υποχρεωμένος από το νόμο να ενεργήσει προανάκριση.

3.3.4 Οι αστυνομικές εξουσίες

Η αστυνομική εξουσία του πλοιάρχου επιδιώκει τη τήρηση της τάξης στο πλοίο όχι μόνο για το πλήρωμα αλλά και για κάθε επιβαίνοντα που με τις πράξεις του μπορεί να διαταράξει την τάξη.

Η εξουσία του πλοιάρχου στα αστυνομικά του καθήκοντα ορίζονται από το νόμο και διέπονται από νόμιμες διαδικασίες. Υπάρχουν ειδικές διατάξεις, σύμφωνα με τις οποίες ο πλοίαρχος αναλαμβάνει εξουσίες και υποχρεούται να διαφυλάξει την τάξη και την ασφάλεια του πλοίου και των επιβατών.

Η αστυνομική εξουσία του πλοιάρχου προέρχεται από τις διατάξεις για αστυνομία της εμπορικής ναυτιλίας και σύμφωνα με τον ποινικό και πειθαρχικό κώδικα του εμπορικού ναυτικού, ο οποίος εξηγεί ότι και απέναντι σε κάθε επιβαίνοντα επί του πλοίου, η πειθαρχική εξουσία του πλοιάρχου ασκείται από αυτόν και μόνον, με το δικαίωμα να παίρνει κάθε νόμιμο μέτρο για την τάξη και την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων.

Η αστυνομική εξουσία του πλοιάρχου δεν ασκείται μόνον κατά των μελών του πληρώματος αλλά και κατά όποιου επιβαίνει στο πλοίο.

Η εξουσία του πλοιάρχου για την διατήρηση της τάξης και ασφάλειας του πλοίου είναι αστυνομική εξουσία και είναι πιο πάνω από την πειθαρχική εξουσία που τον συνδέει με το πλήρωμα. Έτσι, τα μέτρα ασφαλείας του πλοιάρχου κατά πληρώματος ή κατά επιβάτη, είναι αστυνομικά μέτρα και άσχετα με την πειθαρχική ποινή που πρέπει να επιβάλει.

Η αστυνομική εξουσία του πλοιάρχου συμφωνεί με τις διατάξεις για κανονισμούς εργασίας των πλοίων. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές, όποιος

επιβαίνει στο πλοίο υποχρεούται να συμμορφώνεται με τους νόμους και τους κανονισμούς που έχουν να κάνουν με την εργασία στο πλοίο, αστυνομία, ασφάλεια και υγεία και επίσης ο πλοίαρχος ο οποίος έχει εξουσία σε κάθε επιβαίνοντα, έχει το δικαίωμα να λάβει νόμιμα μέτρα για την διατήρηση της τάξης και ασφάλειας στο πλοίο.

Τα μέτρα που έχει δικαίωμα και υποχρέωση να λαμβάνει ο πλοίαρχος είναι προληπτικά και κατασταλτικά.

Τα προληπτικά μέτρα έχουν σκοπό στην αποτροπή κινδύνων που επαπειλούν την τάξη και την ασφάλεια του σκάφους, των επιβαινόντων και του φορτίου.

Αυτά τα μέτρα λαμβάνονται με προφορικές ή γραπτές διαταγές του με τις οποίες θα πρέπει να συμμορφώνονται όλοι οι επιβαίνοντες στο πλοίο.

Ο πλοίαρχος θα πρέπει να λαμβάνει κατασταλτικά μέτρα σε περίπτωση παρανόμων πράξεων, όπως η κατάσχεση λαθραίων ειδών, η διενέργεια έρευνας κ.λπ. Την άσκηση της αστυνομίας στο πλοίο έχει ο Υποπλοίαρχος, όπως ορίζεται από τους κανονισμούς, που είναι υποχρεωμένος να ενημερώνει τον πλοίαρχο και να ακολουθεί τις εντολές και οδηγίες του. Αν και τα πιο πολλά από αυτά είναι παρόμοια, δεν αποκλείονται διαφορές τους σε τόπο και χρόνο, ως αναφορά τις ειδικές συνθήκες και πλου κάθε πλοίου ή ανάλογα με τις επικρατούσες ηθικές και κοινωνικές συνθήκες κατά περίπτωση. Ωστόσο δεν αποκλείεται η ανάγκη να ληφθούν μέτρα αστυνομικής βίας χωρίς να έχει διενεργηθεί προανάκριση. Σε τέτοιες καταστάσεις οι πράξεις του καταναγκασμού δικαιολογούνται μέχρι εκεί που επιτρέπει ο νόμος.

3.3.5 Η πειθαρχική εξουσία του πλοίαρχου

Η πειθαρχική εξουσία ασκείται στα μέλη του πληρώματος και δίνει στον πλοίαρχο το δικαίωμα της επιβολής πειθαρχικών ποινών σε αυτά για τα πειθαρχικά τους παραπτώματα. Η εξουσία του πλοίαρχου είναι επακόλουθο της θέσης του σαν επικεφαλής της ιεραρχίας του προσωπικού, είναι όμως άξιον έρευνας του κατά πόσον η εξουσία αυτή συμπεριλαμβάνεται μεταξύ αυτών που τον ορίζουν ως δημόσιο όργανο.

Ως προς την ελληνική νομοθεσία, ο πλοίαρχος είχε πάντα πειθαρχική εξουσία στα μέλη του πληρώματος. Ο νόμος ορίζει με λεπτομέρεια το δικαίωμα του

πλοιάρχου αυτό περιγράφοντας τα στοιχεία της αντιπειθαρχικής συμπεριφοράς των ναυτών «αμέλεια, ανυπακοή, εξύβριση κ. λ. π.» λεπτομερώς και καθορίζει τις πειθαρχικές ποινές που εκτός από την επίπληξη συμπεριλαμβάνουν πρόστιμα και κρατήσεις. Αν και η πειθαρχική εξουσία του πλοιάρχου σύμφωνα με τον νόμο εφαρμόζεται για όλους τους επιβαίνοντες στο πλοίο άρα και του επιβάτες, παρόλα αυτά δεν καθορίζεται το είδος των ποινών που επιβάλλονται για μη ναυτικούς.

Σήμερα ο νέος κώδικας Π.Κ.Ε.Ν έχει αποσαφηνίσει αυτή την ασάφεια περιορίζοντας την πειθαρχική εξουσία του πλοιάρχου μόνο στα μέλη του πληρώματος. Με αυτό συμφωνεί και ο νέος κανονισμός εργασίας που ορίζει ότι ο πλοίαρχος έχει εξουσία σε κάθε επιβαίνοντα στο πλοίο χωρίς να την χαρακτηρίζει πειθαρχική.

Η πειθαρχική εξουσία του πλοιάρχου είναι περιορισμένη κατά τόπο. Ο πλοίαρχος έχει πειθαρχική εξουσία για παραπτώματα που διενεργούνται μόνο στο πλοίο του οποίου είναι νόμιμος κυβερνήτης. Αυτό μπορεί να μην ορίζεται ρητά στο κώδικα αλλά προκύπτει από: α) τον ορισμό του πειθαρχικού παραπτώματος για παράβαση υπηρεσιακού καθήκοντος β) το ότι όλα τα παραπτώματα του πληρώματος που αναφέρονται στον κώδικα μπορούν να διαπραχθούν μόνο στο πλοίο γ) το ότι όλα τα διάφορα καθήκοντα που αναφέρονται στους κανονισμούς εργασίας ασκούνται μόνο στο πλοίο και δ) το ότι οι παραβάσεις του πληρώματος που διαπράττονται στην ξηρά δεν υπάγονται στην εξουσία του πλοιάρχου αλλά στις εκάστοτε αρμόδιες τοπικές αρχές.

3.4 Πειθαρχικά παραπτώματα πλοιάρχου

3.4.1 Ορισμός διατάξεων

Πειθαρχικά παραπτώματα του πλοιάρχου συνιστούν ενδεικτικά: α) η πρόσληψη ναυτικού, επί του φυλλαδίου του οποίου δεν έχει καταχωρηθεί η πράξη της απόλυσής του από το πλοίο, εφόσον ήταν ναυτολογημένος από πριν, β) η πρόσληψη ή απόλυση μέλους του πληρώματος χωρίς ναυτολόγησή του κατά τις εκάστοτε νομικές διατάξεις ή η ναυτολόγηση ναυτικού μη επιβαίνοντος στο πλοίο ή η παράλειψη υποβολής αίτησης προς την αρμόδια αρχή περί απολύσεως ναυτολογηθέντος αλλά μη επιβαίνοντος του πλοίου, γ) η παράνομη πρόσληψη στο πλοίο Έλληνα μη απογεγραμμένου ναυτικού ή απογεγραμμένου και στερουμένου

δικαιώματος άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος, δ) η παράνομη πρόσληψη στο πλοίο σε θέσεις διπλωματούχου, πτυχιούχου ή αδειούχου προσώπων που δεν έχουν τα απαιτούμενα προσόντα για τις θέσεις αυτές, ε) η πέρα από τα αναγνωρισμένα όρια πρόσληψη αλλοδαπού στο πλοίο σε οποιαδήποτε ειδικότητα. στ) η μη έγκαιρη προς θεώρηση προσκόμιση ναυτιλιακών εγγράφων στην οικεία Λιμενική ή Προξενική αρχή, ζ) η αποβίβαση στην αλλοδαπή επιβάτη, εκτός του τόπου προορισμού του, ασθενούς ή τραυματία δικαιολογημένα αλλά χωρίς ειδοποίηση της Προξενικής ή επιτόπιου Αρχής η) η μη πρόσληψη πλοηγού σε περιπτώσεις που η πλοήγηση είναι υποχρεωτική, θ) η μη τήρηση του κανονισμένου εδεσματολογίου, ι) η αδικαιολόγητη μη συμμόρφωση προς τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις για εξόφληση και αντικατάσταση ναυτολογίων, ια) η κακόβουλη εγγραφή στο ναυτικό φυλλάδιο του απολυόμενου, ελλείπει Αρχής, ναυτικού οποιουδήποτε χαρακτηριστικού πέρα από τα νόμιμα δικαιολογητικά απολύσεως, ιβ) η αδικαιολόγητη καθυστέρηση καταβολής οφειλόμενων μισθών, εξόδων νοσηλείας και κάθε νομίμου παροχής σε μέλος πληρώματος, που οφείλεται σε παράληψή του, ιγ) η εν γνώσει ψευδής καταμήνυση μέλους πληρώματος ενώπιον των αρμοδίων Αρχών, ιδ) η μη απόδοση σε κανονικά απολυόμενο μέλος του πληρώματος ναυτικού φυλλαδίου ή οικείου αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας, ιε) η αδικαιολόγητη κατ' επανάληψιν επιβολή από τον πλοίαρχο σε μέλη του πληρώματος ποινών προστίμου που ακυρώθηκαν από τις Λιμενικές Αρχές, ιστ) η αδικαιολόγητη παρεμπόδιση υποβολής παραπόνων στις αρμόδιες Αρχές της ημεδαπής μέλους πληρώματος ή επιβάτη.

3.4.2 Ειδικότερες επισημάνσεις κατά εδάφιο

α. Στους δύο βασικούς Κανονισμούς Εσωτερικής Υπηρεσίας πλοίων σαφώς καθορίζονται λεπτομερώς τα καθήκοντα και οι υποχρεώσεις των ναυτολογημένων σε πλοία υπό Ελληνική σημαία, πλοιάρχων.

β. Σύμφωνα με τα άρθρα 149 και 174 αντίστοιχα των Κανονισμών κάθε παράβαση των διατάξεων αυτών αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα και συνεπάγεται αυτόματα την επιβολή πειθαρχικών κυρώσεων, πέρα των προβλεπόμενων ποινικών κατά περίπτωση.

γ. Η Συντακτική Επιτροπή του Κώδικα γνωρίζοντας:

- τις συνθήκες διαβίωσης που επικρατούν στα πλοία, κυρίως τα ποντοπόρα
- το βαθμό ασφαλείας ναυσιπλοΐας που πρέπει να επικρατεί σε αυτά

- την τήρηση των κανονισμών Ε.Ν. και
- την εφαρμογή γενικά της έννομης τάξης και πειθαρχίας που πρέπει να υφίσταται σε όλα γενικώς τα πλοία,

έκρινε επιβεβλημένο και σκόπιμο να αναγραφούν ενδεικτικά ορισμένα πειθαρχικά παραπτώματα του πλοιάρχου, λόγω της βαρύτητας και ειδικής σημασίας τους.

δ. έτσι εκτός των οριζομένων, ρητά στα άρθρα 249 και 250, πειθαρχικών παραπτωμάτων που συνεπάγονται προσωρινή ή οριστική στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος σε κάθε ναυτικό και κατ' επέκταση και στον πλοίαρχο, στο άρθρο 246 ορίζονται τα προσιδιάζοντα στον πλοίαρχο πειθαρχικά παραπτώματα στα οποία μόνο αυτός λόγω του βαθμού και της θέσης του δύναται να υποπέσει κατά περίπτωση.

ε. Επισημαίνεται πάντως ότι η παράθεση των παραπτωμάτων του πλοιάρχου στο άρθρο 246 είναι τελείως ενδεικτική και διαλαμβάνονται μόνο αυτά που η συντακτική επιτροπή του κώδικα ήθελε να δώσει ιδιαίτερη έμφαση και στόχο. Θα πρέπει να τονιστεί σχετικά ότι τα υπηρεσιακά καθήκοντα του πλοιάρχου είναι άπειρα όπως αυτά καθορίζονται σαφώς και απορρέουν από όλες τις οικείες διατάξεις και κανονισμούς περί Εμπορικής Ναυτιλίας.

Κατά συνέπεια, σύμφωνα με το πνεύμα και το γράμμα των άρθρων 245 και 249 παρ. 1 (β), κάθε παράβαση των υπηρεσιακών αυτών καθηκόντων του πλοιάρχου διαπραττομένη με ενέργεια ή παράλειψη περί την εκτέλεση της υπηρεσίας γενικά ή την τήρηση των ειδικών καθηκόντων που αντιβαίνει στις νομικές υποχρεώσεις του πλοιάρχου, συνεπάγεται την διάπραξη πειθαρχικού παραπτώματος και την επιβολή κατ' επέκταση της κατά περίπτωση προσήκουσας πειθαρχικής ποινής.

στ. Το αν τα μνημονευόμενα στο άρθρο 246 πειθαρχικά παραπτώματα του πλοιάρχου διεπράχθησαν από δόλο ή αμέλεια, ενέργεια ή παράλειψη τυγχάνει αδιάφορο. Αυτό θα πρέπει να διαπιστωθεί από τη Λιμενική ή Προξενική Αρχή που θα συντάξει τη σχετική δικογραφία και θα ληφθεί σχετικά υπόψη από τα αρμόδια Πειθαρχικά Συμβούλια Ε.Ν. για την επιμέτρηση της πειθαρχικής ποινής.

Σχετικά με τα παραπτώματα που αναφέρονται στα εδάφια (α) - (β) - (γ) - (δ) - (ε) επισημαίνονται τα εξής

α) Τα διαλαμβανόμενα παραπτώματα στα εδάφια αποτελούν μία ενότητα αναγομένη στις εργασιακές σχέσεις και υποχρεώσεις του πλοίαρχου αναφορικά με το πλήρωμα του πλοίου και την συγκρότηση του.

β) Βεβαίως οι συγκεκριμένες διατάξεις προδιαθέσεως νομιμότητας (σαφώς ορίζουν σε γενικές γραμμές ότι ο πλοίαρχος είναι αρμόδιος να καταρτίζει και να συγκροτεί το πλήρωμα του πλοίου του, λαμβάνοντας πάντα υπόψη τις εντολές του εφοπλιστή, οι δε διατάξεις των εδαφίων του άρθρου 246 εξειδικεύουν ενδεικτικά την πειθαρχική παράβαση κατά συγκεκριμένη περίπτωση που συνεπάγεται την επιβολή πειθαρχικής κύρωσης, πλην όμως πρέπει να επισημανθούν τα παρακάτω:

i.. Η αληθής σχέση μεταξύ ευθύνης συγκρότησης και οδηγιών του εφοπλιστή έγκειται στο πραγματικό γεγονός ότι ο κάθε πλοίαρχος δεν προβαίνει, στους λιμένες κατάπλου, "εις άγραν" μελών πληρώματος όσες φορές ανακύψει θέμα σύνθεσης πληρώματος για κάλυψη οργανικών αναγκών του πλοίου του, όπως επί αιώνες γινόταν ότι κάθε ο πλοίαρχος ταυτίζεται με το πρόσωπο του εφοπλιστή, αλλά απλά αποδέχεται, "τυφλά", τις ενέργειες και τις εντολές του εφοπλιστή, ο οποίος οφείλει να μεριμνά για το συγκεκριμένο εγκαίρως. Σε περίπτωση που ο πλοίαρχος παραβεί τις οδηγίες του πλοιοκτήτη όσον αφορά την ναυτολόγηση του πληρώματος αυτή είναι μεν έγκυρη, πλην όμως ο πλοίαρχος καθίσταται υπεύθυνος έναντι του πλοιοκτήτη.

ii. Παρά ταύτα, κατά γράμμα του νόμου, ο πλοίαρχος πρέπει να συμμορφώνεται προς τις κείμενες διατάξεις περί νομίμου σύνθεσης του πληρώματος η οποία ορίζεται από τα άρθρα 87 έως 92, του ΚΔ.Ν.Δ. σύμφωνα με το είδος του πλοίου, αν είναι δηλαδή Ε/Γ - Φ/Γ - Δ/Ξ - ΝΚ - Ρ/Κ. κλπ., του ναυτιλιακού αυτού προορισμού, δηλαδή ποντοπόρου, μεσογειακών ή ακτοπλοϊκών ταξιδιών, καθώς και της χωρητικότητας του.

Η ουσιαστική ευθύνη και ενέργεια επιβαλλόμενη από την διάταξη, αρχίζει για τον πλοίαρχο με την άμεση μέριμνα του προκειμένου να εγγραφεί στο ναυτολόγιο του πλοίου από την Λιμενική ή Προξενική Αρχή το πλήρωμα που ναυτολογείται για την επάνδρωση του πλοίου. Επισημαίνεται δε ότι η ανάλογη εγγραφή στο ναυτολόγιο του πλοίου θεωρείται και είναι απαραίτητη και επιβεβλημένη ενέργεια διότι χωρίς αυτή δεν υφίσταται πρόσληψη ή απόλυση πληρώματος και κατά συνέπεια περίπτωση να υποπέσει ο πλοίαρχος στις παραβάσεις που διαλαμβάνονται αντίστοιχα στα εδάφια (α) (β) (γ) (δ) και (ε) τυπικά δεν υφίσταται.

iii. Ανεξάρτητα όλων των ανωτέρω διαλαμβανομένων το επίμαχο θέμα της συγκρότησης του πληρώματος, που έχει άμεση και ουσιαστική σχέση με την οργανική σύνθεση κάθε πλοίου και μάλιστα εάν τυχόν χαρακτηριστεί ελλιπής ή αντικανονική, πρέπει να αποτελεί κύριο μέλημα κάθε σοβαρής και υγιούς ναυτιλιακής εταιρείας με το οργανωμένο γραφείο για αυτό το σκοπό που θα μεριμνά άμεσα και αποτελεσματικά για την έγκαιρη επάνδρωση του πλοίου σε πλήρωμα σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις⁸³ και εγκυκλίους οδηγίες του Υ.Ε.Ν., ώστε να μην ανακύπτουν κατ' αρχήν προβλήματα για τον άμεσο απόπλου του πλοίου που πλήττουν τα συμφέροντα της εταιρείας και κατά δεύτερο λόγω πειθαρχικών ευθυνών σε βάρος του πλοιάρχου.

γ) Κατ' επέκταση και συνεκτίμηση όλων των παραπάνω εκτιμάται ανεπιφύλακτα ότι ο πλοίαρχος δεν πρέπει να διώκεται επί του προκειμένου πειθαρχικά διότι ουσιαστικά σε κανένα παράπτωμα έχει υποπέσει ειδικά όταν την σύνθεση του πλοίου καθορίζει αποκλειστικά η ναυτεργασία δηλαδή ο εφοπλιστής ή πλοιοκτήτης, πλην των περιπτώσεων:

i. να έχει ενεργήσει επί του προκειμένου κατά παράβαση των οδηγιών και εντολών του εφοπλιστή και

ii. να ταυτίζεται το πρόσωπο του πλοιάρχου με αυτό του εφοπλιστή, οπότε στις περιπτώσεις αυτές ο πλοίαρχος ενεργώντας κατά την κρίση του και με δική του πρωτοβουλία είναι δυνατόν να παρανομήσει υποπίπτοντας στα πειθαρχικά παραπτώματα που μνημονεύονται στα εδάφια (α) (β) (γ) (δ) και (ε) του άρθρου 246 οπότε και πρέπει να του επιβληθούν οι δέουσες πειθαρχικές, κατά περίπτωση, κυρώσεις.

δ) Τέλος επισημαίνουμε ότι κάθε πλοίαρχος κατά τον κατάπλου του πλοίου σε λιμάνι όπου εδρεύει Λιμενική ή Προξενική Αρχή οφείλει να προσκομίζει το ναυτολόγιο του πλοίου μαζί με τα λοιπά ναυτιλιακά έγγραφα προκειμένου η Αρχή να ελέγξει την σύνθεση του πληρώματος εάν είναι σύμφωνη με την οικεία διάταξη που αφορά το συγκεκριμένο πλοίο, και να μην επιχειρεί πλού σε καμία περίπτωση χωρίς την έγκριση της Αρχής. Για το αναφερόμενο ΗΤΟ εδάφιο (ΗΤ) παραπτώματος επισημαίνονται τα εξής:⁸⁴

⁸³ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (άρθρα 87 - έως 92 ΚΔΝΔ.)

⁸⁴ Μαλέρμπας, Μ. (2001). *Πειθαρχικό Δίκαιο Εμπορικού Ναυτικού*. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

α) Κάθε πλοίαρχος υπό Ελληνική σημαία πλοίου μετά τον κατάπλου αυτού σε λιμάνι (εννοείται λιμάνι εσωτερικού και λιμάνια εξωτερικού όπου εδρεύει Ελληνική Λιμενική ή Προξενική Αρχή) αφού εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που του επιβάλλουν οι υγειονομικές διατάξεις, όπως αυτές ισχύουν σε κάθε λιμάνι κατάπλου, δηλαδή ελευθεροκοινωνήσει, κατά τον ορισμό της ναυτικής ορολογίας, οφείλει να παρουσιαστεί εντός 24 ωρών ενώπιον της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής.

Κατά την προσέλευσή του προσκομίζει προς θεώρηση το ημερολόγιο γέφυρας και το ναυτολόγιο του πλοίου καθώς και οποιοδήποτε άλλο ναυτιλιακό έγγραφο του ζητήσει η Λιμενική Αρχή για έλεγχο, ως π.χ. Πιστοποιητικά ασφαλείας και MARPOL, γραμμής φορτώσεως, βιβλία γυμνασίων, ασυρμάτου κλπ. Σε περίπτωση βέβαια κατά την οποία ο πλοίαρχος κωλύεται, λόγω φόρτου εργασίας και υποχρεώσεων, δύναται αντ' αυτού και κατά διαταγή του, να προσέλθει στην Λιμενική Αρχή, ως νόμιμος αναπληρωτής του, άλλος αξιωματικός του πλοίου κατά κανόνα της γέφυρας.

β) Οι διατάξεις προδιάθεσης νομιμότητας διαλαμβάνουν ρητά και κατηγορηματικά για το θέμα της προσκομίσεως των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου στην Λιμενική ή Προξενική Αρχή για έλεγχο και θεώρηση και βέβαια η ακραία εφαρμογή τους, με ερμηνεία κατά γράμμα, προκάλεσε, ιδίως κατά το παρελθόν, σωρεία καταγγελιών εκ μέρους των ως άνω Αρχών στο Υ.Ε.Ν. σε βάρος πλοιάρχων με ανάλογες επιπτώσεις και πειθαρχικές και ποινικές συνέπειες.

γ) Επί του προκειμένου όμως επισημαίνονται ενδεικτικά τα παρακάτω:

i. Όταν ο πλοίαρχος περατώσει τις διαδικασίες ελευθεροκοινωνίας του σκάφους δεν είναι ελεύθερος ευθυνών και υποχρεώσεων, διότι εκείνη την ώρα ακριβώς προσέρχονται στο πλοίο για ταχεία συνεργασία, και μόνο με τον πλοίαρχο, ως άμεσο και νόμιμο εκπρόσωπο του πλοιοκτήτη, ναυλωτές, φορτωτές, τροφοδότες, στοιβαδότες, ασφαλιστές, νηογνώμονες κ.λπ. και όσοι γενικά εμπλέκονται με τις ναυτιλιακές και εμπορικές εργασίες του σκάφους καθώς και με θέματα ασφαλείας αυτού. Κατά συνέπεια η άμεση απομάκρυνση του πλοιάρχου από το πλοίο καθίσταται εκ των πραγμάτων αδύνατη και θα δημιουργήσει σωρεία προβλημάτων. Σε ανάλογες περιπτώσεις πρέπει να εξετάζεται η περίπτωση μετάβασης οργάνου της Αρχής στο πλοίο μετά από συνεννόηση με τον πλοίαρχο σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες του Υ.Ε.Ν.

ii. Υφίσταται περίπτωση κατά την οποία ένα πλοίο καταπλέει, κυρίως και ειδικά στο αγκυροβόλιο του λιμανιού με σκοπό να προβεί στη λήψη τροφοδοσίας και ύδατος

ενδεχομένως και αντικατάσταση του πληρώματος και πετρέλευση, έστω και εάν ελευθεροκοινωνήσει ή όχι, με παραμονή μάλιστα ολιγότερη των 24 ωρών, οπότε υφίσταται αντικειμενική αδυναμία προσέλευσης του πλοιάρχου στην Λιμενική Αρχή.

δ) Κατά συνέπεια εκτιμάται ανεπιφύλακτα ότι δεν πρέπει να διώκεται επί του προκειμένου ο πλοίαρχος πειθαρχικά, αν προηγουμένως δεν έχει γίνει από την Αρχή κατ' αντικειμενική κρίση συνεκτίμηση και ενδελεχής εξέταση όλων των συνθηκών που συνιστούν τα στοιχεία του εν λόγω πειθαρχικού παραπτώματος και θα πρέπει να αποφεύγεται από τις Αρχές η αβασάνιστη σχετική αναφορά αυτού στο Υ.Ε.Ν., το οποίο έχει δώσει σχετικές οδηγίες επί του προκειμένου στα Προξενικά Λιμεναρχεία.

ε) Στην περίπτωση όμως που εκ μέρους του πλοιάρχου διαπιστώνεται έμπρακτα η ύπαρξη δόλιας προαιρέσεως διάπραξης του παραπτώματος με σκοπό τον μη έλεγχο από την Αρχή των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου είτε διότι αυτά είναι ληξιπρόθεσμα είτε υφίστανται επί του πλοίου άλλες αρκετά σοβαρές εκκρεμότητες όπως π.χ. αντικανονική σύνθεση πληρώματος, παραβάσεις κανονισμών ασφαλείας ναυσιπλοΐας, γραμμής φορτώσεως κ.λπ., τότε υφίστανται πλήρη τα στοιχεία που συνιστούν το παράπτωμα του εδαφίου (στ) του άρθρου 246 και επιβάλλεται η πειθαρχική τιμωρία του πλοιάρχου.

Για το αναφερομένου ΗΤΟ εδάφιο (ζ) παραπτώματος επισημαίνονται τα εξής⁸⁵:

α) Οι διατάξεις προδιαθέσεως νομιμότητας σαφώς ορίζουν τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις του πλοιάρχου σε περίπτωση κατά την οποία, το πλοίο που βρίσκεται εν πλω ή σε λιμάνι, τυχόν ασθενήσει ή υποστεί ατύχημα κάποιος από τους επιβαίνοντες του πλοίου. Στο σημείο αυτό σημειώνεται ότι σύμφωνα με το άρθρο 2 πργ. (ιε) και (ιβ) αντίστοιχα των δύο βασικών Κανονισμών Εσωτερικής υπηρεσίας πλοίων ως "επιβαίνοντες" νοούνται τόσο τα μέλη του πληρώματος του πλοίου όσο και οι τυχόν επιβάτες αυτού.

β) Ιδιαίτερα όμως οι διατάξεις (άρθρο 10) των Κανονισμών επισημαίνουν την επιβεβλημένη υποχρέωση του πλοιάρχου να μεριμνήσει, κατά την αποβίβαση του ασθενούς ή τραυματία για την άμεση επί του προκειμένου ενημέρωση των Ελληνικών Λιμενικών ή Προξενικών Αρχών, και σε περίπτωση μη υπάρξεως αυτών να συνεννοηθεί σχετικώς με τις επιτόπιες Αρχές του λιμανιού καθώς και την

⁸⁵ Μαλέρμπας, Μ. (2001). *Πειθαρχικό Δίκαιο Εμπορικού Ναυτικού*. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

αντίστοιχη υγειονομική, με τρόπο ώστε αυτές να επιληφθούν κατά λόγο αρμοδιότητας για την περίθαλψη του ασθενούς και την περαιτέρω προώθησή του στο τόπο τελικού προορισμού του εφόσον πρόκειται για επιβάτη ή την παλιννόστησή του στην Ελλάδα εφόσον πρόκειται για μέλος πληρώματος.

γ) Η τυχόν μη ενημέρωση, εκ μέρους του Πλοιάρχου, των Λιμενικών ή Προξενικών Αρχών και η μη σχετική επί του προκειμένου συνεννόηση συνεπάγεται την εγκατάλειψη του ασθενούς ή τραυματία και, εφόσον πρόκειται για λιμάνι της αλλοδαπής, περιέρχεται σε δυσμενείς και δυσβάστακτες καταστάσεις; και συνθήκες.

δ) Ως εκ τούτου λοιπόν η τυχόν μη άσκηση των καθηκόντων του πλοιάρχου όπως αυτά ορίζονται επακριβώς στις διατάξεις προδιαθέσεως νομιμότητας και ειδικότερα επί του προκειμένου η μη ειδοποίηση των Αρχών συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα του πλοιάρχου τιμωρούμενο με ανάλογη πειθαρχική ποινή, πέραν της οριζόμενης ποινικής⁸⁶.

ε) Τέλος επισημαίνεται ότι στο υπό εξέταση πειθαρχικό παράπτωμα δεν δικαιολογείται ούτε καν αμέλεια εκ μέρους του πλοιάρχου, όχι μόνο λόγω της θέσης και του βαθμού του αλλά διότι εκείνο που προσμετράται και λαμβάνεται υπόψη για την επιμέτρηση της ποινής το αποτέλεσμα δηλαδή η τελική δυσμενής κατάσταση στην οποία περιέχεται ο ασθενής ή τραυματίας επιβαίνων του πλοίου, που λόγω της παραλείψεως του πλοιάρχου μπορεί να είναι και ο θάνατος ή εξαφάνιση αυτού.

⁸⁶ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 228 ΚΔ.Ν.Δ)

Κεφάλαιο 4^ο Τα πειθαρχικά παραπτώματα του πληρώματος

4.1 Πειθαρχικά παραπτώματα μελών πληρώματος

4.1.1 Ορισμός διατάξεων

Πειθαρχικά παραπτώματα μελών πληρώματος συνιστούν ενδεικτικά:

- α) η μέθη εκτός διατεταγμένης υπηρεσίας που διαταράσσει την ευταξία στο πλοίο
- β) ο ύπνος κατά την διάρκεια υπηρεσίας,
- γ) κάθε κατάχρηση δικαιώματος υποβολής παραπόνων,
- δ) η ανυπακοή σε κάθε υπηρεσιακή εντολή του πλοιάρχου ή πρόσκληση ανωτέρου,
- ε) η εκδήλωση έλλειψης σεβασμού προς τους ανώτερους,
- στ) κάθε παράβαση που αναφέρεται σε κανονισμό ή διαταγή πλοιάρχου σχετικά με κάπνισμα,
- ζ) κάθε απουσία άνευ αδειάς ή αδικαιολόγητη στην αλλοδαπή ή ημεδαπή,
- η) κάθε παράβαση στο πλοίο των κειμένων διατάξεων για τυχερά παιχνίδια,
- θ) κάθε πράξη που απειλείται με πταισματική ποινή από τον Ποινικό Κώδικα.

Σχόλια-Επισημάνσεις

Εισαγωγή - Γενικά

α. Στους δύο βασικούς Κανονισμούς Εσωτερικής Υπηρεσίας πλοίων, καθώς και στις μετέπειτα εκδοθείσες συναφείς κανονιστικές διατάξεις, που αναφέρονται σε καθήκοντα και υποχρεώσεις ορισμένων ειδικοτήτων μελών πληρώματος όπως π.χ. ηλεκτρολόγους, σπουδαστές Ακαδημιών Ε.Ν. κλπ., σαφώς καθορίζονται λεπτομερώς τα καθήκοντα των μελών πληρώματος που υποχρεούνται να τα εκτελέσουν στο χρόνο λειτουργίας της σύμβασης ναυτολογήσεως.

β. Σύμφωνα με τα άρθρα 149 και 174 αντίστοιχα, των παραπάνω Κανονισμών κάθε παράβαση των διατάξεων αυτών αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα και συνεπάγεται αυτόματα την επιβολή πειθαρχικών κυρώσεων, πέρα των προβλεπόμενων ποινικών κατά περίπτωση.

γ. Η συντακτική επιτροπή του Κώδικα γνωρίζοντας

- τις συνθήκες διαβίωσης που επικρατούν στα πλοία, κυρίως τα ποντοπόρα,
- το βαθμό ασφαλείας ναυσιπλοΐας,
- την τήρηση των κανονισμών Ε.Ν. και
- την εφαρμογή γενικά της εννόμου τάξεως και πειθαρχίας που πρέπει να υφίστανται σε όλα γενικώς τα πλοία,

έκρινε επιβεβλημένο και σκόπιμο όπως ενδεικτικά αναγράφουν ορισμένα πειθαρχικά παραπτώματα των μελών πληρώματος, λόγω της βαρύτητας και ειδικής σημασίας τους.

δ. Έτσι εκτός των ορισμένων πειθαρχικών παραπτωμάτων, στα άρθρα 249 και 250, που συνεπάγονται προσωρινή ή οριστική στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος σε κάθε ναυτικό, στο άρθρο 247 ορίζονται τα πειθαρχικά παραπτώματα προσιδιάζοντα στα μέλη του πληρώματος, στα οποία μπορεί να υποπέσουν κατά την διάρκεια της υπηρεσίας τους σε πλοίο.

ε. Επισημαίνεται πάντως ότι η παράθεση των παραπτωμάτων των μελών πληρώματος στο άρθρο 247 είναι τελείως ενδεικτική και διαλαμβάνονται μόνο αυτά στα οποία η συντακτική επιτροπή του κώδικα ήθελε να δώσει ιδιαίτερη έμφαση και στόχο. Θα πρέπει να τονιστεί ότι τα υπηρεσιακά καθήκοντα των μελών πληρώματος είναι πολύ περισσότερα σε έκταση και βαρύτητα καθορισμένα επακριβώς στους δύο βασικούς κανονισμούς εσωτερικής υπηρεσίας πλοίων (Ε/Γ - Φ/Γ) αλλά και στις λοιπές διατάξεις και κανονισμούς περί εμπορικής ναυτιλίας.

Κατά συνέπεια, σύμφωνα με το πνεύμα και το γράμμα του άρθρου 245 και του άρθρου 249 πργ. 1 (β), κάθε παράβαση των υπηρεσιακών αυτών καθηκόντων των μελών πληρώματος, που διαπράττεται με ενέργεια ή παράλειψη στην εκτέλεση της υπηρεσίας γενικά ή στην τήρηση των ειδικών καθηκόντων που αντιβαίνει στις νομικές υποχρεώσεις του ναυτικού επαγγέλματος, συνεπάγεται αυτόματα την διάπραξη πειθαρχικού παραπτώματος και την κατ' επέκταση επιβολή της κατά περίπτωση πειθαρχικής ποινής.

στ. Αδιάφορο τυγχάνει αν τα μνημονευόμενα στο άρθρο 247 πειθαρχικά παραπτώματα των μελών πληρώματος διαπράχθηκαν από δόλο ή αμέλεια, ενέργεια ή παράλειψη. Αυτό θα πρέπει να διαπιστωθεί από την Λιμενική ή Προξενική Αρχή που θα συντάξει τη σχετική δικογραφία και θα ληφθεί σχετικώς υπ' όψη από τα αρμόδια Πειθαρχικά Συμβούλια Ε.Ν. για την επιμέτρηση της πειθαρχικής ποινής.

ζ. Παρακάτω θα επιχειρηθεί μια ουσιαστική σχολίαση των διαλαμβανομένων στο άρθρο 247 ειδικών πειθαρχικών παραπτώματων των μελών πληρώματος, κατά ενότητα συναφών περιπτώσεων ή μεμονωμένων με αναφορά στις κατά περίπτωση διατάξεις προδιαθέσης νομιμότητας από την παράβαση των οποίων προκύπτουν τα αντίστοιχα πειθαρχικά παραπτώματα που συνεπάγονται την επιβολή της αντίστοιχης πειθαρχικής κύρωσης.

4.1.2 Διατάξεις προδιαθέσεως νομιμότητας

1. Κ.Δ.Ν.Δ.

Άρθρο 130. Υπακοή σε διαταγές ανωτέρων.

Τα μέλη του πληρώματος υπακούουν στον Πλοίαρχο και τους ανωτέρους τους και συμμορφώνονται προς τις διαταγές τους, που αφορούν στην εκτέλεση της υπηρεσίας και την τήρηση της πειθαρχίας στο πλοίο.

Άρθρο 131. Παράπονα πληρώματος.

1. Στα μέλη του πληρώματος αφού προηγουμένως αναφερθούν στον πλοίαρχο, και εφόσον υπηρεσιακοί λόγοι δεν εμποδίζουν την έξοδο από το πλοίο, μπορούν, να παρουσιάζονται ενώπιον της οικείας Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής για υποβολή παραπόνων σε σχέση με την άσκηση εξουσίας του πλοίαρχου ή προς διατύπωση παρατηρήσεων για την κατάσταση του πλοίου, που αφορούν την ασφάλειά του.

2. Εφόσον τα υποβληθέντα παράπονα κριθούν προδήλως αβάσιμα, οι υποβάλλοντες διώκονται πειθαρχικά κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

Άρθρο 132. Άδεια πληρώματος.

Τα μέλη του πληρώματος δεν μπορούν να εξέλθουν στην ξηρά χωρίς άδεια του πλοίαρχου ή του νομίμου αναπληρωτή του, που ορίζονται και τη διάρκεια της απουσίας τους. Ο πλοίαρχος δεν μπορεί να αρνηθεί την παροχή αιτούμενης αδειας χωρίς λόγο, που αφορά την υπηρεσία ή την ασφάλεια του πλοίου.

2. Κ.Ι.Ν.Δ.

Άρθρο 57

Ο ναυτικός υποχρεώνεται να εκτελεί την υπηρεσία του σύμφωνα προς τον νόμο, την σύμβαση ναυτολόγησης, τους κανονισμούς και τις κρατούσες συνήθειες, υπακούοντας πάντα στις διαταγές των ιεραρχικά προϊσταμένων του.

Άρθρο 59

Η καλή διατήρηση του πλοίου κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας αποτελεί υποχρέωση του ναυτικού.

3. Β.Δ. 806/70 (ΦΕΚ Α' 275) «Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού περί εργασίας επί των ελληνικών φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω».⁸⁷

Άρθρο 109. Γενική Συμπεριφορά

1. Όποιος ανήκει στο προσωπικό του πλοίου, και φέρει οποιονδήποτε βαθμό οφείλει:

α) να διατελεί πάντοτε νηφάλια κατάσταση.

β) να είναι ευπρεπώς ενδεδυμένος και να συμπεριφέρεται κόσμια και με σεβασμό στους ανώτερους του.

γ) να εκτελεί πρόθυμα και χωρίς αντιλογία τις υπηρεσιακές οδηγίες και εντολές των ανωτέρων του.

Άρθρο 110. Απαγορεύσεις.

Απαγορεύεται για το προσωπικό του πλοίου:

α) Να εγκαταλείπει την θέση του ή να απουσιάζει άνευ αδείας και νομίμου αναπλήρωσης ή αντικαταστάσεως του.

δ) Να προσβάλει την τιμήν των επιβαινόντων του πλοίου

στ) Να μεταφέρει ακάλυπτα φώτα και να χρησιμοποιεί άλλα πυρεία εκτός των ακίνδυνων

ι) Να καπνίζει σε αποθήκες, ή στα κύττα και σε άλλα απαγορευμένα μέρη του πλοίου.

ια) Να είναι μεθυσμένος, να κάνει χρήση ναρκωτικών ή να παίζει απαγορευμένα τυχερά παιχνίδια

⁸⁷ Μαλέρμπας, Μ. (2001). *Πειθαρχικό Δίκαιο Εμπορικού Ναυτικού*. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

ιδ) Ομοίως να εισάγει στο πλοίο άνευ αδείας του πλοιάρχου οινοπνευματώδη ποτά, επιτρεπομένης μόνον λογικής περιορισμένης ποσότητας, για ατομική χρήση.

Άρθρο 111. Άδειες εξόδου από το πλοίο

1. Σε λιμάνι ή όρμο, οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος μετά το πέρας της ημερησίας εργασίας ή της φυλακής του και εφόσον δεν υπέχει άλλη υποχρέωση εντός παραμονής, δικαιούται ελεύθερη έξοδο μέχρι την κανονισμένη επόμενη φυλακή του. Κατ' εξαίρεση είναι δυνατή η αναστολή της εξόδου, εφόσον συντρέχουν λόγοι εφαρμογής της εκάστοτε εν ισχύ συλλογικής σύμβασης. Οι διατάξεις της παρούσης παραγράφου δεν επηρεάζουν την διάταξη του άρθρου 40.

2. Για την απουσία οποιουδήποτε μέλους του πληρώματος στις εργάσιμες ώρες ή ώρες φυλακής ως και για την απομάκρυνση του από το λιμάνι ή τον όρμο ναυλοχίας του πλοίου απαιτείται πάντα προηγούμενη έγκριση του πλοιάρχου.

3. Ο Πλοίαρχος διατηρεί πάντοτε το δικαίωμα απαγόρευσης της εξόδου από το πλοίο σε οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος, όσο κατά την κρίσι του συντρέχουν λόγοι για αυτό.

Άρθρο 112. Αιτήματα και παράπονα.

1. Τα αιτήματα ή παράπονα του πληρώματος κατ' αρχήν υποβάλλονται προς τους αξιωματικούς προϊσταμένους υπηρεσιών. Σε περίπτωση μη ικανοποίησής των δεόντων να διατυπώνονται ατομικά και ιεραρχικά προς τον πλοίαρχο όπως παρακάτω:

α) Των αξιωματικών προϊσταμένων υπηρεσιών απ' ευθείας.

β) Των λοιπών αξιωματικών απ' ευθείας μετά προηγούμενης όμως ενημέρωσης του οικείου αξιωματικού προϊσταμένου υπηρεσίας.

γ) Του κατωτέρου προσωπικού κατόπιν αδείας του οικείου αξιωματικού προϊσταμένου υπηρεσίας (δηλαδή του Α' μηχανικού για το κατώτερο προσωπικό μηχανής και του Υποπλοιάρχου για όλο το κατώτερο προσωπικό).

2. Εάν ο οικείος αξιωματικός προϊστάμενος υπηρεσίας αρνηθεί να παράσχει την παραπάνω άδεια, ή αμέλεια πέρα από το 24ωρο να παρουσιάσει ενώπιον του Πλοιάρχου τον αιτούντα ή παραπονούμενο, ο οποίος δικαιούται να παρουσιαστεί απ' ευθείας στον πλοίαρχο, αφού προηγουμένως εκτελέσει την τυχόν δοθείσα σε αυτόν εντολή.

4. Β.Δ. 683/60 (ΦΕΚ Α' 158/60) «Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού εσωτερικής υπηρεσίας επί Ελληνικών επιβατηγών πλοίων πεντακοσίων κ.ο.χ. και άνω».⁸⁸

Άρθρο 128. Συμπεριφορά. Πειθαρχία. Στολή.

Όποιος ανήκει στο πλήρωμα του πλοίου, οποιοσδήποτε και αν φέρει βαθμό, οφείλει:

α) να διατελεί πάντοτε νηφάλια και, να συμπεριφέρεται στους πάντες κόσμια, με σεβασμό προς τους ανώτερους του, να εκπληρεί τίμια και ευσυνείδητα τα καθήκοντά του, να εκτελεί πρόθυμα και χωρίς αντιλογία τις υπηρεσιακές διαταγές των ανώτερων του, να επιβιβάζεται εγκαίρως και αναλόγως προς τα ειδικότερα καθήκοντα αυτού στο πλοίο πριν από την αναχώρησή του.

Άρθρο 129. Απαγορεύσεις.

Απαγορεύεται σε κάθε μέλος του πληρώματος του πλοίου:

α) να απουσιάζει ή να εγκαταλείπει την θέση του χωρίς άδεια και νόμιμη αναπλήρωση ή αντικατάσταση του.

ε) να προσβάλλει την τιμή επιβαινόντων του πλοίου

ζ) να μεταφέρει φώτα μη κεκαλυμμένα εντός φανού, να αφαιρεί από τους μονίμους ή κινητούς φανούς τα αναμμένα κεριά ή λύχνους και ηλεκτρικές λυχνίες, να κάνει χρήση άλλων πυρρείων εκτός των ακίνδυνων

ια) να καπνίζει στις αποθήκες, στα κύπη και σε άλλα απαγορευμένα μέρη του πλοίου.

ιβ) να μεθάει, να κάνει χρήση ναρκωτικών ή να παίζει απαγορευμένα τυχερά παιχνίδια.

ιγ) να εισάγει στο πλοίο οινοπνευματώδη σε οιαδήποτε ποσότητα και αριθμό άνευ αδείας του πλοιάρχου.

Άρθρο 130. Άδειες

Άδειες εξόδου στον όρμο και άδειες αναπαύσεως χορηγούνται:

α) στους Αξιωματικούς προϊσταμένους Υπηρεσιών υπό του Πλοιάρχου ή του νομίμως αναπληρωτή του.

⁸⁸ Σκαρίμπα Ε. (1999). *Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου*. ΕΜΠ, Αθήνα.

β) στους Αξιωματικούς υφισταμένους και το κατώτερο πλήρωμα, υπό του Πλοιάρχου ή τον νόμιμο αναπληρωτή του, μετά γνώμης του οικείου Αξιωματικού προϊσταμένου Υπηρεσίας.

Άρθρο 131. Παρουσιάσεις του πληρώματος προς τον Πλοίαρχο

Παρουσιάσεις του πληρώματος ενώπιον του Πλοιάρχου επιτρέπονται καθ' εκάστην και σε ώρες οριζόμενες από αυτόν, ή σε εξαιρετικές περιπτώσεις σε οποιαδήποτε ώρα προς υποβολή αίτησης ή παραπόνου, όχι για παραπάνω των δύο προσώπων και μόνο ιεραρχικά ως εξής:

α) των Αξιωματικών προϊσταμένων υπηρεσιών απ' ευθείας.

β) των Αξιωματικών υφισταμένων απ' ευθείας μετά από προηγούμενη ειδοποίηση του οικείου Αξιωματικού προϊστάμενου υπηρεσίας.

γ) του κατώτερου πληρώματος σκάφους και Γενικών Υπηρεσιών κατόπιν αδειάς του Υπάρχου και του κατώτερου προσωπικού μηχανής κατόπιν αδειάς του Α' Μηχανικού.

4.1.3 Σχετικές συνάδουσες διατάξεις

«Περί κωδικοποίησης σε ενιαίο κείμενο των ισχυουσών διατάξεων περί τυχερών και μη παιχνιδιών».

Άρθρο 1. Κατηγορία παιχνιδιών

1. Τα παιχνίδια, εν γένει, είτε για χαρτοπαίγνια, είτε δια πεσσών, είτε για άλλα οποιαδήποτε μέσα, μηχανικών ή μη διενεργούμενων, κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες:

α. Τυχερά

β. Μικτά

γ. Τεχνικά

2. Παιχνίδια, το αποτέλεσμα των οποίων εξαρτάται αποκλειστικά από τύχη, θεωρούνται, κατά την έννοια του παρόντος νόμου, ως τυχερά παιχνίδια.

Άρθρο 4. Τυχερά παιχνίδια.

Τα τυχερά παιχνίδια απαγορεύονται σε όλη την Ελληνική Επικράτεια, η απαγόρευση αυτή δεν έχει εφαρμογή σε περιπτώσεις των Ν.Δ. 4212/1961 και 468/1970.

Άρθρο 7. Λοιπές ποινικές διατάξεις.

1. δ. Οι παίκτες που συλλαμβάνονται επ' αυτοφώρω των παρά για τις διατάξεις του παρόντος λειτουργούντων τυχερών ή μικτών παιχνιδιών, τιμωρούνται με χρηματική ποινή και φυλάκιση μέχρι 3 μήνες, σε δε υποτροπή με χρηματική ποινή και φυλάκιση μέχρι 2 χρόνια.

3. Σχετικά με την διενέργεια τυχερών και μικτών παιχνιδιών στα πλοία, ως προς τις χρηματικές ποινές της πρώτης παραγράφου του παρόντος άρθρου υπόκειται ο ιδιοκτήτης ή η εταιρεία στην οποία ανήκει το πλοίο, για τις δε ποινές φυλάκισης ο κυβερνήτης του πλοίου.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Κεφάλαιο 5^ο Επιβολή ποινών

5.1 Πειθαρχικές ποινές

Ορισμός Διατάξεων

Πειθαρχικές ποινές είναι:

- α) η επίπληξη, εάν είναι δυνατόν να είναι προφορική ή γραπτή,
- β) το πρόστιμο, που μπορεί να ανέρχεται μέχρι του πέμπτου του μηνιαίου μισθού που αναγράφεται στο ναυτολόγιο. Το ανώτατο όριο αυξάνεται στο διπλάσιο, σε περίπτωση τέλεσης δευτέρου πειθαρχικού παραπτώματος από το ίδιο πρόσωπο εντός δύο μηνών από την επιβολή του πρώτου προστίμου. Η μη καταβολή του επιβληθέντος προστίμου αποτελεί κώλυμα για τη ναυτολόγηση του ναυτικού
- γ) η προσωρινή στέρηση ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος,
- δ) η οριστική στέρηση άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος.

Σχόλια-Επισημάνσεις

1. Γενικά

Με το άρθρο 248 καθορίζονται σαφώς τα είδη των πειθαρχικών ποινών οι οποίες επιβάλλονται κατά περίπτωση σε απογεγραμμένους Έλληνες ναυτικούς. Επισημαίνεται ότι η επίπληξη και το πρόστιμο επιβάλλονται πάντοτε όταν ο ναυτικός είναι ναυτολογημένος και υποπέσει σε παράβαση υπηρεσιακού καθήκοντος που συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα.

Η στέρηση όμως άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος, προσωρινή ή οριστική, μπορεί να επιβληθεί εκτός των παραπάνω παραβάσεων και για αδικήματα, κατά κανόνα ποινικά, που κατά περίπτωση μπορεί να διεπράχθησαν από τον ναυτικό και εκτός πλοίου και μάλιστα σε χρόνο που αυτός δεν είναι ναυτολογημένος σύμφωνα με τις διαλαμβανόμενες συναφείς περιπτώσεις των άρθρων 249 και 250 σε συνδυασμό πάντοτε με το άρθρο 244 ΚΔΝΔ⁸⁹.

⁸⁹ Μαλέρμπας, Μ. (2001). *Πειθαρχικό Δίκαιο Εμπορικού Ναυτικού*. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

Επίπληξη

Η επίπληξη είναι το πρώτο κατά σειρά και ελαφρότερο από τα προβλεπόμενα στο άρθρο 248, μέτρα για τους πειθαρχικά υπεύθυνους ναυτικούς.

Συνίσταται στην εκ μέρους του Πλοιάρχου ή του Λιμενάρχου ή Προξένου έκφραση μομφής (παρατήρησης) κατά του ναυτικού για την παράβαση του οικείου άρθρου των κανονισμών εσωτερικής υπηρεσίας πλοίων, ή καθηκόντων γενικά, στην οποία υπέπεσε κατά την διάρκεια της υπηρεσίας του για την οποία παράβαση εκτιμάται κατ' αντικειμενική κρίση από την Αρχή ή τον Πλοίαρχο ότι δεν θα πρέπει να τιμωρηθεί με αυστηρότερη ποινή, λαμβανομένων υπ' όψη των συνθηκών και της βαρύτητας του παραπτώματος.

Είναι η περίπτωση εκείνη που κοινώς χαρακτηρίζεται σε ανάλογες περιπτώσεις "επιεικώς και για πρώτη φορά".

Η μομφή συνοδεύεται από ανάπτυξη προς τον ναυτικό του επικινδύνου ή γενικά του άτοπου χαρακτήρα της πράξης του και επισήμανση των συνεπειών της, με τρόπο ώστε να καταλάβει ο ναυτικός ότι υπέπεσε σε παράπτωμα το οποίο δεν πρέπει να επαναλάβει.

Κατά συνέπεια πρέπει η επίπληξη να είναι ανάλογη προς τον βαθμό, την θέση, την πνευματική ανάπτυξη και την ευαισθησία του ναυτικού. Κατά περίπτωση δε να είναι πολύ αυστηρή ή απειλητική, συμβουλευτική, καθοδηγητική κλπ. Σε όλες όμως τις περιπτώσεις ο επιπληκτών, Πλοίαρχος ή Αρχή, δεν πρέπει να παρεκτρέπεται και να αποφεύγει ακραίες εκφράσεις υβριστικού και μειωτικού περιεχομένου.

Η επίπληξη περαιτέρω γίνεται μόνο προφορικά, ποτέ ενώπιον κατωτέρου οργάνου - ναυτικού από αυτόν που επιμελείται και όπως είναι φυσικό προϋποθέτει απαραίτητως την παρουσία του κατά την διαδικασία.

Πρόστιμο

α. Η πργ. (β) του άρθρου 248 δεν καθορίζει συγκεκριμένες περιπτώσεις και παραπτώματα του ναυτικού η διάπραξη των οποίων συνιστά την πειθαρχική ποινή του προστίμου.

Εναπόκειται στον Πλοίαρχο ή την Αρχή να κρίνουν, λόγω αρμοδιότητας (262 πργ. 1) και ανάλογα με την βαρύτητα του παραπτώματος, για την επιβολή προστίμου και τον μη περαιτέρω σχηματισμό δικογραφίας για παραπομπή του υπαιτίου

ναυτικού στο Πειθαρχικό Συμβούλιο Ε.Ν. προς επιβολή πειθαρχικής ποινής στερήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

β. Η πειθαρχική ποινή του προστίμου δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να συγχέεται ή να συγκρίνεται με την επιβολή προστίμου διοικητικής κύρωσης, κατά περίπτωση διαφόρων παραβάσεων, για τις οποίες υφίστανται ειδικές προς αυτό διατάξεις.

γ. Το επιβαλλόμενο υπό του Πλοιάρχου ή της Αρχής πρόστιμου (262 πργ. 1 και 2) έχει ανώτατο χρηματικό ύψος το όριο του ενός πέμπτου του μηνιαίου μισθού του ναυτικού που έχει αναγραφεί στο ναυτολόγιο.

Σημειώνεται δε ότι στην επικρατούσα ναυτιλιακή διοικητική πρακτική, στο ναυτολόγιο κατά κανόνα καταχωρείται η ένδειξη "Σ.Σ." δηλαδή συλλογική σύμβαση. Δηλαδή υφίσταται διαφορά και απόκλιση από τον αληθή μηνιαίο μισθό που λαμβάνει πράγματι ο ναυτικός και ο οποίος μνημονεύεται στη ατομική σύμβαση εργασίας που έχει υπογράψει με την Ν. Εταιρεία για την πρόληψη και ναυτολόγηση του στο συγκεκριμένο πλοίο⁹⁰.

Το προβλεπόμενο όμως υπό της πργ. (β) του άρθρου 248 πρόστιμο, ως πειθαρχική ποινή, θα πρέπει να υπολογίζεται αυστηρά σύμφωνα με την ανάλογη ένδειξη που μνημονεύεται στο ναυτολόγιο του πλοίου. Το δε ανώτατο ως άνω όριο αυξάνεται στο διπλάσιο σε περίπτωση κατά την οποία ο ίδιος ναυτικός μέσα σε χρονικό διάστημα δύο μηνών από της επιβολής του πρώτου προστίμου τελέσει δεύτερο πειθαρχικό παράπτωμα ανεξάρτητα αν είναι το ίδιο ακριβώς με το διαπραχθέν προηγούμενο.

δ. Σε περίπτωση δε κατά την οποία ναυτικός δεν έχει καταβάλει το νομίμως επιβληθέν σε αυτόν πρόστιμο, δεν γίνεται να ναυτολογηθεί.

ε. Η σχέση του ύψους του επιβαλλόμενου υπό του Πλοιάρχου ή της Αρχής προστίμου προς το διαπραχθέν παράπτωμα πρέπει να είναι δίκαιη, σωστή και να επηρεάζεται ανάλογα:

- από τον βαθμό και την θέση που κατέχει στο πλοίο ο υπαίτιος ναυτικός.
- από το μέγεθος του παραπτώματος και τις τυχόν δυσμενείς για το πλοίο, το φορτίο ή τους επιβαίνοντες επιπτώσεις που ενδεχομένως να επήλθαν.
- από τα κατασταλτικά αποτελέσματα που θα φέρει.

⁹⁰ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 54 δ')

Κατά συνέπεια το πρόστιμο δεν πρέπει να είναι ούτε χαμηλό ώστε να μειώνεται το κύρος του θεσμού, ούτε υπερβολικό που θα μπορεί να μετατραπεί σε ακραίες εξελίξεις.

στ. Η απόφαση επιβολής προστίμου καταχωρείται από τον Πλοίαρχο στο Ποινολόγιο του πλοίου και σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα και οριζόμενα στο Π.Δ. 167/76 "*Περί τήρησης Ποινολογίου υπό των πλοιάρχων των εμπορικών πλοίων και των Λιμενικών ή Προξενικών Αρχών*"⁹¹

Η Λιμενική ή Προξενική Αρχή, αφού εξετάσει το περιεχόμενο του ποινολογίου, την ακριβή τήρηση και την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων που αναφέρονται στην πειθαρχική εξουσία του πλοιάρχου, επαυξάνει, ακυρώνει ή επικυρώνει την επιβληθείσα χρηματική ποινή και προβαίνει σε είσπραξη του επιβληθέντος προστίμου χορηγώντας σχετική απόδειξη του Ν.Α.Τ. στο οποίο περιέρχονται τα επιβαλλόμενα πρόστιμα σύμφωνα με το άρθρο 260 ΚΔΝΔ. και το άρθρο 83 του Π.Δ. 913/78 ΚΝ. 792/78 το οποίο ορίζει ότι τα εν λόγω πρόστιμα αποτελούν πόρους του Ν.Α.Τ.

Εφόσον βέβαια η Αρχή διαπιστώσει παράβαση, εκ μέρους του πλοιάρχου, των σχετικών διατάξεων, ασκεί δίωξη κατά αυτού.

ζ. Πέρα των παραπάνω διαλαμβανόμενων πρέπει να επισημανθεί ενδεικτικά ότι όταν η Αρχή επιβάλει χρηματικό πρόστιμο σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 248 (β) και 262 πργ. 1 και 2, οφείλει να αναζητάει τον πραγματικό και ουσιαστικό υπεύθυνο που παρεμβαίνει στο πλοίο τα υπηρεσιακά καθήκοντά του όπως αυτά επακριβώς καθορίζονται στους δύο βασικούς Κανονισμούς Εσωτερικής Υπηρεσίας και τις λοιπές διατάξεις και κανονισμούς περί της εν γένει εμπορικής ναυτιλίας και μόνο σε αυτόν να καταλογίζει την διαπραχθείσα παράβαση που συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα και να του επιβάλει με αντικειμενική και ορθή κρίση την ποινή του χρηματικού προστίμου και όχι σε όλες τις περιπτώσεις αόριστα να στρέφεται κατά του πλοιάρχου "*ως έχοντος την εν γένει διοίκησιν εν τω πλοίω*" σύμφωνα με το πνεύμα και το γράμμα του άρθρου 104 του ΚΔΝΔ.

Αυτό γιατί όλοι οι ναυτολογημένοι στο πλοίο είναι υπεύθυνοι και οφείλουν να διαπνέονται και να κατέχονται από αίσθημα υπευθυνότητας και συνέπειας στην εκτέλεση των συγκεκριμένων καθηκόντων τους σύμφωνα με το βαθμό και την ειδικότητα που κάθε ναυτικός κατέχει στο πλοίο.

⁹¹ Π.Δ. 167/76 "*Περί τήρησης Ποινολογίου υπό των πλοιάρχων των εμπορικών πλοίων και των Λιμενικών ή Προξενικών Αρχών*"

5.2 Επιβολή προσωρινής στέρησης

Ορισμός διατάξεων

1. Προσωρινή στέρηση επιβάλλεται:

α) σε κάθε πράξη που προσβάλλει την Πατρίδα, τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, τη Σημαία και τα λοιπά σύμβολα του Ελληνικού Κράτους.

β) για 'ενέργεια ή παράλειψη σχετικά με την εκτέλεση της υπηρεσίας εν γένει ή σχετικά με την τήρηση των ειδικών καθηκόντων, που αντιβαίνουν σε νομικές ή ηθικές υποχρεώσεις του ναυτικού επαγγέλματος,

γ) με καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για αξιόποινη πράξη προβλεπόμενη από το παρόν

δ) με καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για λαθρεμπορία σε φυλάκιση μέχρι έξι μηνών,

ε) με καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών για πλαστογραφία, πλαστογραφία πιστοποιητικού, ψευδορκία, ψευδή καταμήνυση, κλοπή, υπεξαίρεση, απάτη, εμπορία ή χρήση ναρκωτικών,

στ) στις περιπτώσεις του επομένου άρθρου 250, εφόσον δεν συντρέχει λόγος οριστικής στέρησης,

ζ) σε περίπτωση ναυτολογήσεως πειθαρχικώς τιμωρημένου ναυτικού κατά το χρονικό διάστημα έκτισης της επιβληθείσας σε αυτόν πειθαρχική ποινή,

η) σε περίπτωση υπαιτίου ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος,

θ) σε κάθε άλλη περίπτωση προβλεπόμενη από ειδικές διατάξεις.

2. Η προσωρινή στέρηση είναι διαρκείας ενός μηνός μέχρι 5 ετών, ενώ ξεκινάει με αφαίρεση του ναυτικού φυλλαδίου.

α. Η Συντακτική του Κώδικα Επιτροπής γνωρίζοντας:

- τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας που επικρατούν στα πλοία, κυρίως ποντοπόρα.
- τον βαθμό ασφάλειας ναυσιπλοΐας που πρέπει να επικρατεί σε αυτά.
- την τήρηση των ναυτικών κανονισμών και διατάξεων του Ε.Ν.
- την εφαρμογή γενικά της εννόμου τάξης και πειθαρχίας που πρέπει να υφίσταται και να επικρατεί σε όλα γενικά τα υπό Ελληνική σημαία πλοία,

έκρινε επιβεβλημένο και σκόπιμο να καθορισθούν επακριβώς και σαφώς τα νομικά όρια και πλαίσια επιβολής της προσωρινής στέρησης του ναυτικού επαγγέλματος ως πειθαρχικής ποινής.

β. Με τις διατάξεις της πργ. 1 του άρθρου 249 επισημαίνονται τα αδικήματα εκείνα, ποινικά ή πειθαρχικά κατά περίπτωση, η παράβαση των οποίων επαπειλεί άμεσα την επιβολή της προσωρινής στέρησης ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

Παράλληλα περιορίζεται κάθε αυθαιρεσία των αρμοδίων Συμβουλίων να εκδώσουν απόφαση αντίθετη προς το γράμμα του νόμου και το πνεύμα της επιβαλλόμενης για το πλοίο τάξης και πειθαρχίας.

γ. Πρέπει να επισημανθεί όμως ότι ορισμένες διατάξεις της πργ. 1 του άρθρου 249 επεκτείνονται και στην παράνομη, εκτός πλοίου, δραστηριότητα του ναυτικού. Δηλαδή τα διαλαμβανόμενα ποινικά αδικήματα των εδαφίων (α) - (δ) και (ε) της πργ. 1 δυνατόν να τελεσθούν και εκτός πλοίου του υπαιτίου καταδικασθέντος ναυτικού μη ναυτολογημένου στο πλοίο, παραπεφθέντος όμως στο Πειθαρχικό Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 244 ΚΑΝΔ., για την επιβολή πειθαρχικής ποινής προσωρινής στέρησης του ναυτικού επαγγέλματος. Στις περιπτώσεις αυτές το διαπραχθέν ποινικό αδίκημα αυτόματα λαμβάνει και τον χαρακτήρα πειθαρχικού παραπτώματος σύμφωνα με το γράμμα και το πνεύμα της δεύτερης περίπτωσης του άρθρου 245, πλην όμως οι επιβαλλόμενες πειθαρχικές ποινές έχουν την μορφή των παρεπομένων.

Η Συντακτική Επιτροπή του Κώδικα έκρινε ότι ανάλογη παράνομη δραστηριότητα του καταδικασθέντος ναυτικού για τα ποινικά αδικήματα που συγκεκριμένα μνημονεύονται στα εδάφια (δ) και (ε) και διαπραχθήκαν στην ξηρά, δυνατόν να επαναληφθούν από αυτόν αυτού και στο πλοίο σε προσεχή ναυτολόγησή του και λόγω του υψηλού κινδύνου που επαπειλείται στο πλοίο, στους επιβαίνοντες και στο φορτίο και γενικά στην Ελληνική Εμπορική ναυτιλία θέλησε να σωφρονίσει και πειθαρχικά τον καταδικασθέντα ναυτικό και να τον απομακρύνει προσωρινά από την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος. Δηλαδή η Πολιτεία τον ναυτικό που πρόκειται να ναυτολογηθεί τον θέλει' με καθαρό ποινικό μητρώο και ειδικά απαλλαγμένο από ανάλογες κατηγορίες.

5.3 Επιβολή οριστικής στέρησης

1. Οριστική στέρηση επιβάλλεται:

α) σε κριθέν ναυτικό ατύχημα, κατά την διοικητική διαδικασία ελέγχου ναυτικών ατυχημάτων, που οφείλονται σε δόλο, ή εφόσον σαν συνεπεία του ατυχήματος επήλθε ολική απώλεια του πλοίου, πραγματική ή τεκμαρτή, θάνατος ή βαρεία σωματική βλάβη ανθρώπου, κρινόμενη κατά το άρθρο 310 Ποινικού Κώδικα, σε βαριά αμέλεια,

β) εάν ο τιμωρηθείς δύο φορές με προσωρινή στέρηση τουλάχιστον έξι μηνών ήθελε να υποπέσει σε τρίτο τέτοιο αδίκημα εντός πενταετίας,

γ) με καταδίκη μέσω αμετάκλητης δικαστικής απόφασης για λαθρεμπορία με παράβαση του νόμου περί ναρκωτικών, σε ποινή στέρησης της ελευθερίας ανώτερη των έξι μηνών,

δ) εάν καταδικάστηκε αμετάκλητα σε ποινή φυλακίσεως τουλάχιστον ενός έτους, περί των αιτίων του είδους, του τρόπου τέλεσης και της φύσεως της πράξεως, μαρτυρείται, διαστροφή χαρακτήρος,

ε) με καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για παραβάσεις των άρθρων 223 παρ. 2 και 224 περίπτ. (β) του παρόντος,

στ) ύστερα από καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για παράβαση του άρθρου 208 α

ζ) σε κάθε άλλη περίπτωση προβλεπόμενη από ειδικές διατάξεις.

2. Προκειμένου για παραπομπή πλοιάρχου σε Πειθαρχικό Συμβούλιο και μέχρι εκδίκαση της υποθέσεως στερείται του δικαιώματος ναυτολόγησης, εάν ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, σε σοβαρές και αιτιολογημένες περιπτώσεις, το διατάξει (Το άρθρο 250 αντικατέστη όπως παραπάνω με το άρθρο 1 του Ν. 211/75 ΦΕΚ 258Α).

5.4 Πειθαρχικές κυρώσεις και προσφυγή σε αλλοδαπές αρχές

1. Γενικά - Εισαγωγή

α. Κύριο μέλημα της πολιτείας είναι να προστατέψει την ναυτεργασία και ιδίως στις περιπτώσεις εκείνες που προβάλλονται, από μέλη πληρώματος, διεκδικήσεις νομίμων ή μη απαιτήσεων, ή ανακύπτουν περιπτώσεις επιλύσεως ναυτεργατικών διαφορών που απορρέουν κατά κύριο λόγο από τη σύμβαση

ναυτολογήσεως, που έχει συνάψει ο ναυτικός με την πλοιοκτήτρια εταιρεία για το συγκεκριμένο πλοίο που υπηρετεί.

β. Με ειδικές προς αυτό διατάξεις έχει ανατεθεί η διερεύνηση των αναφουμένων, από τη σύμβαση ναυτολόγησης, διαφορών μεταξύ πλοιάρχων ή πλοιοκτησίας και πληρώματος και η μεσολάβηση για την επίλυσή τους, στις Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές που εδρεύουν στους λιμένες της αλλοδαπής και στις οποίες μόνον υποχρεούνται να προσφεύγουν, κατά περίπτωση, οι Έλληνες ναυτικοί υπαγορευόμενης της προσφυγής σε αλλοδαπές Αρχές ή Οργανισμούς που μόνο προβλήματα προκαλούν στην Ελληνική ναυτιλία και τα πληρώματά της.

γ. Με την διάταξη του άρθρου 251, η παράνομη προσφυγή μέλους πληρώματος σε αλλοδαπές Αρχές ή Οργανισμούς, προς διεκδίκηση απαιτήσεων ή επίλυση διαφορών προερχομένων από την σύμβαση εργασίας του στο πλοίο που είναι ναυτολογημένος, τιμωρείται και πειθαρχικά και μάλιστα με καθορισμένα χρονικά όρια επιβολής προσωρινής στέρησης του ναυτικού επαγγέλματος. .

δ. Λόγω της σοβαρότητας του εν λόγω παραπτώματος και με δεδομένο ότι διασαλεύονται:

- η έννομη τάξη και
- το κύρος των Ελληνικών Προξενικών Αρχών όταν αυτές εσκεμμένως παραγκωνίζονται ή παρακάμπτονται με προσφυγή σε αλλοδαπές Αρχές ή Οργανισμούς,

η Συντακτική Επιτροπή του Κώδικος έκρινε αφ' ενός μεν επιβεβλημένο το διαχωρισμό του εν λόγω παραπτώματος από τις διατάξεις του άρθρου 249 πργ. 1, για τις οποίες η πειθαρχική τιμωρία σύμφωνα με την πργ. 2 έχει ως κατώτατο χρονικό όριο τον ένα μήνα και αφ' ετέρου την καταχώρησή του ως ιδιόμορφη πειθαρχική υπηρεσιακή παράβαση και την ένταξή της σε ίδιο άρθρο (251) με επίκληση των ποινικών διατάξεων του άρθρου 238 ΚΔΝΔ.

2. Πειθαρχική Ποινή

Σύμφωνα λοιπόν με το άρθρο 251 σε ναυτικό που παράνομα προσέφυγε σε αλλοδαπές Αρχές ή Οργανισμούς προκειμένου να διεκδικήσει μισθολογικές ή άλλες απαιτήσεις παρακάμπτοντας εσκεμμένως τις επίσημες Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές της αλλοδαπής, ανεξάρτητα του ποινικού κολασμού⁹², επιβάλλεται

⁹² Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 238)

προσωρινή στέρηση ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος διάρκειας τριών μηνών μέχρι ενός έτους.

3. Επιβαρυντική περίπτωση

α. Η διάταξη του άρθρου 251 προβλέπει επιπλέον και επιβαρυντική περίπτωση διαπράξεως του εν λόγω πειθαρχικού παραπτώματος και στην προκειμένη περίπτωση η επιβαλλόμενη πειθαρχική ποινή της προσωρινής στέρησης του ναυτικού επαγγέλματος είναι από ενός μέχρι δύο ετών.

β. Σύμφωνα δε με την πργ. 2 του επικαλούμενου άρθρου 238, συνιστούν επιβαρυντική περίπτωση:

- η ιδιότητα κάποιου ως πλοιάρχου ή αξιωματικού του πλοίου και
- η εκ της προσφυγής πρόκληση καθυστέρησης στο έτοιμο προς απόπλου πλοίο.

5.5 Πειθαρχικές κυρώσεις για λιποταξία

Πράγματι η συντακτική Επιτροπή του Κώδικος εκτιμώντας ορθά τις καταστάσεις και γνωρίζοντας καλά τις συνθήκες που επικρατούν στα πλοία σε ανάλογες περιπτώσεις ναυτεργατικών διαφορών και απαιτήσεων, με τον καθορισμό των επιβαρυντικών περιπτώσεων και την κατ' επέκταση επιβολή αυστηρότερης πειθαρχικής ποινής, θέλησε να προστατέψει:

ί. την έννομη τάξη από παράνομες προθέσεις πλοιάρχων και αξιωματικών οι οποίοι κατά κύριο λόγο οφείλουν να περιφρουρούν και να εφαρμόζουν τους νόμους περί εμπορικής ναυτιλίας και να σέβονται παράλληλα το κύρος των Ελληνικών Προξενικών Αρχών που εδρεύουν στα λιμάνια της αλλοδαπής και

ii. τα έννομα οικονομικά συμφέροντα των πλοιοκτητών και των φορτωτών όταν αυτά θίγονται άμεσα από άσκοπες καθυστερήσεις απόπλου των πλοίων και ιδίως όταν είναι χρονοναλωμένα.

Φύση της παράβασης

Πρόκειται για πειθαρχική παράβαση σχετικά με την ναυτικήν υπηρεσίαν για τελουμένη ενέργεια, δηλαδή ο υπαίτιος δράστης ναυτικός ενήργησε εκείνο που όφειλε, σύμφωνα με το νόμο, να μην ενεργήσει δηλ. προσέφυγε στις Αλλοδαπές

Αρχές προς διεκδίκηση απαιτήσεων, προσβάλλοντας έτσι απαγορευτικούς πρωταρχικούς κανόνες δικαίου.

Στοιχεία και υποκειμενική υπόσταση της παραβάσεως

Για την πλήρωση της υποκειμενικής πλευράς και ως βασικό στοιχείο της εν λόγω πειθαρχικής παραβάσεως, προϋποτίθεται:

α) πρόθεση ήτοι δόλος, συνιστάμενος στη γνώση και θέληση των υπαιτίων δραστών να προσφύγουν σε αλλοδαπές Αρχές και

β) σκοπός των δραστών να παρακάμψουν τις Ελληνικές Προξενικές Αρχές πιστεύοντας ότι θα δικαιωθούν από τις αλλοδαπές, προκαλώντας μάλιστα προβλήματα στο πλοίο.

1. Γενικά - Εισαγωγή

α. Η λιποταξία ως υπηρεσιακή παράβαση ήταν ένα από τα σοβαρότερα και κατά κανόνα το συνηθέστερο διαπραττόμενο πειθαρχικό παράπτωμα, στα υπό Ελληνική Σημαία πλοία καθώς και στα υπό ξένη σημαία Ελληνικών συμφερόντων πλοία συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ., κυρίως από κατώτερα πληρώματα, αλλόθρησκους Έλληνες και αλλοδαπούς χωρίς ναυτική συνείδηση και πεποίθηση να ακολουθήσουν σταδιοδρομία στο ναυτικό επάγγελμα.

β. Οι σχετικές, επί του προκειμένου, διατάξεις επιβάλλουν όπως οποιοδήποτε μέλος πληρώματος εκτελεί την υπηρεσία του στο πλοίο σύμφωνα με τους οικείους κανονισμούς και τη σύμβαση ναυτολογήσεως που έχει υπογράψει κατά την ναυτολόγησή του στο πλοίο. Η σύμβαση ναυτολογήσεως εκτός των άλλων στοιχείων προσδιορίζει και την διάρκεια της ναυτολογήσεως σύμφωνα με την οποία ο ναυτικός είναι υποχρεωμένος να υπηρετεί στο πλοίο.

γ. Με τη διάταξη του άρθρου 252 προστατεύεται το έννομο αγαθό της ασφάλειας του πλοίου, του φορτίου και του πληρώματος με την απαιτούμενη και επικρατούσα στο πλοίο πειθαρχία. Ενώ καταπολεμάται, παράλληλα με την ποινική τιμωρία (άρθρο 207) η συμπεριφορά εκείνη η οποία οδηγεί σε παραβίαση των νομικών υποχρεώσεων των μελών πληρώματος, που απορρέουν από τις οικείες διατάξεις και από την παράβαση της οποίας διασαλεύεται η τάξη και η πειθαρχία στο πλοίο με αποτέλεσμα, μειωμένης της σύνθεσης εκ του αδικήματος της

λιποταξίας, να κινδυνεύει κατά περίπτωση και η ασφάλεια αυτού, ιδίως εάν ο λιποτάκτης τυγχάνει να είναι αξιωματικός.

2. Πειθαρχικές κυρώσεις

α. Με τη διάταξη του άρθρου 252 η λιποταξία μέλους πληρώματος τιμωρείται και πειθαρχικά και μάλιστα με καθορισμένα χρονικά όρια επιβολής προσωρινής στέρησης του ναυτικού επαγγέλματος και περιπτώσεως συντρεχούσης της πργ. 3 του άρθρου 252 με οριστική στέρηση.

β. Λόγω δε της σοβαρότητας του εν λόγω παραπτώματος και με δεδομένο ότι διασαλεύεται: η έννομη τάξη και η ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου και των επιβαινόντων, η Συντακτική επιτροπή του Κώδικα έκρινε αφ' ενός μεν επιβεβλημένο το διαχωρισμό του εν λόγω παραπτώματος από τις διατάξεις του άρθρου 249 πργ. 1, για τις οποίες η πειθαρχική τιμωρία, σύμφωνα με την πργ. 2 αυτού έχει ως κατώτατο χρονικό όριο τον ένα μήνα και αφ' ετέρου την καταχώρησή του ως ιδιόμορφη πειθαρχική υπηρεσιακή παράβαση και την ένταξή της σε ίδιο άρθρο (252).

γ. Κύρια ποινή. Σύμφωνα λοιπόν με την πργ. 1 του άρθρου 252 η λιποταξία τιμωρείται πειθαρχικά με προσωρινή στέρηση ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος από ένα μέχρι πέντε έτη.

δ. Ελαφρυντικές περιπτώσεις. Η δεύτερη περίπτωση της πργ. 1 του παραπάνω άρθρου προβλέπει ελαφρυντική περίπτωση του παραπτώματος της λιποταξίας συνισταμένης στο γεγονός κατά το οποίο εάν ο ναυτικός εντός 24 ωρών από του απόπλου του πλοίου εμφανισθεί ενώπιον της Λιμενικής ή Προξενικής ή επιτοπίου Αρχής δηλώνοντας ότι είναι πρόθυμος να αναλάβει εκ νέου την εργασία του στο πλοίο, τιμωρείται με ελαφρύτερη πειθαρχική ποινή, ήτοι: με προσωρινή στέρηση έξι μηνών μέχρις ενός έτους. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να τονιστεί ότι πολλοί ναυτικοί που διώκονται πειθαρχικά για λιποταξία ισχυρίζονται στα Πειθαρχικά Συμβούλια ότι όντως εμφανιστήκαν αμέσως μετά του απόπλου του πλοίου ενώπιον των Λιμενικών ή Προξενικών ή επιτοπίων Αρχών δηλώνοντας ότι ήταν πρόθυμοι να αναλάβουν εκ νέου την εργασία τους στο πλοίο, πλην όμως δεν πραγματοποιήθηκε αυτή για διαφόρους λόγους και τώρα αιτούν την επιείκεια του πειθαρχικού δικαστή.

ε. Επισημαίνεται πάντως ότι οι επιβαλλόμενες πειθαρχικές ποινές για την λιποταξία καθορίστηκαν με το άρθρο 2 του Ν. 211/75 το οποίο αντικατέστησε την

πργ. 1 του άρθρου 252, η οποία, κατά την δημοσίευση του Κώδικα προέβλεπε επιβολή αυστηρότερης ποινής, δύο έως πέντε έτη. Η υπέρ του κατηγορουμένου επιεικέστερη αντιμετώπιση κρίθηκε επιβεβλημένη προκειμένου ο πειθαρχικός δικαστής να αποδεσμευθεί και επί πλέον να κριθούν δικαιότερα ελαφρυντικά ή άλλα περιστατικά που δεν στοιχειοθετούν σε απόλυτο βαθμό το αδίκημα της λιποταξίας.

5.6 Άλλες σχετικές διατάξεις με τις ποινές

Ειδικές περιπτώσεις ναυτολόγησης

Με την πργ. 2 του άρθρου 252 αντιμετωπίζονται με πνεύμα κατανόησης αλλά και επιείκειας ειδικές περιπτώσεις υπαιτίων ναυτικών και τους δίνεται η ευχέρεια σταδιακής επανόδου στο ναυτικό επάγγελμα με δυνατότητα μελλοντικής ναυτολόγησης για κάθε πλοίο.

Επιβαρυντικές περιπτώσεις

Με τη διάταξη της πργ. 3 του άρθρου 252 η πολιτεία θέλησε να αποκόψει τελείως από την ναυτική οικογένεια τα άτομα εκείνα τα οποία εκμεταλλευόμενα την ναυτολόγηση στο πλοίο και μάλιστα την πρώτη, θέλουν να δραπετεύσουν στο εξωτερικό. Έτσι σε ανάλογες περιπτώσεις εάν ο υπαίτιος λιποταξίας ναυτικός δεν εμφανισθεί εντός 24 ωρών από του απόπλου του πλοίου ενώπιον Λιμενικής ή Προξενικής ή επιτοπίου του λιμένος Αρχή δηλώνοντας ότι προτίθεται να αναλάβει την εκ νέου εργασία του στο πλοίο, τιμωρείται με την αυστηρότερη των πειθαρχικών ποινών, δηλαδή με οριστική στέρηση της άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος, κατασταλτικά και προληπτικά για κάθε προτιθέμενο να χρησιμοποιήσει την έκδοση Ν. Φυλλαδίου με πρώτη ναυτολόγηση το πλοίο ως μέσον διαφυγής στο εξωτερικό.

Πρόσθετη κύρωση διοικητικής μορφής

Με την διάταξη της πργ. 4 του άρθρου 252 προστίθεται μία επί πλέον κύρωση, διοικητικής μορφής, στους υπαίτιους λιποταξίας ναυτικούς. Ειδικότερα υποχρεούται εις καταβολή των εξόδων αποστολής αντικαταστάτη ναυτικού προς κάλυψη του κενού στην οργανική σύνθεση του πλοίου που δημιουργήθηκε αναγκαστικά εκ του αδικήματος της λιποταξίας.

Βεβαίως για να συντρέξει και να είναι υλοποιήσιμη η παραπάνω διάταξη θα πρέπει ή ο ναυτικός να επαναπατριστεί, οπότε θα υποχρεωθεί σε καταβολή των εν λόγω εξόδων αντικαταστάτη ή σε αντίθετη περίπτωση να έχει λαμβάνειν από την μισθοδοσία του οπότε και θα του παρακρατήσουν νομίμως τα αντίστοιχα έξοδα αντικαταστάτη.

Συρροή

Η πειθαρχική παράβαση της λιποταξίας είναι δυνατόν να συμπέσει και με την πρόκληση παράλληλα εκ μέρους του δράστη λιποτάκτη και άλλων συναφών πειθαρχικών παραβάσεων όπως:

- α. κλοπή, φορτίου ή εξοπλισμού πλοίου
- β. απειλή
- γ. εγκατάλειψη διατεταγμένης υπηρεσίας κ.λπ.

Συμπεράσματα

Κλείνοντας την παρούσα εργασία θα γίνει μια προσπάθεια να εξαχθούν σχετικά με το θέμα συμπεράσματα, τα οποία θα δίνουν στον αναγνώστη μια συνολική εικόνα του υπό ανάλυση ζητήματος. Το πρώτο και βασικό συμπέρασμα είναι ότι το πλοίο όντας μια μικρή κοινωνία, αποτελούμενη από μέλη με διαφορετικά χαρακτηριστικά, ανάγκες και υποχρεώσεις διέπεται από ένα πειθαρχικό δίκαιο, το οποίο επιδιώκει να κρατά ισορροπίες μεταξύ των μελών.

Η βασική παράμετρος, η οποία διέπει τους πειθαρχικούς κανόνες σ' ένα πλοίο είναι η ιεραρχική σχέση την οποία οφείλουν όλοι να σέβονται και βάση αυτής να λειτουργούν. Το πειθαρχικό αυτό δίκαιο όπως διαπιστώθηκε αναπτύσσεται μέσα από το ουσιαστικό πειθαρχικό δίκαιο και το δικονομικό, διαδικαστικό και πειθαρχικό. Σκοπός και στόχος τους ορίζεται η εύρυθμη λειτουργία του караβιού σ' επίπεδο εσωτερικών διαδικασιών, ελέγχου του πληρώματος, αρμοδιοτήτων και καθηκόντων κλπ.

Ειδικά το πειθαρχικό δίκαιο όπως διαπιστώθηκε έχει ένα σημαίνον ρόλο, μια και η τήρηση των αρχών του εξυπηρετεί στην αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων στη μείωση των πειθαρχικών παραπτωμάτων και άδικων πράξεων που επιδρούν αρνητικά κατά του πλοίου, του φορτίου και των επιβαινόντων. Όπως διαπιστώθηκε μέσα από το βασικό κορμό της εργασίας, έχουν οριστεί εντεταλμένα όργανα υπεύθυνα για την εύρυθμη εφαρμογή των νόμων ενώ υπάρχουν και πειθαρχικές ποινές, με διαφορετικό στόχο και περιεχόμενο προκειμένου να καλύπτονται επιτυχώς όλες οι περιπτώσεις και να επιλύονται μέσα από δίκαιες διαδικασίες όλα τα ζητήματα.

Το βασικό όργανο εφαρμογής των νόμων στο πλοίο είναι ο πλοίαρχος. Όπως διαπιστώθηκε μέσα από την εργασία μπορεί ο υπεύθυνος του πλοίου να είναι ο πλοιοκτήτης, κατά τη διάρκεια όμως του ταξιδιού ο φυσικός ηγέτης και άμεσος εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη είναι ο πλοίαρχος.

Ο πλοίαρχος παίρνει όλες τις αποφάσεις, είναι υπεύθυνος για την εύρυθμη λειτουργία του πλοίου, ελέγχει την απόδοση των ναυτικών και πάνω από όλα επιβάλλει τον νόμο. Η κατάσταση σήμερα σε σχέση με την άσκηση εξουσίας και την επιβολή των νόμων κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού έχει αλλάξει. Ο λόγος αυτής της αλλαγής είναι η ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών, οι οποίες δίνουν το δικαίωμα στον

πλοιοκτήτη να αποφασίζει ο ίδιος για τα δρώμενα πάνω στο πλοίο χωρίς ο ίδιος να βρίσκεται εκεί.

Ο πλοίαρχος αποτελεί μέρος του πληρώματος και ελέγχεται πλήρως από τον ιδιοκτήτη του πλοίου. Η αλλαγή αυτή είναι σημαντική και συντελεί μια διαφορετική πραγμάτωση και εφαρμογή των νόμων πάνω στο πλοίο, αυτό όμως δεν σημαίνει ότι ο καπετάνιος δεν συνεχίζει να έχει αυξημένες αρμοδιότητες διαφορετικές από το υπόλοιπο πλήρωμα. Ο καπετάνιος συνεχίζει να έχει ξεχωριστή θέση και να αποτελεί τον εκφραστή το δικαίου ανεξάρτητα αν πρέπει να πάρει εντολές από τον ιδιοκτήτη ειδικά στα πιο σοβαρά ζητήματα. Ο πλοίαρχος έχει αρμοδιότητες δημοσίου δικαίου και αποτελεί φορέα εξουσίας και δημόσιο λειτουργού επάνω στο πλοίο.

Με βάση αναφορές που έγιναν στην εργασία στον ΚΔΝΔ και στον ΚΙΝΔ, οι εξουσίες του πλοίαρχου χωρίζονται σε καθήκοντα δημοσίου δικαίου και σε εξουσίες εκπροσώπησης αλλά και σε ειδικές εξουσίες. Το προσωπικό οφείλει να υπακούει στη θέλησή του και αυτός είναι ο μόνος δίκαιος εκφραστής του δικαίου, στον οποίο πρέπει να υπακούει.

Ο πλοίαρχος ελέγχει συνεχώς όλες τις διαδικασίες, φροντίζει να μην υπάρχουν εσωτερικές συγκρούσεις, ελέγχει την εφαρμογή του νόμου από το πλήρωμα και τέλος ελέγχει ότι όλα πάνω στο πλοίο αναπτύσσονται και εφαρμόζονται με βάση τις συμβατές για το νόμο διαδικασίες. Ένα σημαίνον κομμάτι που ορίζεται από το νόμο σε σχέση με το ρόλο του πλοίαρχου στο πλοίο είναι οι αρμοδιότητες εκπροσώπησης.

Οι αρμοδιότητες εκπροσώπησης έχουν να κάνουν με τη δυνατότητα που δίνει ο νόμος στο πλοίαρχο να αντικαθιστά όπου και αν χρειαστεί τον ιδιοκτήτη παίρνοντας αποφάσεις σε σχέση με α) οικονομικά θέματα, β) συγκρούσεις που αναπτύσσονται μεταξύ του πληρώματος, γ) σοβαρές ασθένειες που αναπτύσσονται πάνω στο πλοίο, δ) πειθαρχικά παραπτώματα, ε) θέματα λαθρεπιβατών κ.α. Η νομοθεσία καθορίζει τον πλοίαρχο υπεύθυνο και σ' άλλα ζητήματα όπως για παράδειγμα είναι την εύρυθμη λειτουργία του πλοίου σε μηχανικό επίπεδο, σε θέματα εφοδίων κλπ.

Μια άλλη σημαίνουσα διαπίστωση από το σύνολο της εργασίας, είναι ότι ο πλοίαρχος μπορεί να είναι ο βασικός εκφραστής του νόμου, αυτό όμως δεν σημαίνει ότι είναι υπεράνω αυτού.

Ο πλοίαρχος ελέγχεται για την επιβολή της νομοθεσίας είναι υποχρεωμένος να εκτελεί με ακρίβεια τα καθήκοντα του και να μην ξεπερνά τα όρια που του ορίζει το δίκαιο, και το βασικότερο να μην κάνει κατάχρηση της εξουσίας του. Ο πλοίαρχος έχει ως βασική αρμοδιότητα τη δίκαιη επίβλεψη του πληρώματος οποιαδήποτε δράση, η οποία δεν έχει ως οδηγό της την αμερόληπτη επιβολή της δικαιοσύνης καθίσταται άνομη και ενέχει κυρώσεις για τον πλοίαρχο.

Σε σχέση με το πλήρωμα όπως διαπιστώθηκε μέσα από την εργασία υπάρχουν αρκετές διατάξεις, που αναφέρονται στη λειτουργία του μέσα στο πλοίο, στη σωστή εκτέλεση των καθηκόντων του, στο σεβασμό με τον οποίο φέρεται στους ανώτερους του.

Η νομοθεσία όπως εφαρμόζεται έχει πολλά κοινά σημεία σε σχέση με το πλοίαρχο και το προσωπικό του πλοίου, οι διαφορές αναφέρονται κυρίως στα καθήκοντα τα οποία διαμορφώνονται με βάση το βαθμό που έχει το κάθε άτομο μέσα στο πλοίο. Κλείνοντας ένα σημαντικό τμήμα της παρούσας εργασίας ήταν οι ποινές, οι οποίες σχετίζονται άμεσα με την επιβολή του νόμου και τη τήρηση του. Ποινές επιβάλλονται σε όλα τα μέλη του πλοίου ανεξάρτητα από τη θέση που έχει αυτό σημαίνει ότι τιμωρούνται αδιακρίτως και ο πλοίαρχος αλλά και το πλήρωμα του. Το μέγεθος της ποινής σχετίζεται με το είδος του παραπτώματος.

Αυτό το οποίο μπορεί να αποτελέσει τη συνολική και τελική διαπίστωση της εργασίας, είναι ότι η εύρυθμη λειτουργία του πλοίου βασίζεται στη σωστή και αποτελεσματική εφαρμογή του νόμου και ο βασικός εκφραστής του πάνω στο πλοίο είναι ο πλοίαρχος, ο οποίος αποτελεί πάνω στο πλοίο τη μοναδική εξουσία, αποτελεί το βασικό εκπρόσωπο του πλοιοκτήτη, αυτός δηλαδή που εξασφαλίζει ώστε να είναι ασφαλές από τη μια το περιουσιακό του στοιχείο που είναι το πλοίο και από την άλλη το προσωπικό του, το οποίο εξασφαλίζει την εύρυθμη λειτουργία του πλοίου.

Βιβλιογραφία

- Αλιβιζάτος Β. (1998). *Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου*. Σημειώσεις παραδόσεων. ΕΜΠ
- Αναστασόπουλος Γ. (2005). *Επιτομή Εμπορικού Δικαίου*, Εκδόσεις του ιδίου, Αθήνα.
- Δελούκας Ν. Α, (1979). *Ναυτικόν Δίκαιον*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη.
- Κιάντου Παμπούκη Α. (2003). *Ναυτικό Δίκαιο, τόμος Ι*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη.
- Μαλέρμπας, Μ. (2001). *Πειθαρχικό Δίκαιο Εμπορικού Ναυτικού*. Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης, Αθήνα.
- Μυλωνόπουλος Δ. (2000). *Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.
- Μυλωνόπουλος Δ. (2004). *Ναυτιλία*. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.
- Ποταμιάνος Γ. (1979). *Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου-Ναυτικό, Πτωχευτικό*. Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα-Κομοτηνή.
- Ποταμιάνος Φωκίων Γ. (1966). *Στοιχεία ναυτικού δικαίου: τεύχος β' πλοιοκτησία – συμπλοιοκτησία – ειδική ναυτιλιακή εταιρεία - ευθύνη πλοιοκτησίας - εφοπλισμός – πλοίαρχος – πλήρωμα*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη,
- Πουλαντζάς Ν. (2005). *Ναυτικό Δίκαιο*. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.
- Σκαρίμπα Ε. (1999). *Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου*. ΕΜΠ, Αθήνα.
- Τριανταφυλλάκης Γ. (2007). *Εφαρμογές Εμπορικού Δικαίου*. τόμος 3β, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.

Πρωτογενείς Πηγές - Νομοθεσία

Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου

Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου

Αστικός Κώδικας

Ποινικός Κώδικας

Π.Δ. 167/76 *«Περί τηρήσεως Ποινολογίου υπό των πλοιάρχων των εμπορικών πλοίων και των Λιμενικών ή Προξενικών Αρχών»*

Π.Δ. 861/79 (άρθρο 12)

Π.Δ. 913/78 ΚΝ. 792/78 (άρθρο 83)

Διάταγμα της 15 (27) 18 Δεκ. 1836 *«Περί αστυνομίας της Εμπορικής Ναυτιλίας»*

Διάταγμα της 4/23 Ιαν. 1834 (ΦΕΚΑ' 4) *«Οργανισμός των Λιμενίων Αρχών»*

Ν.Δ. (1973)

Ν.Δ. 13/15 Δεκ. 1923.

Νόμος 2594/98

Νόμος 211/75 (ΦΕΚ 258Α)

Νόμος Δ' της 30/3/1845 *«Περί ναυταπάτης και πειρατείας»*

Εμπορικός Νόμος ΓΨΙΖ (1910)

Υπ. Απόφαση Αριθμ. 8350/76.

Β.Δ. 806/70 (ΦΕΚ Α' 275) *«Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού περί εργασίας επί των Ελληνικών φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω».*

Β.Δ. 683/60 (ΦΕΚ Α' 158/60) *«Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού εσωτερικής υπηρεσίας επί Ελληνικών επιβατηγών πλοίων πεντακοσίων κ.ο.χ. και άνω».*