

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Μαυρική Ευαγγελία
Υπότροφος Ιδρύματος ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑ

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

Πειραιάς

Μάιος 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».

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Καθηγητής, Μιχαήλ Ι. Παζαρζής (επιβλέπων)
- Επίκουρος Καθηγητής, Γεώργιος Σαμιώτης
- Καθηγητής, Ερνέστος Τζαννάτος

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αρχικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον Καθηγητή του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς και επιβλέποντα της διπλωματικής μου εργασίας, κ. Μιχαήλ Ι. Παζαρζή, για την πολύτιμη καθοδήγηση του, την υπομονή του και τις υποδείξεις του. Χάρη στις συμβουλές του και στοχευμένες παρατηρήσεις του, η εργασία μου έφτασε στη σημερινή της μορφή.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω και τον Επίκουρο Καθηγητή κ. Γεώργιο Σαμιώτη, καθώς και τον Καθηγητή κ. Ερνέστο Τζαννάτο για την συμμετοχή τους στην προσπάθεια μου με τις χρήσιμες παρατηρήσεις τους και την συμβολή τους στην εκπόνηση της εργασίας μου.

Θερμές ευχαριστίες θα ήθελα να δώσω, ως υπότροφος του Ιδρύματος ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ, στον κ. Ι. Μπαβέα που είναι δίπλα μου όλα τα χρόνια των σπουδών μου να με υποστηρίζει, να με καθοδηγεί και να με συμβουλεύει. Ιδιαίτερες όμως, ευχαριστίες οφείλω να αποδώσω στον κ. Δ. Διαμαντίδη, για την υποτροφία που μου χορηγήθηκε και την αρωγή του όλα αυτά τα έτη, χωρίς την οποία οι στόχοι μου και τα όνειρα μου δε θα είχαν υλοποιηθεί.

Τέλος, ένα μεγάλο ευχαριστώ χρωστάω στους δύο πιο σημαντικούς ανθρώπους στη ζωή μου, τους γονείς μου, Ιωάννη και Αναστασία, παντοτινούς συνοδοιπόρους και υποστηρικτές της πορείας μου. Η απεριόριστη τους συμπαράσταση, στήριξη και αγάπη ήταν η δύναμη στις πιο δύσκολες στιγμές για να συνεχίζω και να βρεθώ στο σημείο που είμαι σήμερα.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσας είναι η ολοκληρωμένη παρουσίαση του πολύπλευρου ζητήματος της δικαιοδοσίας του Πλοιάρχου. Γίνεται μία προσπάθεια περιγραφής του έργου του, αναλύοντας τις ευθύνες, τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του αναφορικά με το βασικό τρίπτυχο πλοίου, φορτίου και ανθρώπινης ζωής που διέπει τη ναυτιλία. Από την διερεύνηση του έργου του, δε θα έπρεπε να απουσιάζει μία περιγραφή των σταδίων εκπαίδευσης του, του εκσυγχρονισμού των γνώσεών του καθώς και την ιεραρχικής του ανέλιξης στη βαθμίδα του Πλοιάρχου.

Επιπλέον, γίνεται μελέτη της δικαιοδοσίας που του προσφέρεται σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους και τις διεθνείς συμβάσεις. Καταγράφονται οι αρμοδιότητες του σε ότι αφορά το πλοίο, την αξιοπλοΐα του, την πλοήγηση και το έργο μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών. Μελετάται η ευθύνη του από πλευρά διοικητική, ποινική και αστική για τα γεγονότα που διαδραματίζονται επί του πλοίου.

Εν κατακλείδι, ερευνάται η δικαιοδοσία του επί του πληρώματος του πλοίου και κάθε κατηγορίας επιβαινόντων επί του πλοίου, ενώ γίνεται και εκτενής αναφορά στη δικαιοδοσία του προς τρίτους, αναφερόμενη στις αρχές, στους ναυλωτές και σε ναυτασφαλιστές.

ABSTRACT

The scope of this essay is a complete presentation of the multifaceted issue of jurisdiction of the Captain. It is an attempt to describe his job by analyzing a Captain's responsibilities, obligations and rights with respect to the basic triangle that governs shipping which is the ship, the cargo and human life. While exploring his work, a description of the stages of education, modernization of his knowledge and the hierarchy of advancement to the rank of Captain, should not be missing.

Moreover, a study of the jurisdiction in accordance with all applicable laws and international conventions is offered. The powers in respect of the ship's seaworthiness, navigation and the work of transportation of people and goods are recorded. His liability is studied by an administrative, criminal and civil perspective regarding all events that take place on board.

In conclusion, his jurisdiction over the ship's crew and each class passengers on board is researched and there is an extensive reference about his jurisdiction on third parties, such as authorities, charterers and claims.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ : Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ	14
1.1. Γενική Εκπαίδευση	20
1.2. Ειδικά Θέματα Εκπαίδευσης	25
1.2.1. Βασικός Κύκλος	25
1.2.2. Σωστικά Μέσα και Ταχύπλοες Λέμβοι Διάσωση	30
1.2.3. Τεχνικές Πυρόσβεσης	33
1.2.4. Ιατρική Μέριμνα και Ιατρικές Πρώτες Βοήθειες	34
1.2.5. Ασφάλεια Δεξαμενοπλοίων, Υγραεριοφόρων και Χημικών Πλοίων	37
1.2.6. Ραδιοεπικοινωνίες και Χειριστές Ασυρμάτου	43
1.3. Ειδικά Θέματα Προχωρημένης Εκπαίδευσης	46
1.3.1. Προσομοιωτής Γέφυρας και Αρμονική Εργασία Ομάδας στη Γέφυρα	46
1.3.2. Ηλεκτρονικό Σύστημα Απεικόνισης Χαρτών και Πληροφοριών (ECDIS)	47
1.3.3. Διαχείριση Φορτίου	50
1.3.4. Αξιωματικός Ασφαλείας	50
1.3.5. Περιβαντολογική Διαχείριση	52
1.3.6. Διαχείριση Κινδύνου	53
1.4. Ναυτολόγηση Ναυτικού	53
2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ : Η ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΓΑΘΩΝ	56
2.1. Ναυτιλιακά Έγγραφα	60
2.2. Ναυσιπλοΐα	73
2.2.1. Ασφαλής Πλοήγηση	73
2.2.2. Ευθύνη Διακυβέρνησης Πλοίου	76

2.2.3. Εργασίες Φορτίου	78
2.3. Επιθεωρήσεις	86
2.4. Προστασία του περιβάλλοντος	89
2.4.1. Διαχείριση Έρματος	90
2.4.2. Πλύση Δεξαμενών με Αργό Πετρέλαιο	94
2.4.3. Πρόληψη Ρύπανσης Ατμόσφαιρας	95
2.4.4. Διαχείριση Σκουπιδιών	96
2.4.5. Διαχείριση Λυμάτων Πλοίων	98
3. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ : ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ	100
3.1. Ναυτολόγηση και Μισθοδοσία Ναυτικών	102
3.2. Κρατικές Εξουσίες Πλοιάρχου	107
3.2.1. Βεβαίωση για το Γνήσιο της Υπογραφής	108
3.2.2. Ποινική και Πειθαρχική Δικαιοδοσία Πλοιάρχου	109
3.2.3. Εξουσία Ανακριτικού Υπαλλήλου	112
3.3. Ποινικά Αδικήματα - Εγκλήματα	116
3.3.1. Ειδικά Ναυτικά Εγκλήματα	117
3.3.2. Εγκλήματα Κοινού Ποινικού Κώδικα	132
3.4. Ενέργειες Πλοιάρχου σε Περιπτώσεις Ασθένειας ή Θανάτου	148
3.4.1. Ασθένεια	148
3.4.2. Θάνατος	152
4. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ : ΕΥΘΥΝΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΡΙΤΟΥΣ	155
4.1. Ευθύνη του Πλοιάρχου	156
4.2. Ναύλωση	157
4.2.1. Γενικοί όροι	158
4.2.2. Αξιοπλοΐα	162
4.2.3. Φορτίο	164
4.2.4. Παράδοση Φορτίου	167
4.2.5. Παρέκκλιση	170
4.3. Τελωνειακές Αρχές	171
4.4. Ναυτασφαλιστές	173

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	177
6. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	179
7. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	181

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα και η ναυτιλία είναι έννοιες άρρηκτα συνδεδεμένες ανά τους αιώνες με την ελληνική ναυτοσύνη να ξεπερνά από τότε έως και σήμερα, τα εθνικά της σύνορα, εξαπλωμένη σε όλη την υφήλιο. Τόσο η μορφολογία του με τις απέραντες ακτές όσο και τα φυσικά λιμάνια και ο μεγάλος αριθμός νησιών συντελούσαν στην άνθιση του κλάδου που σαν συνέπεια είχε την ανάπτυξη και την ισχυρή οικονομία, κάνοντας την να πρωτοστατεί.

Η ναυτιλία από την αρχαιότητα αποτέλεσε ένα μέσο προσέγγισης και εξερεύνησης νέων τόπων, διάδοσης πολιτισμού και ανάπτυξης του εμπορίου. Οι στόλοι έπλεαν στις θάλασσες και ταυτόχρονα, αποτελούσαν ένδειξη δύναμης και υπεροχής της κάθε αυτοκρατορίας. Από τότε, φάνηκε η ανάγκη ύπαρξης ενός ικανού προσώπου να ηγείται των ναυτικών που βρίσκοντας επί του πλοίου. Από τις ιστορικές γραφές φαίνεται ότι στην αρχαιότητα τα πρώτα μακρά πλοία¹ είχαν πλήρωμα μεταξύ είκοσι και τριάντα κωπηλατών. Ο πιο ικανός από όλους ήταν ο κυβερνήτης. Ανάλογα την χρονική περίοδο στην οποία αναφερόμαστε, οι κυβερνήτες ήταν στρατιωτικοί, γόνοι βασιλέων, ευγενείς.

Όσο εξελισσόταν η ναυτική τεχνολογία, τόσο πιο σύνθετος και περίπλοκος γινόταν και ο ρόλος του. Παλαιότερα, μάλιστα, υπήρχε η φημολογία αν και με υπερβολή δοσμένο, ότι ο Πλοίαρχος ήταν «ο κύριος του πλοίου μετά τον Θεό²», αναφερόμενη φυσικά στις δύσκολες συνθήκες ναυσιπλοΐας, με τους κινδύνους που καιροφυλαχτούσαν και τις καταστάσεις που καλούνταν να αντιμετωπίσουν οι κυβερνήτες των πλοίων. Συνήθως εκείνη την εποχή, ο Πλοίαρχος είχε πολύ αυξημένες εξουσίες και ήταν και ο ίδιος εφοπλιστής, κύριος του πλοίου ή συνέταιρος στην ναυτιλιακή επιχείρηση³. Για τον λόγο αυτό, έχει μείνει στην ελληνική καθομιλουμένη συνώνυμο του Πλοιάρχου να αποτελεί η λέξη караβοκύρης, εννοώντας το φαινόμενο που παρουσιαζόταν κυρίως, στα νησιά, ο Πλοίαρχος να είναι και ιδιοκτήτης του πλοίου.

¹ Σε αυτήν την κατηγορία πλοίων άνηκαν οι τριήρεις.

² Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 195

³ Σούρλου, Η Εξουσία του Πλοιάρχου, σελ. 177

Με το πέρασμα των ετών και την εξέλιξη της τεχνολογίας, η ναυσιπλοΐα βελτιώθηκε, έγινε απλούστερη και οι κίνδυνοι μειώθηκαν. Πολλά συστήματα αυτοματοποίησαν τις λειτουργίες του πλοίου και έκαναν την διακυβέρνηση αρκετά πιο εύκολη, κάτι που μείωσε και τις εξουσίες του Πλοιάρχου. Πλέον, αποτελεί υπάλληλο μίας ναυτιλιακής εταιρείας και μέλος του πληρώματος για την επιχείρηση. Ωστόσο, σήμερα συνεχίζει να έχει μια εξέχουσα θέση από το υπόλοιπο πλήρωμα, το οποίο απαρτίζεται από το κατώτερο πλήρωμα (ναύτες, ναύκληροι, καθαριστές, λαδάδες, λιπαντές, ναυτόπαιδα, μάγειροι, παραμάγειροι, είναι μερικές από τις ειδικότητες που περιλαμβάνονται στο κατώτερο πλήρωμα), και τους αξιωματικούς (εδώ αναφέρονται οι αξιωματικοί μηχανής και καταστρώματος αντίστοιχα). Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται η ιεραρχία της ναυτιλιακής επιχείρησης.



Ένας σύγχρονος ορισμός του Πλοιάρχου αναφέρει πως «Ο πλοίαρχος είναι ο κυβερνήτης των εμπορικών ή ακτοπλοϊκών σκαφών και ταυτόχρονα ο αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη στο πλοίο. Είναι ο κύριος υπεύθυνος για την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος, του φορτίου και των επιβατών». Αποτελεί, με άλλα λόγια τον συνδετικό κρίκο ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και το πλήρωμα. Πολλές φορές αναφέρεται ότι ορθότερος είναι ο χαρακτηρισμός του Πλοιάρχου ως αντιπρόσωπος αντί του αξιωματικού. Ο ορισμός που δίνεται σύμφωνα με τον Κώδικα Δημοσίου

Ναυτικού Δικαίου είναι πως ο Πλοίαρχος «έχει την διοίκηση του πλοίου»⁴. Ίδιο ορισμό δίνει και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός.⁵

Το έργο του Πλοιάρχου στην σημερινή ναυτική βιομηχανία αφορά την υλοποίηση του έργου μεταφοράς αγαθών. Είναι ο αρμόδιος για τον καθορισμό της πορείας που θα ακολουθήσει το πλοίο, το οποίο κυβερνά, ελέγχοντας όλες τις παραμέτρους που επηρεάζουν το ταξίδι του, όπως η ταχύτητα, οι καιρικές και γεωγραφικές και γεωπολιτικές συνθήκες, αξιοποιώντας όλα τα ειδικά ηλεκτρονικά μηχανήματα ναυσιπλοΐας και χαρτών που έχει στη διάθεση του. Παράλληλα, έχει τη γενική ευθύνη για ζητήματα αξιοπλοΐας του πλοίου, ασφάλειας του φορτίου και των επιβαινόντων. Διευθύνει τις διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης του πλοίου, επιβλέποντας τις και ελέγχοντας τα σχετικά σχέδια και συντονίζοντας τις εργασίες με στόχο την ασφάλεια, συντάσσοντας και όποτε απαιτηθεί αναφορές και εκθέσεις για τις αρχές ή τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Επιπλέον, συνομιλεί και συνεννοείται με τις τοπικές αρχές, τους ναυλωτές και διαπραγματεύεται με τους παραλήπτες του φορτίου.

Οι ευθύνες του, ωστόσο, δεν περιορίζονται μόνο στο πλοίο και το ταξίδι, αλλά αφορούν και τα μέλη του πληρώματος. Σαν ανώτερος τους, κατευθύνει και οργανώνει την εργασία τους και παρακολουθεί την εκτέλεση των καθηκόντων τους και την εξέλιξη των εργασιών τους που θα πρέπει να συμφωνεί με τον προγραμματισμό που εκείνος έχει ορίσει. Έχει την ευθύνη για την επιλογή και το συντονισμό των αρμοδιοτήτων του πληρώματος, την τήρηση της τάξης, τον έλεγχο καταλληλότητας και την καλή λειτουργία και ασφάλεια του πλοίου. Έχει την ευθύνη για την πληρωμή των μισθών του πληρώματος, ενώ τέλος, είναι αρμόδιος για την παροχή ιατρικής αρωγής σε οποιοδήποτε επιβαίνων είτε πρόκειται για πλήρωμα ή σε επιβάτη, εάν προκύψει ανάγκη.

Τέλος, ο Πλοίαρχος είναι ο κύριος υπεύθυνος για ό,τι συμβαίνει στο πλοίο που κυβερνά, πράγμα που συνεπάγεται αυξημένες ευθύνες. Συνεπώς, σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, ο Πλοίαρχος έχει απόλυτη εξουσία όσον αφορά στη διοίκηση αλλά και σε νομικά θέματα και του δίνονται εξουσίες όπως το να μπορεί να διατάξει την κράτηση επιβατών που παραβαίνουν το νόμο και απειλούν την ασφάλεια, να αποφασίσει την απόρριψη εμπορευμάτων ή την εγκατάλειψη του πλοίου σε περίπτωση κινδύνου για τη ζωή του πληρώματος ή των επιβατών.

⁴ Άρθρο 104, Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου

⁵ “Master means the person having command of a ship”. International Maritime Organisation

ΔΟΜΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Στο **πρώτο κεφάλαιο** γίνεται μία αναφορά στην εκπαίδευση που λαμβάνει ένας Πλοίαρχος. Η εκπαίδευση ξεκινά μετά το τέλος του Λυκείου, με την εισαγωγή του ναυτικού σε κάποια ειδική Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού, από όπου αποφοιτεί όντας Πλοίαρχος Γ΄ Τάξης. Στην συνέχεια, αναφέρονται οι προϋποθέσεις που απαιτούνται για την προαγωγή του στις υψηλότερες βαθμίδες της ιεραρχίας, συμπεριλαμβανομένης και της παρακολούθησης ειδικών σχολείων. Επίσης, αναφέρονται τα βασικά στοιχεία που απαιτούνται για την ναυτολόγηση ενός Πλοίαρχου σε ένα πλοίο.

Στο **δεύτερο κεφάλαιο**, αναφέρεται η δικαιοδοσία που έχει ο Πλοίαρχος σε ότι αφορά το πλοίο καθεαυτό, καθώς επίσης, και την υλοποίηση του έργου μεταφοράς αγαθών. Αναπτύσσονται οι κυριότερες αρμοδιότητες τους, όπως η τήρηση των ναυτιλιακών εγγράφων, η ορθή ναυσιπλοΐα, οι εργασίες φορτίου, οι επιθεωρήσεις και όλες οι ενέργειες για την προστασία του περιβάλλοντος.

Στο **τρίτο κεφάλαιο** γίνεται μία ανάλυση της δικαιοδοσίας που έχει ο Πλοίαρχος επί του πληρώματος και κάθε κατηγορίας επιβαινόντων στο πλοίο. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις, αναφέρεται η δικαιοδοσία του Πλοίαρχου να ναυτολογεί τους ναυτικούς, να τους αξιολογεί και να φροντίζει για την μισθοδοσία τους. Επιπλέον, απαριθμούνται οι εξουσίες του, όπως επίσης, και οι ενέργειες του σε περιπτώσεις εγκλημάτων, αδικημάτων, ασθένειας ή θανάτου.

Επιπρόσθετα, ερευνάται και η ευθύνη που έχει προς τρίτους, στο τέταρτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας. Σαν τρίτοι εννοούνται οι τρεις μεγάλες κατηγορίες εμπλεκομένων στο ταξίδι. Με άλλα λόγια, η αναφορά γίνεται στους ναυλωτές, αναλύοντας σε όρους ναυλοσυμφώνων, την ελευθερία και τη ισχύ που έχει ο καθένας ανά περιπτώσεις, οι τελωνειακές αρχές και οι ναυτασφαλιστές.

Τέλος, αναπτύσσονται τα συμπεράσματα που εξάγονται από την όλη έρευνα πάνω στο θέμα της δικαιοδοσίας του Πλοίαρχου.

1. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ

ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Ξεκινώντας, θα ήταν ωφέλιμο να παρουσιαστούν οι κύριες διεθνείς, κοινοτικές και εσωτερικές ρυθμίσεις που διέπουν την εκπαίδευση του Πλοίαρχου. Βασικός νομικός και θεσμικός καθρέφτης των κανονισμών που διέπουν την εκπαίδευση των ναυτικών αποτελεί η Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, έκδοσης Πιστοποιητικών και τήρησης Φυλακών». Αποτελεί την πρώτη σύμβαση που θεσπίζει τις βασικές απαιτήσεις για την εκπαίδευση, τα πιστοποιητικά και την τήρηση φυλακών των ναυτικών σε διεθνές επίπεδο, σε αντίθεση με το καθεστώς που ίσχυε τα προηγούμενα έτη, όταν κάθε κυβέρνηση έθετε τις δικές της απαιτήσεις σχετικά με τα ανωτέρω χωρίς καμία κοινή πρακτική με άλλες χώρες, δημιουργώντας έτσι μία μεγάλη ποικιλία κανονισμών και διαδικασιών. Η σύμβαση αποτέλεσε και συνεχίζει να αποτελεί ένα ισχυρό εργαλείο του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας που για πρώτη φορά θεσπίστηκε στις 7 Ιουλίου του 1978 και τέθηκε σε εφαρμογή στις 28 Απριλίου του 1984. Από τότε, συγκαλούνται επιτροπές για την αναθεώρηση τμημάτων της Σύμβασης και τον εκσυγχρονισμό της, ώστε να καλύπτει τις αυξανόμενες ανάγκες και επιταγές της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Η πρώτη Σύμβαση χωρίστηκε σε έξι βασικά κεφάλαια, τα οποία ήταν τα εξής: Γενικές προβλέψεις, Πλοίαρχος και τμήμα της γέφυρας, το τμήμα της μηχανής, το τμήμα του ασύρματου, οι ειδικές απαιτήσεις για τα δεξαμενόπλοια και τέλος, η εξειδίκευση για τα σωστικά μέσα. Σε αυτά τα κεφάλαια περιγράφονται οι ελάχιστες απαιτήσεις που είναι υποχρεωμένες να καλύπτουν ή και να υπερκαλύπτουν οι χώρες. Από τότε η Σύμβαση αναθεωρήθηκε 7 φορές, το 1991, το 1994, το 1995, το 1997, το 1998, το 2006 και η πιο πρόσφατη το 2010. Από τις πλέον βασικότερες θεωρείται η αναθεώρηση του 1995, όπου προστέθηκαν κεφάλαια και δημοσιεύθηκε η «Λευκή λίστα» των χωρών που θεωρούνται ότι ανταποκρίνονται πλήρως στην αναθεωρημένη Σύμβαση. Έτσι, τα πλοία που φέρουν σημαίες των χωρών που δεν είναι στη Λευκή Λίστα, θα στοχοποιούνται περισσότερο από τους επιθεωρητές ελέγχου του κάθε

κράτους λιμένα, σε αντίθεση με ένα πλοίο κράτους που είναι στη Λευκή Λίστα. Επιπλέον, ένα μέρος κράτους σημαίας που βρίσκεται στη Λευκή Λίστα μπορεί, ως θέμα πολιτικής, να επιλέξει να μην αποδεχθεί τους ναυτικούς με πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από χώρες που δεν Λευκή Λίστα για να υπηρετήσουν σε πλοία της. Η λύση στο θέμα αυτό δόθηκε ως εξής: Εάν κάποιος ναυτικός έχει πιστοποιητικό που δεν αναγνωρίζεται, μπορεί να κατέχει και ένα επικυρωμένο πιστοποιητικό (θεώρηση) που εκδίδεται από το κράτος σημαίας, για να δείξει ότι το πιστοποιητικό τους έχει αναγνωριστεί από το κράτος σημαίας. Ο κατάλογος αυτός θα επανεξετάζεται και θα μπορούν να προστεθούν σε άλλες χώρες πληρούν τα κριτήρια για την ένταξη. Τελευταία σύνδεση των επιβεβαιωμένων μερών.

Ένα ιδιαίτερα σημαντικό χαρακτηριστικό της Σύμβασης είναι ότι εφαρμόζεται σε πλοία μη συμβαλλόμενων κρατών, όταν αυτά επισκέπτονται τους λιμένες των κρατών που είναι συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης. Το Άρθρο Χ απαιτεί από τα μέρη να εφαρμόσουν τα μέτρα ελέγχου για πλοία όλων των σημαιών στο βαθμό που είναι αναγκαίο για να διασφαλιστεί ότι δεν θα υπάρξει ευνοϊκότερη μεταχείριση σε πλοία που φέρουν τη σημαία ενός κράτους που δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος από ό, τι δίνεται σε πλοία που φέρουν τη σημαία ενός κράτους που είναι συμβαλλόμενο.

Σχετικά με το εθνικό νομικό πλαίσιο, η χώρα μας αποδέχθηκε και επικύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση με τον νόμο 1314 /1983⁶, ο οποίος δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 11 Ιανουαρίου 1983. Από τότε αποδεχόταν τις σχετικές τροποποιήσεις με σχετικά προεδρικά διατάγματα τα οποία δημοσιεύονταν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Ενδεικτικά αναφέρονται :

- ΠΔ79/2012 - (ΦΕΚ 137) / 14-06-2012

Αποδοχή τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978», η οποία κυρώθηκε με το ν. 1314/1983, όπως αυτή τροποποιήθηκε.

- ΠΔ109/2008 - (ΦΕΚ 168Α) 01-10-2008

Αποδοχή τροποποιήσεων ΔΣ STCW.

- Π.Δ. 241/2006 - (ΦΕΚ 252) 16-11-2006

⁶ «Για την κύρωση της διεθνούς σύμβασης για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978».

Αποδοχή τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978», η οποία κυρώθηκε με τον ν. 1314/ 1983 (Α΄2), όπως αυτή τροποποιήθηκε.

- ΠΔ243/2004 - (ΦΕΚ 223) 17-11-2004

Αποδοχή τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978», η οποία κυρώθηκε με τον Ν. 1314/1983 (Α΄ 2), όπως αυτή τροποποιήθηκε.

- ΠΔ125/2004 - (ΦΕΚ 94)/ 03-05-2004

Αποδοχή τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978», όπως αυτή τροποποιήθηκε.

- ΠΔ268/99 - (ΦΕΚ 220) /25-10-1999

Αποδοχή τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978», όπως αυτή τροποποιήθηκε το 1995.

- ΠΔ132/1997 - (ΦΕΚ 116)/ 11-06-1997

Αποδοχή τροποποιήσεων έτους 2005 της Διεθνούς Σύμβασης «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978».

Πέρα από την Διεθνή Σύμβαση, το ελληνικό κράτος αναφέρεται στην ναυτική εκπαίδευση και στο Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Ν.Δ. 187/1973 - Περί κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου). Και πιο συγκεκριμένα, στα άρθρα 65-71 περί Δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης, στο άρθρο 72 για την Ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση και στα άρθρα 73-86 σχετικά με τα Αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας.

Η παραπάνω σύμβαση «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978», ωστόσο, δεν αγγίζει θέματα επάνδρωσης. Για τα θέματα αυτά ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός επικαλείται τις ισχύουσες διατάξεις του κεφαλαίου V της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life at Sea: SOLAS), 1974, οι απαιτήσεις των οποίων υποστηρίζεται από το ψήφισμα Α.890, «Αρχές ασφαλούς επάνδρωσης» που εγκρίθηκε από τη Συνέλευση του ΙΜΟ το 1999, όπως τροποποιήθηκε από το ψήφισμα Α.955 «Τροποποιήσεις των αρχών ασφαλούς επάνδρωσης».

Η σύμβαση αυτή γενικά θεωρείται ως η πιο σημαντική από όλες τις διεθνείς συνθήκες σχετικά με ασφάλεια των εμπορικών πλοίων. Η πρώτη έκδοση εκδόθηκε το

1914, ως απόρροια της καταστροφής του Τιτανικού, η δεύτερη το 1929, η τρίτη το 1948, και η τέταρτη το 1960. Η τελευταία έκδοση έγινε στις 1 Νοεμβρίου 1974 και ξεκίνησε να ισχύει την 25^η Μαΐου 1980. Έκτοτε έχει ενημερωθεί και τροποποιηθεί επανειλημμένως για να είναι διαρκώς εκσυγχρονισμένη. Ο κύριος στόχος της Σύμβασης είναι ο καθορισμός των ελάχιστων προδιαγραφών για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων, με κύριο μέλημα την ασφάλειά τους. Τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για τη διασφάλιση ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης και διαθέτουν μια σειρά από τα πιστοποιητικά που προβλέπονται στη σύμβαση, ως απόδειξη. Οι διατάξεις ελέγχου επιτρέπουν επίσης, τα συμβαλλόμενα κράτη να επιθεωρούν τα πλοία των συμβαλλόμενων κρατών για να βεβαιώνεται ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του συμμορφώνονται ουσιαστικά με τις απαιτήσεις της σύμβασης, μία διαδικασία που είναι γνωστή ως έλεγχος του κράτους λιμένα (port state control).

Οι κανονισμοί αφορούν γενικές διατάξεις για τους διαφόρων τύπων των πλοίων και την έκδοση των εγγράφων σαν απόδειξη ότι το πλοίο ακολουθεί τις απαιτήσεις της Σύμβασης, τις διατάξεις για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια των άλλων συμβαλλόμενων κυβερνήσεων, τις κατασκευές, την πυροπροστασία, συμπεριλαμβανομένης και της ανίχνευσης και της αντιμετώπισης της πυρκαγιάς, τα σωστικά μέσα, τις ραδιοεπικοινωνίες, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη μεταφορά εμπορευμάτων και ειδικότερα την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, τη διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων, τα μέτρα ασφαλείας για ταχύπλοα σκάφη, τα ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφαλείας στη θάλασσα και για την ενίσχυση της ασφαλείας στη θάλασσα, καθώς και πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου.

Το ελληνικό κράτος επικύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα με το Ν. 1045/1980 «περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας της Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση 1974 και άλλων τινών διατάξεων» (ΦΕΚ 95, τ. Α'). Τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 199/2005 «κύρωση των τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής στην θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS' 74), όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 5^η Δεκεμβρίου 2000 με την απόφαση MSC 99 (73) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)» (ΦΕΚ 239, τ. Α') και με το Π.Δ. 137/2007 «κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς

Σύμβασης περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS'74) όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 20.5.2004 με τις αποφάσεις MSC 152 (78)/20.5.2004 και MSC 153 (78)/20.5.2004 καθώς και κύρωση του Πρωτοκόλλου του 1988 το οποίο αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS 1974 όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 20.5.2004 με την απόφαση MSC 154 (78)/20.5.2004, της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ)», (ΦΕΚ 174, τ. Α')].

Σε ότι αφορά την ασφάλεια της μεταφοράς εμπορευμάτων, όπως αναφέρεται και στη συνέχεια του κεφαλαίου, γίνεται χρήση των διατάξεων διεθνών συμβάσεων που αφορούν ειδικές κατηγορίες προϊόντων και διαμορφώνουν την εκπαίδευση που θα πρέπει να έχουν λάβει οι ναυτικοί. Αυτές είναι: ο οδηγός Διεθνών Θαλάσσιων Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΙΜΔΓ), που αναπτύχθηκε από τον ΙΜΟ, ο οποίος ενημερώνεται διαρκώς για να αναφέρει νέα επικίνδυνα προϊόντα και να συμπληρώσει τις σχετικές διατάξεις. Ο Διεθνής χημικός κώδικας χύδην (Κώδικας ΙΒC) που περιλαμβάνει στοιχεία για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά υγρά χύδην. Ομοίως, για τα πλοία που μεταφέρουν χύδην υγροποιημένα αέρια και φυσικού αερίου φορείς να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Μεταφοράς Αερίων (ΙΓC Code). Και ο Διεθνής Κώδικας για την ασφαλή μεταφορά των Συσκευασμένων ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και εντόνως ραδιενεργών αποβλήτων, σε πλοία (κώδικας ΙΝF).

Το πλοίο αποτελεί μία από τις πλέον σημαντικότερες επιχειρηματικές μονάδες, ενώ η δυναμική που έχει αναπτυχθεί τελευταία με τις τεχνολογικές εξελίξεις συνεπάγεται και την διαρκή εξέλιξη των προαπαιτούμενων προσόντων που οφείλει να έχει ένας ναυτικός. Σήμερα πλέον, ο στόχος είναι η παραγωγή άρτια εκπαιδευμένων στελεχών του Εμπορικού Ναυτικού με καλή γνώση της τεχνολογίας, ικανά να αντιμετωπίζουν κάθε κατάσταση που ενδέχεται να προκύψει, καθιστώντας έτσι το επάγγελμα του ναυτικού ένα επάγγελμα ασφαλές, ποιοτικό και προσοδοφόρο.

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006, της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, η οποία έχει κυρωθεί και από το ελληνικό κράτος με το νόμο 4078/2012, κάθε ναυτικός, ο οποίος ναυτολογείται σε πλοίο, οφείλει να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένος και πιστοποιημένος ότι διαθέτει όλα τα προαπαιτούμενα προσόντα για την εκτέλεση των ανάλογων καθηκόντων. Παράλληλα, οφείλει να έχει ολοκληρώσει την προκαθορισμένη εκπαίδευση περί προσωπικής ασφάλειας επί του πλοίου.⁷ Η αυστηρή τήρηση των παραπάνω εξασφαλίζεται από τον πλοιοκτήτη, ενώ η πιστοποίηση γίνεται σύμφωνα με τα θεσμοθετημένα όργανα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, με κυριότερο τη «Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών Ναυτικών , 1978»⁸ (S.T.C.W.⁹).

⁷ Θέμα «Κανονισμός για την Εφαρμογή Απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας» , Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου , Αρ. Πρωτ. 3522.2/08/2013

⁸ Επικυρωμένη από το νόμο 1314/4983 Α'2

⁹ Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers .

1.1 ΓΕΝΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, ο Πλοίαρχος θεωρείται ο ανώτερος βαθμός στην ιεραρχία των Αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού και προκειμένου κάποιος ναυτικός να διατελέσει χρέη Πλοιάρχου σε ένα πλοίο, θα πρέπει πρώτα, να έχει ολοκληρώσει τη βασική εκπαίδευση σε κάποια Ακαδημία του Εμπορικού Ναυτικού και έπειτα να συνεχίσει την εκπαίδευσή ώστε να προαχθεί από το βαθμό του Πλοιάρχου Γ' Τάξης, τον οποίο κατέχει όταν αποφοιτήσει από την Ακαδημία, στο βαθμό του Πλοιάρχου Β' Τάξης και στη συνέχεια στο βαθμό του Πλοιάρχου Α' Τάξης.

Η εκπαίδευση ξεκινά με την εισαγωγή του υποψήφιου ναυτικού σε μία κρατική Ακαδημία του Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.), το πτυχίο της οποίας αναγνωρίζεται ως τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Οι Ακαδημίες χωρίζονται σε Πλοιάρχων και Μηχανικών. Συνολικά, η Ελλάδα έχει 13 Ακαδημίες σε διάφορες περιοχές της χώρας, εκ των οποίων οι 9 είναι Ακαδημίες Πλοιάρχων.¹⁰ Η εισαγωγή σε αυτές γίνεται μέσω των Πανελληνίων εξετάσεων και ο υποψήφιος σπουδαστής οφείλει είτε να έχει στην κατοχή του Απολυτήριο Γενικού Λυκείου είτε να είναι απόφοιτος Ναυτικού Λυκείου ή Β' Κύκλου Σπουδών ΤΕΕ. Επίσης, θα πρέπει να καλύπτει και κάποια ακόμη κριτήρια όπως το να έχει Ελληνική ιθαγένεια, να μην υπερβαίνει το όριο ηλικίας - δε θα πρέπει να έχει συμπληρώσει το 27ο έτος της ηλικίας του- , το ποινικό του μητρώο θα πρέπει να είναι λευκό, να μην έχει τιμωρηθεί με στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων και να μην έχει καταδικαστεί για κακούργημα ή σε φυλάκιση ανώτερη του εξαμήνου καθ' υποτροπή ή μεγαλύτερη του εξαμήνου για λαθρεμπόριο ή εμπόριο ναρκωτικών ή για παράβαση του νόμου περί προστασίας του Εθνικού Νομίσματος ή για αδίκημα αναφερόμενο στην επί του πλοίου υπηρεσία και να μην έχει στερηθεί οριστικά το δικαίωμα να ασκεί το ναυτικό επάγγελμα. Τέλος, πριν την εισαγωγή στη Σχολή κάθε υποψήφιος περνά τόσο από ιατρικό έλεγχο να εξασφαλιστεί ότι είναι υγιής, όσο και από εξετάσεις που πραγματοποιούνται σε ειδικά κολυμβητήρια, προκειμένου να εξεταστεί η στοιχειώδης ικανότητα κολύμβησης.

¹⁰ Οι 13 Α.Ε.Ν. είναι οι εξής: Ασπροπύργου (Πλοιάρχων και Μηχανικών), Ηλείου (πλοιάρχων), Κύμης (Πλοιάρχων), Ιονίων Νήσων (Πλοιάρχων), Χίου (Μηχανικών), Οινουσσών (Πλοιάρχων), Ύδρας (Πλοιάρχων), Σύρου (Πλοιάρχων) και Κρήτης (Μηχανικών).

Η φοίτηση στην ακαδημία διαρκεί συνολικά οχτώ εξάμηνα, εκ των οποίων τα έξι είναι θεωρητικής κατάρτισης, ενώ τα δύο είναι θαλάσσιας πρακτικής. Με αλλά λόγια, οι σπουδαστές αφού ολοκληρώσουν το πρώτο και το τρίτο εξάμηνο αντίστοιχα, καλούνται να ταξιδέψουν σε ποντοπόρα πλοία προκειμένου να καλύψουν το απαιτούμενο χρόνο των δώδεκα μηνών θαλάσσιας υπηρεσίας. Σε διαφορετική περίπτωση αδυνατούν να αποφοιτήσουν από τη σχολή. Τα ταξίδια αυτά είναι αμειβόμενα - το πρώτο μάλιστα είναι και επιδοτούμενο στις εταιρείες από το κράτος - και βοηθούν στην άρτια εκπαίδευση των σπουδαστών, καθώς όσα διδάσκονται σε θεωρητικό επίπεδο έχουν την δυνατότητα να τα αντιμετωπίσουν και στην πράξη εν πλω.

Τα μαθήματα τα οποία διδάσκονται οι υποψήφιοι μελλοντικοί Πλοίαρχοι είναι τα Μαθηματικά, η Φυσική, η Μετεωρολογία, η Πληροφορική, η Αγγλική γλώσσα, η Ναυτιλία, η Ευστάθεια Φορτώσεων, οι Διεθνείς Κανονισμοί που διέπουν την Ναυτιλία, οι Επικοινωνίες, το Ναυτικό Δίκαιο και η Οικονομική Εκμετάλλευση του Πλοίου. Το κάθε μάθημα είναι ιδιαίτερα σημαντικό αφού ένας Πλοίαρχος οφείλει να μπορεί να υπολογίσει σωστά ένα ταξίδι, να χαράξει πορείες, να εκτελέσει με ασφάλεια τις φορτω- εκφορτώσεις, να υπολογίσει τον καιρό και την κατανάλωση, να ανταπεξέλθει σε όσες δυσκολίες προκύψουν, να μπορεί να επικοινωνήσει με τους υφισταμένους του αλλά και με τους εξωτερικούς συνεργάτες του, όπως είναι οι τοπικοί πράκτορες σε κάθε λιμάνι, να διαχειρίζεται την αγγλική γλώσσα, ιδιαίτερα τους εξειδικευμένους ναυτιλιακούς όρους και να έχει καλή γνώση του δικαίου που διέπει τη ναυτιλία και όλων των διεθνών κανονισμών για να μπορεί να χειριστεί οποιαδήποτε πιθανή κατάσταση προκύψει, πλήρως ανταποκρινόμενος στο ρόλο του.

Αποφοιτώντας, εν συνεχεία, από τις Ακαδημίες, όπως αναφέραμε και παραπάνω, οι σπουδαστές είναι πλέον Πλοίαρχοι Γ' Τάξης, ικανοί να ταξιδεύουν σε πλοία της Εμπορικής Ναυτιλίας. Στη συνέχεια, για να προαχθούν, χρειάζεται να έχουν συμπληρώσει συγκεκριμένους μήνες θεωρημένης θαλάσσιας υπηρεσίας ¹¹στην

¹¹ Για τη θεώρηση της θαλάσσιας υπηρεσίας, όπως απαιτείται από τη «Διεθνή Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακής Ναυτικών», τα σχετιζόμενα μέρη θα πρέπει να ελέγχουν την αλήθεια της θαλάσσιας υπηρεσίας και να εγγυώνται ότι η υπηρεσία που τα αφορά είναι σχετική με το προσόν για το οποίο γίνεται η αίτηση έχοντας υπόψη ότι πέρα από την πρωταρχική εξοικείωση με την υπηρεσία σε ποντοπόρα πλοία, ο στόχος της συγκεκριμένης υπηρεσίας είναι να επιτρέψει στον ναυτικό να διδαχθεί και να εξασκηθεί κάτω από την απαραίτητη επίβλεψη σε αυτές τις ασφαλείς και

αντίστοιχη ειδικότητα και έπειτα, να παρακολουθήσουν κύκλους μαθημάτων, στα Κέντρα Επιμόρφωσης στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.). Το Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. είναι αδιαβάθητο σχολείο το οποίο προσφέρει την επιπλέον και πιο εξειδικευμένη εκπαίδευση που χρειάζεται ένας Πλοίαρχος Β' Τάξης ή Α' Τάξης, σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς και διεθνείς συμβάσεις, εκ των οποίων η πλέον αναγνωρισμένη παγκοσμίως για τα ζητήματα εκπαίδευσης είναι η «Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακής Ναυτικών» (STCW). Η συγκεκριμένη σύμβαση είναι επικυρωμένη από τις χώρες- μέλη του ΙΜΟ και θεσπίζει τα πρότυπα και τις ελάχιστες απαιτήσεις για την εκπαίδευση των ναυτικών που υπηρετούν σε ένα πλοίο.

Για να είναι κάποιος Πλοίαρχος θα πρέπει να πληρεί μία σειρά από προϋποθέσεις. Αρχικά να είναι απογεγραμμένος ναυτικός, ο οποίος θα έχει συμπληρώσει το 20^ο έτος της ηλικίας του, ενώ δε θα υπερβαίνει το 65^ο. σημαντική απαίτηση είναι ο υποψήφιος Πλοίαρχος να είναι και σωματικά και πνευματικά υγιής. Οφείλει, επίσης, να έχει ολοκληρώσει τις στρατιωτικές του υποχρεώσεις και να μην του έχουν στερηθεί τα πολιτικά του δικαιώματα. Το μητρώο του θα πρέπει να είναι καθαρό, με ιδιαίτερη έμφαση στο να μην έχει καταδικαστεί ή φυλακιστεί για περισσότερο από ένα εξάμηνο καθ' υποτροπήν ή λιγότερο του εξαμήνου για λαθρεμπορία ναρκωτικών ή για παράβαση του νόμου περί εθνικού νομίματος ή αδικήματος που να αφορά υπηρεσία σε πλοίο και να του έχει στερηθεί το δικαίωμα της άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος. Θα πρέπει να είναι απόφοιτος από το Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. και αφού έχει λάβει το δίπλωμα του Πλοίαρχου Β' Τάξης, να έχει διατελέσει θαλάσσια υπηρεσία 36 μηνών, από την οποία η μισή τουλάχιστον να είναι σε πλοία 3.000 κ.ο.χ. και άνω.

Σύμφωνα με την «Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακής Ναυτικών» τα πλοία χωρίζονται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες: πλοία άνω των 3.000 κ.ο.χ., πλοία από 500 κ.ο.χ. έως 3.000 κ.ο.χ. και τέλος, πλοία κάτω των 500 κ.ο.χ.. Ανάλογα την κάθε κατηγορία πλοίου, χωρίζονται και οι απαιτήσεις για την εκπαίδευση των αξιωματικών, συγκεκριμένα αξιωματικών καταστρώματος που εξετάζονται εδώ, αρχικά για τους Πλοιάρχους Γ'

Τάξης και έπειτα, ορίζονται οι επιπρόσθετες γνώσεις που οφείλει να έχει ένας Πλοίαρχος Β' Τάξης και ένας Πλοίαρχος Α' Τάξης.

Αναλυτικότερα, οι ελάχιστες απαιτήσεις για την πιστοποίηση των αξιωματικών πλοήγησης γενικότερα ενός πλοίου 500 κόρων και άνω είναι οι εξής κάτωθι :

Κάθε αξιωματικός θα πρέπει να είναι κάτοχος ενός πιστοποιητικού καταλληλότητας, ενώ ηλικιακά θα πρέπει να είναι άνω των 18 ετών. Επιπλέον, θα πρέπει να έχει ελάχιστη θαλάσσια υπηρεσία 12 μηνών σαν μέρος της βασικής του εκπαίδευσης, όπως ορίζεται στον πίνακα Α-II/2 του κώδικα. Η υπηρεσία αυτή θα πρέπει να είναι καταγεγραμμένη στο βιβλίο εκπαίδευσης. Σε διαφορετική περίπτωση, θα πρέπει να έχει θαλάσσια υπηρεσία άνω των 36 μηνών. Επιπρόσθετα, κατά την διάρκεια της απαιτούμενης υπηρεσίας του στο πλοίο, απαραίτητη προϋπόθεση είναι να εκτελούσε καθήκοντα φυλακής γέφυρας υπό την επίβλεψη του Πλοίαρχου ή πιστοποιημένου αξιωματικού γέφυρας, για την ελάχιστη περίοδο των 6 μηνών, ενώ θα πρέπει να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των κανονισμών ασυρμάτου, όπως αυτοί ορίζονται στο σχετικό κεφάλαιο της παρούσας σύμβασης . Σημαντικό επίσης είναι να έχει ολοκληρώσει την εκπαίδευση όπως αυτή ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των κεφαλαίων Α-II/1, Α-VI/1 παράγραφος 2, Α-VI/2 παράγραφοι 1 έως 4, Α-VI/3 παράγραφοι 1 έως 4 και Α-VI/4 παράγραφοι 1 έως 3.

Στην βαθμίδα των Πλοίαρχων Α' και Β' Τάξης, γίνεται ένας πρόσθετος διαχωρισμός του πλοίου σε πλοία μεγαλύτερα των 3000 κόρων και σε πλοία χωρητικότητας μεταξύ 500 και 3000 κόρων. Ένας Πλοίαρχος Α' Τάξης συνεπώς, για να ταξιδέψει σε ένα πλοίο χωρητικότητας μεγαλύτερης των 3000 κόρων, οφείλει να πληρεί όλες τις παραπάνω προϋποθέσεις και επιπλέον , αφενός, να έχει ελάχιστη θαλάσσια υπηρεσία 36 μηνών για την πιστοποίηση του ως Πλοίαρχος Α τάξης, εκ των οποίων οι 12 μήνες θα πρέπει να είναι σαν Πλοίαρχος Β' Τάξης και αφετέρου να έχει ολοκληρώσει την εγκεκριμένη εκπαίδευση όπως αυτή ορίζεται στις απαιτήσεις του κανονισμού Α- II/2 για Πλοίαρχους και Υποπλοίαρχους σε πλοία 3000 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω.

Ομοίως, για πλοία μεταξύ 500 και 3000 κόρων, ο Πλοίαρχος θα πρέπει να πληρεί προϋποθέσεις ίδιες με αυτές που προαναφέρθηκαν παραπάνω, για τους Πλοίαρχους που υπηρετούν σε πλοία άνω των 3000 κόρων, με τη μόνη διαφορά ότι θα πρέπει η εκπαίδευση του να αντιστοιχεί στις απαιτήσεις του κανονισμού Α-II/2 για

Πλοιάρχους και Υποπλοιάρχους πλοίων χωρητικότητας μεταξύ 500 έως 3000 κόρων ολικής χωρητικότητας.

Σε ό,τι αφορά την άλλη κατηγορία πλοίων, τα πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 500 κόρων, η σύμβαση προτείνει έναν διαχωρισμό, τα πλοία που εκτελούν ταξίδια παράκτιων πλοών και σε πλοία που δεν είναι δεσμευμένα σε παράκτιες πλόες. Ξεκινώντας από την τελευταία κατηγορία, δεν υπάρχει καμία διαφορά στην εκπαίδευση των αξιωματικών καταστρώματος, από τις απαιτήσεις για πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας. Για τα πλοία όμως που εκτελούν παράκτιες πλόες, οι αξιωματικοί αφού θα έχουν ενηλικιωθεί, θα πρέπει να ολοκληρώσουν ειδική εκπαίδευση η οποία θα περιλαμβάνει επαρκές χρόνο θαλάσσιας υπηρεσίας όπως απαιτείται από τη Σημαία. Ακόμη μία προϋπόθεση αποτελεί η θεωρημένη θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον 36 μηνών . Επίσης, θα πρέπει να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των κανονισμών του κεφαλαίου IV για τα καθήκοντα ασυρματιστή και φυσικά να έχει ολοκληρώσει την εκπαίδευση σύμφωνα με τις απαιτήσεις όπως αυτές καθορίζονται στα κεφάλαια A-II/3, A-VI/1 παράγραφος 2, A-VI/2 παράγραφοι 1 έως 4, A-VI/3 παράγραφοι 1 έως 4 και A-VI/4 παράγραφοι 1 έως 3. Επιπλέον, ο Πλοίαρχος θα πρέπει να τηρεί όλα τα παραπάνω, ενώ επιπλέον, θα πρέπει να έχει συμπληρώσει το 20^ο έτος της ηλικίας του, να έχει συμπληρώσει θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον 12 μηνών σαν αξιωματικός φυλακής καταστρώματος και να έχει περάσει την κατάλληλη εκπαίδευση όπως αυτή ορίζεται στον κανονισμό A-II/3 για Πλοιάρχους πλοίων κάτω των 500 κόρων που είναι δεσμευμένα σε παράκτιες πλόες.

Σημειώνεται ότι στην περίπτωση που η Σημαία θεωρεί ότι το μέγεθος του πλοίου και οι συνθήκες πλου του είναι τέτοιες που καθιστούν την εφαρμογή όλων των απαιτήσεων του κανονισμού και του κεφαλαίου A-II/3 παράλογη ή μη πρακτική, να εξαιρέσει ανάλογα, τον πλοίαρχο ή και τον επικεφαλής αξιωματικό φυλακής γέφυρας του πλοίου ή της κατηγορίας πλοίων από μερικές απαιτήσεις, λαμβάνοντας πάντα υπόψη την ασφάλεια των λοιπών πλοίων που ενδέχεται να λειτουργούν στις ίδιες θάλασσες.

1.2 ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Κάθε ναυτικός ο οποίος υπηρετεί σε πλοίο, θα πρέπει πρώτα να έχει ολοκληρώσει μια βασική εκπαίδευση σε θέματα επαγγελματικής ασφάλειας, προστασίας, ιατρικής μέριμνας και λειτουργίες διάσωσης, ώστε να είναι προετοιμασμένοι να ανταπεξέλθουν σε οποιαδήποτε καταστάσεις κινδύνου ενδέχεται να προκύψουν. Όπως προαναφέρθηκε και παραπάνω, οι αξιωματικοί στην πιστοποίηση της καταλληλότητας τους για την θέση του Πλοιάρχου, οφείλουν να έχουν ολοκληρώσει μία εκπαίδευση που θα συμφωνεί με τις απαιτήσεις συγκεκριμένων κεφαλαίων της Διεθνούς Σύμβασης που αφορά την Εκπαίδευση και της Πιστοποίησης των ναυτικών. Αναλυτικότερα, τα συγκεκριμένα προαναφερθέντα κεφάλαια αναλύονται ακολούθως:

1.2.1.ΒΑΣΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ

Πρόκειται για ένα ενιαίο και αδιαίρετο κύκλο σπουδών αποτελούμενος από ανεξάρτητους τομείς μεταξύ τους που αφορούν τις βασικές γνώσεις περί ασφάλειας και διάσωσης που οφείλει να έχει κάθε ναυτικός που σκοπεύει να ναυτολογηθεί σε πλοίο. Σύμφωνα με τις διατάξεις τόσο τις ελληνικές όσο και των διεθνών κανονισμών¹² είναι υποχρεωτικό ακόμη και για τα κατώτερα πληρώματα να έχουν ολοκληρώσει την συγκεκριμένη εκπαίδευση προτού ζητήσουν έκδοση ναυτικού φυλλαδίου για να ταξιδέψουν.

Σχετικά με τα διπλώματα που δίνονται στους ναυτικούς, μετά το πέρας της εκπαίδευσης χορηγείται στους ναυτικούς επίσημη πιστοποίηση ότι ολοκλήρωσαν επιτυχώς τον Βασικό Κύκλο. Στην Ελλάδα, ωστόσο, χορηγείται ένα πιστοποιητικό από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων, το οποίο περιλαμβάνει μεταξύ του Βασικού Κύκλου και άλλους τομείς εκπαίδευσης, όπως τα Θέματα Ασφαλείας Πλοίου, Σωστικών, Προχωρημένης Πυρόσβεσης και Α' Βοηθειών, τα οποία αναλύονται στα παρακάτω υποκεφάλαια. Όταν ο κάθε ναυτικός παρακολουθήσει

¹² Οι διατάξεις αφορούν: Την αναθεωρημένη Διεθνή Σύμβαση STCW 1978/2010 και το Π.Δ. 79/2012 (ΦΕΚ 137^{Α'}) «Αποδοχή τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «Για πρότυπα Εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978», η οποία κυρώθηκε με το ν. 1314/1983, όπως αυτή τροποποιήθηκε», καθώς και τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS.

κάποιο κύκλο εκπαίδευσης, σφραγίζεται πάνω στο Πιστοποιητικό, από την αρμόδια Αρχή ο τίτλος του κύκλου που παρακολούθησε.

Σε ότι αφορά την διάρκεια του εν λόγω πιστοποιητικού, βάσει των νέων τροποποιημένων διατάξεων, ο κάθε ναυτικός υποχρεώνεται ανά πενταετία να παρακολουθήσει εκσυγχρονισμό γνώσεων. Βασική προϋπόθεση για να καταθέσει ο υποψήφιος αίτηση για παρακολούθηση του εκσυγχρονισμού είναι να έχει επικυρωμένη θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον τριών μηνών μέσα στην τελευταία πενταετία.

Ο πρώτος ανεξάρτητος τομέας αφορά την ατομική επιβίωση στη θάλασσα¹³, όπου ο στόχος είναι κάθε ναυτικός να μπορεί να είναι ικανός να επιβιώσει, εάν απαιτηθεί, όταν αναγκαστεί να εγκαταλείψει το πλοίο και βρεθεί στη θάλασσα. Αναλυτικότερα, να είναι σε θέση να φορέσει το ατομικό του σωσίβιο, να φορέσει και να χρησιμοποιήσει στολή εμβάπτισης, να πηδήξει με ασφάλεια στο νερό υπολογίζοντας το ύψος, να είναι ικανός να κολυμπήσει ενώ φορά σωσίβιο ή να επιπλεύσει άνευ σωσιβίου, να επαναφέρει μία ανεστραμμένη πνευστή σχεδία φορώντας το σωσίβιο του, να επιβιβαστεί σε σωστικό σκάφος ενώ φορά το ατομικό του σωσίβιο, να μπορεί να πράξει τα δέοντα κατά την επιβίβαση του στο σωστικό σκάφος για να αυξηθούν οι πιθανότητες επιβίωσης και να γνωρίζει να χρησιμοποιεί τον εξοπλισμό που υπάρχει μέσα σε αυτό, ενώ τέλος, να χρησιμοποιεί πλωτή άγκυρα και συσκευές εντοπισμού.

Με άλλα λόγια, ο εκπαιδευόμενος ναυτικός μαθαίνει για τις οδηγίες ασφαλείας με τις οποίες πρέπει να εξοικειωθεί, μαθαίνει τις διαφορές των σκαφών διάσωσης με τις λέμβους διάσωσης, καθώς και τους τύπους σωσίβιων λέμβων¹⁴, ώστε να ξέρει να χρησιμοποιεί σωστά το κάθε ένα. Επιπλέον, εκπαιδεύεται για τα σήματα κινδύνου και πως πρέπει να αντιμετωπίζεται ο κάθε ένας. Μαθαίνει να γνωρίζει καλά τη χρήση των σωστικών συσκευών που φέρουν τα πλοία, τον εξοπλισμό τους σωσίβιες λέμβους, την τοποθεσία που βρίσκονται οι σωστικές συσκευές και κυρίως, τις αρχές που διέπουν τη διάσωση, συμπεριλαμβανομένης της αξίας των γυμνασίων, του προσωπικού ιματισμού και του εξοπλισμού ασφαλείας. Παράλληλα, η εκπαίδευση έχει στόχο ο κάθε ναυτικός εξοικειωθεί με τη σειρά των

¹³ Τομέας εκπαίδευσης Α1 Πίνακας Α-VI/1-1, STCW 1978/2010

¹⁴ Οι τύποι των σωσίβιων λέμβων που υπάρχουν είναι οι ανοιχτές, οι μερικώς κλειστές, οι μερικώς κλειστές αυτόματου ανορθώσεως, οι τελείως κλειστές, οι τελείως κλειστές με αυτόματο σύστημα εφοδιασμού αέρα και οι προστατευμένες από τη φωτιά.

ενεργειών και διαδικασιών που ακολουθούνται σε περιπτώσεις κινδύνου¹⁵, τηρώντας πάντα τους κανόνες ασφαλείας. Δηλαδή, τη συγκέντρωση τους σταθμούς που βρίσκονται οι σωσίβιες λέμβοι, η σωστή εγκατάλειψη του πλοίου, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν όταν η λέμβος βρίσκεται στο νερό πια, την αναγνώριση των κινδύνων μετά την εγκατάλειψη του πλοίου, την αντιμετώπιση του πανικού και τις αρχές επιβίωσης στη θάλασσα. Εκπαιδεύεται στη χρήση του σωσιβίου, της στολής θερμοπροστασίας και του κουστουμιού βύθισης, στην καθαίρεση σωστικής λέμβου και λέμβου ελεύθερης πτώσης, τον έλεγχο ροής της λέμβου στη θάλασσα με τη χρήση είτε αλεξιπτώτου είτε άγκυρας, την χρήση των συσκευών εντοπισμού θέσης μεταξύ των οποίων και το ραδιοεντοπισμό. Αυτό που έχει τη μέγιστη σημασία είναι ο σωστός χρόνος και η ορθή ακολουθία των διαδικασιών που συνδυασμένες με τη μέθοδο θα εξασφαλίζουν τη διάσωση και την επιβίωση σε καταστάσεις κινδύνου και ανάγκης.

Ο δεύτερος ανεξάρτητος κύκλος σχετίζεται με την πρόληψη και καταπολέμηση της πυρκαγιάς¹⁶. Σε αυτό τον κύκλο μαθημάτων, ο στόχος είναι ο κάθε ναυτικός, όταν πληροφορηθεί για την ύπαρξη μίας έκτακτης ανάγκης, να είναι σε θέση να αντιδράσει, όντας πλήρως συμμορφωμένος με τις αποδεκτές πρακτικές και διαδικασίες. Πιο αναλυτικά, ο ναυτικός θα πρέπει να είναι ικανός να αναγνωρίζει σήματα κινδύνου και συγκέντρωσης, να πράττει τα δέοντα ως προς το σήμα που αντιλήφθηκε, να είναι σωστά εκπαιδευμένος, ώστε να χρησιμοποιεί διάφορους τύπους πυροσβεστήρων, ανεξάρτητες αναπνευστικές συσκευές, να σβήνει μικρότερες πυρκαγιές, να μπορεί να αναγνωρίζει πότε πρέπει να σβήσει φωτιά με νερό, με αφρό, με σκόνη ή με οποιοδήποτε άλλο χημικό υλικό, να μπορεί να σβήνει φωτιές σε κλειστούς χώρους φορώντας ανεξάρτητη συσκευή αναπνευστική, να αντιμετωπίζει φωτιές πετρελαίου, χρησιμοποιώντας για την πυρόσβεση ξηρή σκόνη ή αφρό και τέλος, να είναι σε θέση να πραγματοποιεί διάσωση σε χώρο με καπνό.

Η εκπαίδευση περιλαμβάνει γενικές γνώσεις που αφορούν τις οδηγίες ασφαλείας, την τήρηση των κανόνων για την ασφάλεια, την θεωρία της πυρκαγιάς, τα στοιχεία της και ποιες είναι οι πηγές ανάφλεξης. Ταυτόχρονα, ο ναυτικός οφείλει να έχει εκπαιδευτεί και για τις ιδιότητες των εύφλεκτων υλικών και τις θερμοκρασίες

¹⁵ Περιπτώσεις κινδύνου αφορούν καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που μπορούν να οδηγήσουν σε φωτιά ή βύθιση του πλοίου. Τέτοιοι είναι η προσάραξη, η μετατόπιση φορτίου, η επικίνδυνη κλίση, η έκρηξη ή φωτιά στο μηχανοστάσιο ή στο αντλιοστάσιο.

¹⁶ Τομέας εκπαίδευσης A2 Πίνακας A-VI/1-2, STCW 1978/2010

που είναι οριακές για κάθε ένα από αυτά. Παράλληλα, η πυρκαγιά έχει τρόπους μετάδοσης και επίσης, ταξινομείται σε κατηγορίες ανάλογα με τους τρόπους πυρόσβεσής της. Συνεπώς, οφείλει ο εκπαιδευόμενος να μάθει να ξεχωρίζει τους διάφορους τύπους και να τα αίτια που την προκάλεσαν, ώστε να είναι ικανός να την καταπολεμήσει προτού εξαπλωθεί. Εξίσου σημαντική όμως, είναι και η προστασία του πλοίου από την πυρκαγιά, η οποία επιτυγχάνεται από σωστά δομημένα συστήματα πυροπροστασίας του πλοίου, τόσο της ενεργητικής, όσο και της παθητικής, από σωστά κατασκευασμένα και ενημερωμένα σχεδιαγράμματα πυροπροστασίας του πλοίου, από περιπολίες του πληρώματος, από αυτόματα συστήματα ανίχνευσης πυρκαγιάς και από επάρκεια πυροσβεστικών μέσων¹⁷ πάνω στο πλοίο και τέλος, τα συχνά γυμνάσια πάνω στο πλοίο για την τήρηση του σχεδίου δράσης σε πιθανή εκδήλωση τέτοιου φαινομένου.

Ο τρίτος κύκλος αφορά τις στοιχειώδεις πρώτες βοήθειες¹⁸. Λόγω του ότι μέσα στο πλοίο μπορεί να συμβεί κάποιο ατύχημα ή ασθένεια, προβλέπεται από τους κανονισμούς ότι κάθε ναυτικός πρέπει να γνωρίζει στοιχειώδεις πρώτες βοήθειες, ώστε να είναι σε θέση να φροντίσει τόσο τον εαυτό του όσο και τους υπόλοιπους συναδέλφους του. Στόχος είναι μόλις ολοκληρωθεί η εκπαίδευση να είναι σε θέση, αρχικά, να επιλέγει τον κατάλληλο τρόπο και χρόνο ειδοποίησης βοήθειας, λαμβάνοντας υπόψη της φύση του ατυχήματος και την ανάγκη για ιατρική μέριμνα. Επίσης, να είναι ικανός να προσδιορίζει όσο πιο γρήγορα γίνεται, την πιθανή αιτία, φύση και έκταση των τραυματισμών, για να αποφασίζεται και η προτεραιότητα των ενεργειών που θα πρέπει να γίνουν. Τέλος, θα πρέπει ο κάθε ναυτικός να είναι ικανός να φροντίζει τους τραυματισμούς σωστά και να μειώνει τον κίνδυνο επακόλουθων τραυματισμών ή συνεπειών.

Αναλυτικότερα ο εκπαιδευόμενος αυτού του τομέα μαθαίνει περί ανατομίας και φυσιολογίας του ανθρωπίνου σώματος, όπως και στοιχεία λειτουργίας των βασικότερων οργάνων του ανθρώπου. Επιπροσθέτως, ενημερώνεται για κοινές καταστάσεις που θα κληθεί να αντιμετωπίσει, όπως την λιποθυμία, την καταπληξία, τον πνιγμό, την αιμορραγία, είτε εσωτερική είτε εξωτερική, τα τραύματα και τα

¹⁷ Τέτοια συστήματα αποτελούν τα συστήματα κατάπνιξης (αφρού και διοξειδίου του άνθρακα), τα συστήματα ανακοπής (διακοπή χημικής αλυσιδωτής αντίδρασης), οι αλογονομένοι υδρογονάνθρακες και ξηρές χημικές σκόνες, οι εφεδρικές αντλίες πυρκαγιάς, οι μάνικες πυρκαγιάς, τα ημιφορητά ή φορητά πυροσβεστικά μέσα και το μόνιμο σύστημα ξηράς χημικής σκόνης.

¹⁸ Τομέας εκπαίδευσης A3 Πίνακας A-VI/1-3, STCW 1978/2010

εγκαύματα, τις κακώσεις, τα κατάγματα, την θερμοπληξία, την κρυοπληξία, τις δηλητηριάσεις, την υπογλυκαιμία και την ηλεκτροπληξία. Εκπαιδεύεται να αναγνωρίζει για κάθε μία από αυτές τα αίτια που την προκαλούν, τα συμπτώματα που εμφανίζει και το πώς αντιμετωπίζεται. Ταυτόχρονα, μαθαίνει να πραγματοποιεί ενέσεις και να χρησιμοποιεί το σακίδιο των πρώτων βοηθειών. Συνολικά, δηλαδή, μετά το τέλος των μαθημάτων, να μπορεί κατά την επαγγελματική του θητεία στο πλοίο, να είναι άρτια εκπαιδευμένος για τις βασικές αρχές των πρώτων βοηθειών.

Τέταρτος και τελευταίος τομέας του βασικού κύκλου είναι η προσωπική ασφάλεια και τα κοινωνικά καθήκοντα.¹⁹ Πρόκειται για έναν τομέα που περιλαμβάνει από την μία πλευρά, την συμμόρφωση του ναυτικού με τα καθιερωμένα σχέδια και διαδικασίες αντίδρασης σε περίπτωση ανάγκης, την ικανότητα να διακρίνει το συναγερμό έκτακτης ανάγκης και να προβαίνει στις σωστές ενέργειες, όταν γίνονται γυμνάσια. Από την άλλη, περιλαμβάνει την επίγνωση του ναυτικού για την υποχρεώσεις του ως προς την ρύπανση, την ασφάλεια, τις απαγορεύσεις για αλκοόλ και ναρκωτικά και την σημασία της επικοινωνίας και της αρμονικής συνεργασίας με τα λοιπά μέλη του πληρώματος. Αναλυτικά, η εκπαίδευση του περιλαμβάνει τα βασικά μέτρα προφύλαξης που πρέπει να λαμβάνονται πριν την είσοδο σε κλειστούς χώρους, τις σημαντικότερες συσκευές ασφαλείας του πληρώματος και την χρήση τους, τις ενέργειες που πρέπει να κάνει σε περιπτώσεις που υπάρχει κίνδυνος και ακουστεί ο σχετικός συναγερμός, τα σήματα έκτακτης ανάγκης και τα ειδικά καθήκοντα, όπως αυτά καθορίζονται στους ειδικούς πίνακες, την σημασία που έχει η τήρηση των εργασιών προστασίας που επιβάλλουν οι σχετικές διεθνείς συμβάσεις. Ακόμη, δεν λείπουν από το μάθημα και τα βασικά στοιχεία για το θαλάσσιο περιβάλλον και την προστασία του όπως οι ενέργειες για αποφυγή ρύπανσης, οι επιπτώσεις ενδεχόμενης μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και πως επηρεάζεται η βιοποικιλότητα. Επίσης, στο κομμάτι της συνεργασίας και επικοινωνίας, τα θέματα που διδάσκεται ο εκπαιδευόμενος αφορούν την αναγκαιότητα της διατήρησης των σχέσεων συνεργασίας, τα ατομικά δικαιώματα, την σημασία της τήρησης και κατανόησης των εντολών και την ευθύνη για τη διάτρηση των καλών σχέσεων μεταξύ πληρώματος αλλά και τρίτων, όπως επιβαίνοντες. Το τελευταίο κομμάτι αφορά την πολιτική για τα ναρκωτικά και ο αλκοόλ, τα οποία απαγορεύονται αυστηρώς ως προς την κατοχή και την λήψη.

¹⁹ Τομέας εκπαίδευσης A4 Πίνακας A-VI/1-4, STCW 1978/2010

Εκπαιδεύονται για την ατομική καθαριότητα, την τήρηση πρακτικών υγιεινής, τον έλεγχο της κόπωσης, την σημασία της προστασίας του οργανισμού από υπερκόπωση και υπερβολική πίεση, την τήρηση των προγραμμάτων και του ωραρίου, την προστασία από μεταδιδόμενες ασθένειες και μολύνσεις, και γενικώς όλα όσα εξασφαλίζουν ένα ποιοτικότερο και ασφαλέστερο κυρίως, επίπεδο διαβίωσης στα πλοία.

1.2.2 ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΤΑΧΥΠΛΟΕΣ ΛΕΜΒΗ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

Απαραίτητη προϋπόθεση ναυτολόγησης αποτελεί για κάθε ναυτικό, η καλή γνώση και ικανότητα των σωστικών μέσων, των σωσίβιων λέμβων και των ταχύπλων σκάφων διάσωσης, η οποία αποτελεί και το περιεχόμενο των δύο κύκλων γνώσεων στους οποίους εκπαιδεύονται οι ναυτικοί σύμφωνα με τους κανονισμούς. Με την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης οι ναυτικοί πιστοποιούνται για την επιτυχή παρακολούθηση των κύκλων με σχετικά πιστοποιητικά. Στην Ελλάδα, οι κύκλοι αυτοί συμπεριλαμβάνονται στο πιστοποιητικό των Σωστικών, το οποίο αναφέρθηκε παραπάνω και με την ολοκλήρωση του κάθε κύκλου, σφραγίζεται ο εν λόγω τίτλος αντιστοίχως από αρμόδια αρχή.

Ο πρώτος κύκλος αφορά τις προχωρημένες γνώσεις στα σωστικά μέσα²⁰. Οι προϋποθέσεις που πρέπει να καλύπτει ο κάθε υποψήφιος είναι αφενός, να έχει συμπληρώσει το 18^ο έτος της ηλικίας του και αφετέρου να έχει 12 μήνες θαλάσσιες υπηρεσία ή να έχει παρακολουθήσει εκπαιδευτικό πρόγραμμα συνδυασμένο με θαλάσσια υπηρεσία 6 μηνών σε ειδικά σχολεία²¹. Αναλυτικότερα, ένας ναυτικός θα πρέπει να μπορεί να αναλάβει καθήκοντα σε ένα σκάφος διάσωσης ή μία σωσίβια λέμβο κατά τη διάρκεια της προσθαλάσσωσης και μετά από αυτή, καθώς και μπορεί να λειτουργεί την μηχανή ενός σκάφους διάσωσης. Οι γνώσεις που απαιτούνται για τις προαναφερθείσες ικανότητες είναι η καλή γνώση κατασκευής και του εξοπλισμού του σωστικού σκάφους και της λέμβου διάσωσης και των μεμονωμένων στοιχείων του εξοπλισμού τους. Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και εγκαταστάσεις, διάφορους τύπους συσκευών και μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την εκτόξευση των σωσίβιων λέμβων και για την επαναφορά μετά την εκτόξευση σε άγρια θάλασσα,

²⁰ Τομέας εκπαίδευσης Β1 Πίνακας Α-VI/2-1, STCW 1978/2010

²¹ Στην Ελλάδα ειδικά σχολεία υπάρχουν τα Σχολεία Σωστικών Μέσων στον Ασπρόπυργο και στην Μακεδονία.

κίνδυνοι που σχετίζονται με τη χρήση συσκευών απελευθέρωσης υπό φορτίο και την καλή γνώση των διαδικασιών συντήρησης. Πρακτικά, οι παραπάνω γνώσεις φαίνονται όταν: Πρώτον, όταν ο ναυτικός ενώ φορά σωσίβιο, είναι σε θέση να επαναφέρει στην σωστή θέση μία αντεστραμμένη σχέδια διάσωσης. Δεύτερον, όταν αναγνωρίζει τη σημασία των διαφόρων ενδείξεων στα σκάφη διάσωσης, ως προς τα άτομα που χωρούν και άλλα θέματα ασφαλούς λειτουργίας. Τρίτον, όταν είναι σε θέση να δώσει σωστές οδηγίες για την εκτόξευση και επιβίβαση στο σκάφος διάσωσης, την ασφαλή εκκένωση του πλοίου και την διαχείριση του κόσμου μέχρι την αποβίβαση τους. Επιπλέον, να προετοιμάζει και να καθαιρεί ή να επαναφέρει τα σωστικά σκάφη είτε είναι υπό φορτίο είτε άνευ φορτίου, να είναι σε θέση να περισυλλέξει σωστικά σκάφη και λέμβους διάσωσης με ασφάλεια, έχοντας την ικανότητα να επανατοποθετήσουν τους μηχανισμούς απελευθέρωσης άνευ ή με φορτίο²². Ακόμη, ένα πολύ σημαντικό στοιχείο είναι η πρόωση που απαιτείται για την πλοήγηση του σκάφους διάσωσης και για τους ελιγμούς που θα απαιτηθούν, όπως και η γνώση εκκίνησης και λειτουργίας της μηχανής που είναι τοποθετημένη σε ανοιχτή ή κλειστή σωσίβια λέμβο. Για την πλοήγηση τους, ο κάθε ναυτικός οφείλει να γνωρίζει κωπηλατεί και να πηδαλιουχεί μία λέμβο, να μπορεί να πηδαλιουχεί με τη βοήθεια πυξίδας, να μπορεί να χρησιμοποιεί συσκευές εντοπισμού και φορητό ραδιοεξοπλισμό, να χρησιμοποιεί εξοπλισμό σημάτων²³, και να διαχειρίζεται τραυματισμένα άτομα κατά τη διάρκεια και μετά την εγκατάλειψη, χρησιμοποιώντας το κυτίο πρώτων βοηθειών. Όλα τα παραπάνω χρειάζονται προκειμένου να μπορεί να διαχειριστεί καταστάσεις ανάγκης. Με άλλα λόγια, ο κάθε ναυτικός, μεταξύ των οποίων κυρίως ο Πλοίαρχος, σαν άρχων του πλοίου και υπεύθυνος για όλο το πλήρωμα, θα πρέπει να μπορεί να πραγματοποιήσει όλες τις απαιτούμενες ενέργειες

²² Σχετικά με τις σωσίβιες λέμβους και τα σκάφη διάσωσης, ο ναυτικός μαθαίνει τις εξής ενότητες, προκειμένου να είναι σε θέση να τις χειριστεί και να τις λειτουργήσει σωστά, όταν απαιτηθεί: Ναυτικό σύστημα εγκατάλειψης πλοίου, μέσα καθαίρεσης σωστικών μέσων, γνώση βασικών τύπων σωσίβιων μέσων (σωσίβιοι λέμβοι, σχεδίες, λέμβοι διάσωσης, γνώση βασικών τύπων επωτίδων, ασφάλιση των μέσων σε αυτές, καθαίρεση και απελευθέρωση των σωσίβιων μέσων από αυτές. Επίσης, περιγραφή λειτουργίας γερανού ή αυτόματου γάντζου για την απελευθέρωση τους, και οι κίνδυνοι που εγκυμονούν στην χρήση των λειτουργιών απελευθέρωσης των σωσίβιων μέσων. Γνώση εφοδιασμού, συντήρησης και εκκίνησης της μηχανής των λέμβων και γενικές αρχές εγκατάλειψης πλοίου.

²³ Βασική γνώση που απαιτείται για να μπορεί να χειριστεί τα σήματα και τον ραδιοεντοπισμό είναι μεταξύ άλλων η καλή γνώση του τρόπου επικοινωνίας δια σημάτων με τα χέρια σε ενδεχόμενη επικοινωνία με ελικόπτερο, των ραδιοσυχνοτήτων του πλοίου και του τρόπου μετάδοσης πληροφοριών από το πλοίο προς σταθμούς σε άλλα πλοία, σε εναέρια βοήθεια ή σε σταθμούς στην ξηρά.

για την ασφαλή εγκατάλειψη του πλοίου, για την προετοιμασία των σωστικών σκαφών και την επιβίβαση στα σκάφη όλου του πληρώματος, δεδομένων των δυσκολιών λόγω του εξοπλισμού και των σωσιβίων που θα φορούν. Τέλος, οφείλουν να είναι πλήρως εξοικειωμένοι με τις οδηγίες των κατασκευαστών για την χρήση των σωσιβίων λέμβων.

Ο επόμενος κύκλος αφορά τις γνώσεις σχετικά με τις ταχύπλοες λέμβοι διάσωσης.²⁴ Ο στόχος είναι ο κάθε ναυτικός, όταν ναυτολογείται σε ένα πλοίο να είναι σε θέση να ελέγξει την ασφαλή καθαίρεση και ανάκτηση μία ταχύπλοης λέμβου διάσωσης, να την επαναφέρει εάν είναι ανεστραμμένη, να την χειρίζεται στις επικρατούσες καιρικές και θαλάσσιες συνθήκες, να γνωρίζει να χρησιμοποιήσει τον εξοπλισμό της και να αναγνωρίζει τα σήματα της. Ταυτόχρονα, εκπαιδεύεται στο να χρησιμοποιεί τον εξοπλισμό άμεσης ανάγκης που προσφέρεται στη λέμβο και να μπορεί να χειριστεί την μηχανή της για να μπορεί να κάνει ελιγμούς. Οι ειδικευμένες γνώσεις που απαιτείται να έχει ένας ναυτικός είναι πρώτα από όλα, κατασκευαστικές. Να γνωρίζει δηλαδή, τους τύπους των ταχυπλόων²⁵, τις λειτουργίες επιβίβασης, καθαίρεσης και ανάκτησης, τα σχετικά με την ταχύτητα, τα καύσιμα και την ικανότητα ρυμούλκησης άλλων αντικειμένων, τα εφόδια της, τα μέσα επικοινωνίας και τις διαδικασίες συντήρησης. Παράλληλα, θα πρέπει να είναι ικανός να φέρει εις πέρας μία επιχείρηση διάσωσης και έρευνας²⁶, να αναλάβει την ευθύνη καθέλκυσης, πλοήγησης και κυβέρνησης ενός ταχύπλοου και να αξιολογήσει τον εξοπλισμό εάν είναι έτοιμος για χρήση, καθέλκυση και λειτουργία²⁷. Τέλος, μαθαίνει τη σημασία των γυμνασίων ετοιμότητας, της σωστής συντήρησης, ώστε να είναι έτοιμες οι λέμβοι ανά πάσα στιγμή.

²⁴ Τομέας εκπαίδευσης A4 Πίνακας A-VI/1-4, STCW 1978/2010

²⁵ Τα είδη των λέμβων είναι: Άκαμπτη ή πνευστή λέμβος ή συνδυασμός, ανοικτού ή κλειστού τύπου, αυτόματης ανόρθωσης ή μη, με μηχανή εσωλέμβια ή εξωλέμβια ή water-jet.

²⁶ Οφείλει να γνωρίζει τις πρακτικές και τον συντονισμό με το κέντρο συντονισμού έρευνας και διάσωσης ή με άλλα παραπλέοντα πλοία.

²⁷ Λαμβάνοντας υπόψη το ζήτημα της ασφάλειας και λαμβάνοντας όλες τις απαραίτητες προφυλάξεις.

1.2.3. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ

Οι ναυτικοί που έχουν ορισθεί να ελέγχουν τις εργασίες πυρόσβεσης θα πρέπει πρώτα να έχουν ολοκληρώσει εξειδικευμένη εκπαίδευση στις τεχνικές πυρόσβεσης με ιδιαίτερη έμφαση στην οργάνωση, στρατηγική και έλεγχο σύμφωνα με τους κανονισμούς της Σύμβασης STCW²⁸. Στην περίπτωση που η εκπαίδευση αυτή δεν περιλαμβάνεται στο δίπλωμα καταλληλότητας τότε δίνεται από τα ειδικά σχολεία ξεχωριστό πιστοποιητικό. Στην Ελλάδα, συμπεριλαμβάνεται σαν τίτλος στο πιστοποιητικό των Σωστικών. Ο στόχος είναι ο εκπαιδευόμενος ναυτικός να είναι ικανός να προβεί σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για την αντιμετώπιση πυρκαγιών. Αυτό συνεπάγεται ότι είναι σε θέση να έχει κάνει μία σωστή και ολοκληρωμένη εκτίμηση των συμβάντων, λαμβάνοντας υπόψη του όλες τις πληροφορίες και να μπορεί να είναι εξοικειωμένος με τη σειρά προτεραιότητας, την χρονική στιγμή και την ακολουθία των ενεργειών που πρέπει να πράξει. Εξίσου σημαντικό είναι και να διαβιβάζει τις πληροφορίες με αμεσότητα, ακρίβεια και σαφήνεια, προσδιορίζοντας τα αίτια της πυρκαγιάς και αξιολογώντας την αποτελεσματικότητα των μέτρων πυρόσβεσης. Η ικανότητα, ωστόσο, να αξιολογήσει την κατάσταση προϋποθέτει γνώσεις σχετικά με την θεωρία των πυρκαγιών, τα στοιχεία των καύσιμων υλικών, αν είναι στερεά, υγρά ή αέρια, τις προϋποθέσεις για την εκδήλωση πυρκαγιάς και τους παράγοντες που την επηρεάζουν, όπως το οξυγόνο, η θερμότητα, το καύσιμο υλικό και τα κατασβεστικά υλικά και τα χαρακτηριστικά των εύφλεκτων υλικών. Αυτό που έχει ιδιαίτερη σημασία είναι η σωστή εκπαίδευση για τις οδηγίες ασφαλείας και προφύλαξης και την εκπαίδευση και οργάνωση του πληρώματος στην αντιμετώπιση της πυρκαγιάς. Η πυρόσβεση επηρεάζεται από παράγοντες²⁹ που πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη, καθώς και οι κίνδυνοι που προκαλούνται από την εμφάνιση της πυρκαγιάς και την εξάπλωση της. Στον συγκεκριμένο κύκλο επίσης, εκπαιδεύεται για τα προβλήματα υγείας που μπορεί να προκληθούν από την πυρκαγιά και πως αντιμετωπίζονται, είτε πρόκειται για εγκαύματα, είτε για υπερθερμία είτε για δηλητηρίαση.

²⁸ Τομέας εκπαίδευσης Γ Πίνακας Α-VI/3, STCW 1978/2010

²⁹ Τέτοιοι παράγοντες είναι αν ο τύπος του πλοίου, αν πρόκειται δηλαδή για δεξαμενόπλοιο, φορτηγό πλοίο, πλοίο μεταφοράς LNG ή LPG. Επίσης, αν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι ή στη θάλασσα, αν είναι φορτωμένο ή όχι. Η εάν η πυρκαγιά είναι σε καπναγωγό ή υδραυλωτό λέβητα, ή σε αέρια καύσιμα, αν είναι παρουσία ηλεκτρικού ρεύματος.

1.2.4. ΙΑΤΡΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ ΚΑΙ ΙΑΤΡΙΚΕΣ ΠΡΩΤΕΣ ΒΟΗΘΕΙΕΣ

Στο κάθε πλοίο όλοι οι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν μία βασική εκπαίδευση στις βασικές πρώτες βοήθειες για να είναι ικανοί να ανταπεξέλθουν σε επείγουσες καταστάσεις ασθενειών ή τραυματισμού³⁰. Παράλληλα, συγκεκριμένοι αξιωματικοί ορίζονται ως υπεύθυνοι για ζητήματα ιατρικής μέριμνας και φαρμακείου, οι οποίοι λαμβάνουν επιπλέον εκπαίδευση και απαραίτητη προϋπόθεση είναι η κατοχή του ανάλογου πιστοποιητικού καταλληλότητας.

Οι ναυτικοί σχετικά με τις πρώτες βοήθειες, εκπαιδεύονται στα εξής πεδία:

- i. Τη χρήση του κουτιού πρώτων βοηθειών.
- ii. Την ανατομία του ανθρώπινου σώματος και τις λειτουργίες του.
- iii. Τους τοξικολογικούς κινδύνους που εγκυμονούν στο πλοίο. Για την αντίδραση στους κινδύνους αυτούς ακολουθείται ο Οδηγός Πρώτων Βοηθειών για ατυχήματα που περιλαμβάνουν επικίνδυνα αγαθά» (Medical First Aid Guide for Use in Accidents involving Dangerous Goods - MFAG)³¹
- iv. Τους τραυματισμούς της σπονδυλικής στήλης.
- v. Την εξέταση του ασθενούς ή του τραυματία.
- vi. Τα εγκαύματα, και τις επιδράσεις που έχει το κρύο και η ζέστη στον ανθρώπινο οργανισμό.
- vii. Τα κατάγματα, τις εξάρθρωσεις ή τους μυϊκούς τραυματισμούς.
- viii. Τη φαρμακολογία.
- ix. Την σωστή αποστείρωση.
- x. Την ιατρική φροντίδα που χρειάζονται τα διασωζόμενα άτομα.
- xi. Την αντίδραση στην καρδιακή ανακοπή, τον πνιγμό/ ή την ασφυξία.

³⁰ Τομέας εκπαίδευσης Δ Πίνακας A-VI/4-1, STCW 1978/2010

³¹ Ο Οδηγός Πρώτων Βοηθειών για ατυχήματα που περιλαμβάνουν επικίνδυνα αγαθά» (Medical First Aid Guide for Use in Accidents involving Dangerous Goods - MFAG) είναι θεσπισμένος από τους εξής τρεις οργανισμούς: ILO, WHO, IMO. Είναι συμπληρωματικός οδηγός του Διεθνή Ιατρικού Οδηγού για Πλοία (International Medical Guide for Ships) και οι επιπρόσθετες συμβουλές που προσφέρει αφορούν τις ουσίες και τα υλικά που αναφέρονται στον Διεθνή Κώδικα Ναυτικών Επικίνδυνων Αγαθών (International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code) και τα υλικά που αναφέρονται στον Κώδικα Ασφαλής Πρακτικής Στερεών Χύδην Φορτίων, Appendix B (Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes - BC Code).

Με λίγα λόγια, το σημαντικό είναι να έχει ο κάθε ναυτικός άποψη για τις πρώτες βοήθειες επί του πλοίου και να μπορεί να αναγνωρίζει τη φύση της ασθένειας, τα πιθανά αίτια ή την έκταση των τραυμάτων, ώστε να μπορεί να προσαρμόζει την ιατρική των πρώτων βοηθειών ανάλογα την περίπτωση. Επίσης, να μπορεί να μειώνει τον κίνδυνο βλαβών και μολύνσεων στον ίδιο και στους άλλους και να χορηγεί την κατάλληλη θεραπεία σύμφωνα πάντα με τις οδηγίες των κανονισμών.

Η ιατρική μέριμνα, από την άλλη, αφορά μία ειδική εκπαίδευση που περνά ο Πλοίαρχος Β΄ Τάξης και ο Πλοίαρχος Α΄ Τάξης και οφείλουν να έχουν και την ανάλογη πιστοποίηση καταλληλότητας. Κυρίως, απαιτείται από τους δύο αυτούς αξιωματικούς να είναι πλήρως εκπαιδευμένοι σε θέματα υγείας, να μπορούν να αναγνωρίζουν τα συμπτώματα ασθενειών, με βάση τον κλινικό έλεγχο και το ιατρικό ιστορικό, να αναγνωρίζουν την αλλαγή συμπτωμάτων, είτε αφορά επιδείνωση είτε βελτίωση της κατάστασης και να γνωρίζουν από φαρμακολογία, ώστε να είναι σε θέση να χορηγήσουν φάρμακα και στις κατάλληλες δοσολογίες. Σε κάθε περίπτωση, ο Πλοίαρχος ή ο Υποπλοίαρχος, καλούνται να είναι ήρεμοι, καθησυχαστικοί, με βεβαιότητα και ακλόνητη προσωπική στάση, ψύχραιμοι και πλήρως ενημερωμένοι και εξουικειωμένοι με ζητήματα υγείας και περίθαλψης.

Το εύρος των γνώσεων περί ιατρικών θεμάτων είναι πιο διευρυμένο και περισσότερο εξειδικευμένο, ενώ η εκπαίδευση ανανεώνεται ανά πενταετία, ώστε να εκσυγχρονίζονται και να ανανεώνονται οι γνώσεις. Βασικές ικανότητες που αποκτώνται είναι αφενός η ιατρική φροντίδα ασθενών και τραυματιών για όλη τη διάρκεια της παραμονής τους στο πλοίο και αφετέρου, η ικανότητα συμμετοχής σε συντονισμένα προγράμματα ιατρικής αρωγής σε πλοία. Οι γνώσεις περιλαμβάνουν:

- i. Την φροντίδα σε περίπτωση ατυχήματος. Αυτό αφορά τον τραυματισμό σε κεφάλι ή σπονδυλική στήλη, μύτη, λαιμό, αυτιά ή μάτια. Επιπλέον, αφορά την εσωτερική και εξωτερική αιμορραγία, τα εγκαύματα, τα κρυοπαγήματα, τις εξαρθρώσεις, τους μυϊκούς τραυματισμούς, την φροντίδα των πληγών και την επούλωσή τους, την φροντίδα των μολύνσεων, τα τεχνικές ραφής πληγών, την επίδεση, την ανακούφιση του πόνου, την αντιμετώπιση οξέων κοιλιακών προβλημάτων και την ικανότητα πραγματοποίησης μικροχειρουργικών θεραπειών.

- ii. Τις αρχές της νοσηλευτικής. Αναλυτικότερα, ο Πλοίαρχος οφείλει να έχει καλή γνώση και εξοικείωση με τις βασικές αρχές που διέπουν τη νοσηλευτική φροντίδα και με τις απαιτούμενες ενέργειες και διεργασίες για την ασφάλεια του ασθενούς και την περιποίηση που απαιτείται.
- iii. Τις ιατρικές καταστάσεις και τις αιφνίδιες κρίσιμες καταστάσεις που προκαλούν τα σεξουαλικά μεταδιδόμενα νοσήματα, οι τροπικές ασθένειες και οι μολυσματικές νόσοι.
- iv. Τις επιπτώσεις που επιφέρουν στον οργανισμό το αλκοόλ και οι ουσίες, είτε σαν μεμονωμένα περιστατικά είτε σαν εθισμός και την σωστή αντίδραση προς τον παθόντα.
- v. Την οδοντιατρική φροντίδα.
- vi. Τις βασικές αρχές της γυναικολογίας, της φροντίδας της κύησης και την πραγματοποίηση γέννας.
- vii. Τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν σε περίπτωση θανάτου στη θάλασσα.
- viii. Την ιατρική φροντίδα ατόμων που έχουν διασωθεί από ατύχημα στη θάλασσα ή από ναυάγιο.
- ix. Τις γενικότερες αρχές της υγιεινής.
- x. Τον σωστό τρόπο για εμβολιασμό.
- xi. Τις βασικές αρχές για την απολύμανση και την απεντόμωση.
- xii. Την διατήρηση ιατρικού ιστορικού σύμφωνα με τους διεθνείς και εθνικούς ιατρικούς κανονισμούς.

Επιπροσθέτως, ο Πλοίαρχος θα πρέπει να είναι σε θέση να δεχτεί και εξωτερική βοήθεια σε περιπτώσεις ιατρικής ανάγκης. Για παράδειγμα, να δεχθεί μια απομακρυσμένη ιατρική συμβουλή από κάποιο ιατρό ή νοσοκομείο, ενώ είναι μεσοπέλαγα, ή να δηλώσει ένα συμβάν στις τοπικές λιμενικές ή ιατρικές αρχές ή να συνομιλήσει με κάποιον ειδικό σε εξωτερικούς θαλάμους ασθενών στο πλησιέστερο λιμάνι για να δεχθεί οδηγίες και να κανονίσει τη μεταφορά και νοσηλεία κάποιου μέλους του πληρώματος του που είναι ασθενής ή τραυματίας. Όλες οι παραπάνω επικοινωνίες θα πρέπει να γίνουν μέσω ασυρμάτου ή ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και αυτό συνεπάγεται την ικανότητα περιγραφής της πλήρους εικόνας της κατάστασης με ακρίβεια από τον Πλοίαρχο και να μπορεί στη συνέχεια, όσα ειπωθούν να τα

αντιληφθεί άμεσα και να τα κάνει πράξη με επιτυχία. Επίσης, θα πρέπει να μπορεί να διαχειριστεί την ασφαλή μεταφορά του ασθενούς ή του τραυματία προς τη στεριά, ακόμα και αν αυτό απαιτεί τη μεταφορά του από του πλοίου με ελικόπτερο .

1.2.5. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ, ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΧΗΜΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς που διέπουν την ναυτική εκπαίδευση, προκειμένου να εξασφαλιστεί η σωστή και ολοκληρωμένη τεχνογνωσία των στελεχών της εμπορικής ναυτιλίας, απαιτείται επιπλέον εκπαίδευση και εξοικείωση από τη μία πάνω στο πλοίο και από την άλλη στην στεριά, πριν την ανάθεση των ναυτικών καθηκόντων τους, στη διαχείριση και στα χαρακτηριστικά ειδικών κατηγοριών φορτίων και των πλοίων που τα μεταφέρουν, καθώς σε αυτά εμφανίζεται κατά τη φύλαξη και μεταφορά μεγαλύτερη επικινδυνότητα και πιο περίπλοκη λειτουργία.³² Τα ειδικά αυτά φορτία χωρίζονται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες, το πετρέλαιο ή τα χημικά φορτία, το υγροποιημένο φυσικό αέριο και τέλος στον άνθρωπο, τη μεταφορά δηλαδή επιβατών. Η εκπαίδευση θα πρέπει να παρέχεται από άτομα που έχουν τα κατάλληλα προσόντα, την εμπειρία και κατάρτιση σε «άτομα άμεσα υπεύθυνα»³³. Όσοι εργάζονται σε ένα πλοίο θα πρέπει να έχουν μία βασική εξοικείωση τόσο με το είδος του μεταφερόμενου φορτίου, τις ιδιότητες του και τα ειδικά χαρακτηριστικά του όσο και με τον εξοπλισμό του πλοίου. Παράλληλα, είναι αναγκαίο από τους διεθνείς κανονισμούς να κατέχουν και μία πιστοποιημένη βασική εκπαίδευση στη διαχείριση συγκεκριμένου τύπου φορτίου. Η πιστοποίηση αυτή απαιτεί ελάχιστη θαλάσσια υπηρεσία διάρκειας τριών μηνών σε τύπους πλοίων σαν αυτούς που αναφέρονται παραπάνω, καθώς και εκπαίδευση σε ειδικά σχολεία³⁴ σχετικά με τις εξής ενότητες: την γνώση των κανόνων του πλοίου και των κανονισμών που διέπουν την ασφάλεια του προσωπικού ενός τέτοιου πλοίου, τους

³² Κανονισμός S.T.C.W. κεφάλαιο B-V/1 “Guidance regarding the training and qualifications of tanker personnel”.

³³ Τον όρο αυτόν (“Person with immediate response”) τον συναντάμε στις παραγράφους 3 και 5 του κανονισμού V/1-1 και παράγραφο 3 του κανονισμού V/1-2 της σύμβασης STCW και σημαίνει όποιο πρόσωπο είναι σε θέση λήψεως αποφάσεων σε σχέση με τη φορτο-εκφόρτωση, την φροντίδα μεταφοράς, τη διαχείριση του φορτίου, τον καθαρισμό των δεξαμενών και οποιαδήποτε άλλη ενέργεια που σχετίζεται με το φορτίο του πλοίου.

³⁴ Παράγραφος A- V/1-1, STCW

κινδύνους που απειλούν την υγεία και την προφύλαξη από αυτούς³⁵, την πυροπροστασία και την πυρόσβεση³⁶, την αποτροπή μόλυνσης του περιβάλλοντος³⁷, τον εξοπλισμό ασφαλείας και την χρήση του³⁸ και τέλος την πλήρη εξοικείωση με τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

Πιο αναλυτικά, ξεκινώντας με την πιο μεγάλη κατηγορία πλοίων ειδικού φορτίου, τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν πετρέλαιο ή χημικά, θεωρείται απαραίτητη προϋπόθεση πριν την ναυτολόγηση σε αυτά η ολοκλήρωση μίας βασικής εκπαίδευσης σχετικά με την εξοικείωση του ναυτικού με το συγκεκριμένο φορτίο και την ασφάλεια. Όλοι ανεξαρτήτου ειδικότητας οφείλουν να έχουν το πιστοποιητικό της εξοικείωσης με τα δεξαμενόπλοια³⁹ σαν αποδεικτικό ότι έχουν λάβει την ελάχιστη απαιτούμενη εκπαίδευση. Η βασική αυτή εκπαίδευση περιλαμβάνει την ασφαλή διαχείριση του φορτίου πετρελαιοφόρων και χημικών δεξαμενοπλοίων, προϋποθέτοντας την καλή γνώση για το φορτίο που μεταφέρουν, είτε αυτό αφορά τους τύπους των δεξαμενοπλοίων, τις φυσικές του ιδιότητες και τα χαρακτηριστικά του⁴⁰, είτε τις διαδικασίες⁴¹ που λαμβάνουν χώρα πάνω στο πλοίο και σχετίζονται με το φορτίο. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να εκπαιδεύεται στις προφυλάξεις που θα πρέπει να λαμβάνονται για την αποφυγή κινδύνων, κάτι που συνεπάγεται την καλή γνώση

³⁵ Τέτοιοι κίνδυνοι μπορεί να επέλθουν από την επαφή με το δέρμα, την εισπνοή, την κατάποση του φορτίου κατά λάθος, Για τον λόγο αυτό, το πλήρωμα του πλοίου θα πρέπει να γνωρίζει τις πρώτες βοήθειες και τι πρέπει να κάνει και τι όχι σε περίπτωση ατυχήματος που απειλεί την υγεία ναυτικού.

³⁶ Σχετικά με την αποτροπή της πυρκαγιάς, θα πρέπει να γίνεται έλεγχος ότι τηρούνται οι περιορισμοί για το κάπνισμα και το μαγείρεμα, ότι δεν υπάρχουν πηγές ανάφλεξης, ότι υπάρχουν μέτρα πρόληψης φωτιάς ή έκρηξης και φυσικά, ότι υπάρχουν μέτρα πυρόσβεσης, όπως φορητοί πυροσβεστήρες, και σταθεροί σταθμοί πυρόσβεσης, όπως προαπαιτείται να υπάρχουν στα διάφορα επίπεδα του καταστρώματος του πλοίου.

³⁷ Αφορά τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για την αποτροπή μόλυνσης του αέρα ή και του νερού και τα μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση ατυχήματος, μόλυνσης ή πετρελαιοκηλίδας.

³⁸ Σαν εξοπλισμό ασφαλείας εννοούμε τα προστατευτικά ρούχα και εξοπλισμό, όπως γάντια, κράνη, παπούτσι ασφαλείας, προστατευτικά γυαλιά και όλον τον εξοπλισμό διάσωσης και διαφυγής.

³⁹ Tanker familiarization.

⁴⁰ Ο κάθε ναυτικός θα πρέπει να είναι πλήρως εξοικειωμένος με τις φυσικές του ιδιότητες, με τα χημικά σύμβολα, να γνωρίζει τα πάντα γύρω από την πίεση και τη θερμοκρασία, την πίεση ατμού, την σχέση φορτίου και θερμοκρασίας, την ηλεκτροστατική παραγωγή του φορτίου και την γενικότερη φιλοσοφία περί ασφαλούς διαχείρισης του.

⁴¹ Κάθε ένας ναυτικός θα πρέπει να γνωρίζει βασικά στοιχεία της κατασκευής του πλοίου και τα περί λειτουργία του συστήματος αντλιών και βαλβίδων, της διαδικασίας φόρτωσης και εκφόρτωσης, την λειτουργία των αντλιών φορτίου και τις διαδικασίες του καθαρισμού δεξαμενών, της εκκαθάρισης, της απελευθέρωσης αερίου και της αδρανοποίησης.

των βασικών κινδύνων⁴², τον έλεγχο τους, την εφαρμογή μέτρων προφύλαξης για την υγεία και την ασφάλεια, και τη βασική γνώση ασφαλών πρακτικών της εργασίας, οι οποίες οφείλουν να βρίσκονται σε πλήρη συμφωνία με την νομοθεσία και τις κατευθυντήριες γραμμές της ναυτικής βιομηχανίας και της προσωπικής ασφάλειας σε πετρελαιοφόρα και χημικά δεξαμενόπλοια. Οι κίνδυνοι ελέγχονται με διάφορα μέσα κατά τη διάρκεια των εργασιών και πρόκειται κυρίως για διαδικασίες όπως ο έλεγχος των αερίων, ο ατμοσφαιρικός έλεγχος, η εξακρίβωση της συμβατότητας των μεταφερόμενων φορτίων που μεταφέρονται και τα σχετικά μέτρα⁴³ που πρέπει να λαμβάνονται. Ο ναυτικός θα πρέπει να γνωρίζει τη σημασία των προστατευτικών μέσων, όπως για παράδειγμα την λειτουργία και τη χρήση των οργάνων μέτρησης αερίων και παρόμοιου εξοπλισμού που συμβάλλει στην αποφυγή εκδήλωσης κινδύνων μέσω των προληπτικών μετρήσεων. Επίσης, θα πρέπει να γνωρίζει αρκετά καλά, γενικά τη χρήση του εξοπλισμού ασφαλείας, του προστατευτικού ρουχισμού (στολή, κράνος, γάντια και παπούτσια ασφαλείας), των αναπνευστικών συσκευών και του εξοπλισμού διάσωσης και εκκένωσης του πλοίου. Ιδιαίτερη σημασία έχουν οι προληπτικές ενέργειες που θα πρέπει να γίνονται από κάθε ναυτικό κατά την είσοδό του σε εσωτερικούς κλειστούς χώρους, πριν και κατά τη διάρκεια επισκευών και κατά τη διάρκεια εργασιών στο πλοίο. Οφείλει να έχει εκπαιδευτεί σχετικά με τα μέτρα εργασία σε ψυχρές ή θερμές συνθήκες, με την ασφάλεια από ηλεκτρισμό και με τα μέτρα που λαμβάνονται για εργασίες εν πλω ή στο αγκυροβόλιο.

Πέρα, όμως, από το κομμάτι της πρόληψης, η εκπαίδευση του κάθε ναυτικού συμπεριλαμβάνει και την αντιμετώπιση καταστάσεων ανάγκης. Από τη μία, αφορά την οργάνωση και την ακολουθία των ενεργειών που λαμβάνουν χώρα κατά την πυρόσβεση μίας πυρκαγιάς, λαμβάνοντας υπόψη τους κινδύνους πρόκλησης φωτιάς, οι οποίοι σχετίζονται με τη διαχείριση του φορτίου, τη μεταφορά του και την ύπαρξη επιβλαβών υγρών στα κήτη του πλοίου. Ο ναυτικός, σε τέτοιες περιπτώσεις, οφείλει να γνωρίζει πώς αντιμετωπίζονται πυρκαγιές από πετρέλαιο ή χημικά, εάν θα πρέπει να γίνει χρήση αφρού ή ξηρής σκόνης και να επιλέξει τον ασφαλέστερο τρόπο πυρόσβεσης για την αποφυγή εκρήξεων ή πρόκλησης διαρροής φορτίου στη

⁴² Οι κίνδυνοι μπορεί να σχετίζονται με την υγεία, το περιβάλλον, τη διάβρωση, τον κίνδυνο έκρηξης ή πυρκαγιάς, την τοξικότητα, τη διαρροή ατμού ή αερίων και την πρόκληση νεφών.

⁴³ Τέτοια μέτρα είναι αυτά της αδρανοποίησης του φορτίου, την υπερκάλυψη του φορτίου με στρώμα νερού για την μείωση της εξάτμισης χημικών αερίων (WATER PADDING), του διαχωρισμού των φορτίων, του εξαερισμού, των αντιστατικών μέσων και άλλων σχετικών.

θάλασσα, σαν αποτέλεσμα μίας πυρκαγιάς. Ταυτόχρονα, όμως, οφείλει να έχει εκπαιδευτεί στις βασικές διαδικασίες αντιμετώπισης μίας έκτακτης κατάστασης, κάτι το οποίο συνεπάγεται τη γνώση των συνεπειών στο θαλάσσιο περιβάλλον από μία μόλυνση. Συνεπώς, εκπαιδεύεται στη λήψη προληπτικών μέτρων για την αποτροπή μίας μόλυνσης από διαρροή πετρελαίου ή χημικών στη θάλασσα από ένα ατύχημα, στις διαδικασίες που γίνονται στο πλοίο για τη μείωση των συνεπειών και της εξάπλωσης μίας μόλυνσης, όπως επίσης, και στα μέτρα που λαμβάνονται κατά τη δημιουργία μίας πετρελαιοκηλίδας, συμπεριλαμβανομένων και των διαδικασιών αναφοράς σε υπεύθυνα άτομα στην ξηρά που θα συμβάλλουν στον περιορισμό της κηλίδας.

Στην παραπάνω κατηγορία πλοίων, οι αξιωματικοί του πλοίου, είτε είναι καταστρώματος είτε μηχανής, οφείλουν για λόγους ασφάλειας, να έχουν ολοκληρώσει μία επιπλέον, προχωρημένη εκπαίδευση στην ασφάλεια δεξαμενοπλοίων. Οι αξιωματικοί, λόγω του ότι σχετίζονται με τα φορτία πολύ περισσότερο, για τη μεταφορά, τη διαχείριση και τη φύλαξη τους, θεωρούνται άτομα με άμεση υπευθυνότητα. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, οι κανονισμοί των διεθνών συμβάσεων θεωρούν απαραίτητη πριν την ναυτολόγηση ενός αξιωματικού σε πλοίο μεταφοράς πετρελαίου ή χημικού φορτίου, την ολοκλήρωση της προχωρημένης εκπαίδευσης, αλλιώς δεν είναι ικανός να αναλάβει τα καθήκοντά του.

Στην προχωρημένη εκπαίδευση περί ασφάλειας δεξαμενοπλοίων ή χημικών πλοίων, ο κάθε εκπαιδευόμενος αξιωματικός εκπαιδεύεται στην ικανότητα να εκτελεί και να ελέγχει με ασφάλεια όλες τις εργασίες που σχετίζονται με το φορτίο. Πρόκειται για μία διευρυμένη ενότητα που περιλαμβάνει αρκετές γνώσεις γύρω από τις δεξαμενές, το πλοίο, τα συστήματα και τον εξοπλισμό. Αρχικά, καλείται να εκπαιδευτεί στο σχεδιασμό και τα χαρακτηριστικά των δεξαμενών πετρελαίου και χημικών. Εκπαιδεύεται στο σύστημα των αντλιών φορτίου και των χαρακτηριστικών τους συμπεριλαμβανομένων των τύπων τους και της ασφαλής λειτουργίας τους. Μαθαίνει και κατανοεί τα συστήματα παρακολούθησης και ασφάλειας, όπως για παράδειγμα το σύστημα απενεργοποίησης όλων των λειτουργιών σε καταστάσεις ανάγκης.

Απαιτείται εξειδίκευση στην κουλτούρα της ασφάλειας καθώς και στην εκτέλεση του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης. Πιο αναλυτικά, μαθαίνει για τη γενική δομή και κατασκευή, το σύστημα αντλιών και τον εξοπλισμό, το πώς είναι

οργανωμένες οι δεξαμενές στο πλοίο, το σύστημα αγωγών τους, καθώς και για τον λεπτομερή έλεγχο των δεξαμενών. Ταυτόχρονα, ο αξιωματικός θα πρέπει να έχει την ικανότητα να εκτελεί ασφαλώς όλες τις εργασίες που αφορούν το φορτίο και να ελέγχει κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης τους. Εργασίες τέτοιες είναι η φόρτωση, η εκφόρτωση, η φροντίδα και η μεταφορά του φορτίου⁴⁴. Θα πρέπει να γνωρίζει καλά τα χαρακτηριστικά και τις φυσικές ιδιότητες του φορτίου, να εκτελεί μετρήσεις και υπολογισμούς, όπως επίσης, να μπορεί να ξέρει εκ των προτέρων την επίδραση που θα έχουν τα υγρά φορτία στο αντιστάθμισμα, στην ευστάθεια και στην δομική ακεραιότητα του πλοίου. Είναι αναγκαία η εκπαίδευση στον εξοπλισμό και στα όργανα μετρήσεων και ανίχνευσης αερίων. Ενώ, ιδιαίτερη βαρύτητα έχει η ικανότητα του αξιωματικού, και πολύ περισσότερο του Πλοιάρχου, να διευθύνει στις εργασίες και να επιβλέπει τα άτομα που ασχολούνται με το φορτίο, ότι εκτελούν σωστά τα καθήκοντά τους, λαμβάνοντας όλες τις προφυλάξεις για την αποφυγή κινδύνων σχετικά με την υγεία και την ασφάλεια⁴⁵. Τέλος, δίνεται έμφαση στην γνώση των κανονισμών που αφορούν στην προστασία του περιβάλλοντος και την λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση των καταστάσεων ανάγκης, για να μειωθούν οι επιδράσεις.

Σχετικά με την ασφάλεια στα χημικά δεξαμενόπλοια, οι ναυτικοί που θα υπηρετήσουν σε τέτοια πλοία, οφείλουν να έχουν ολοκληρώσει μια εκπαίδευση γύρω από το φορτίο που μεταφέρουν, τους κινδύνους που εγκυμονεί, την προστασία και την ασφάλεια, όπως και τη διαχείριση καταστάσεων ανάγκης. Αρχικά, είναι σημαντική η γνώση των ειδών των χημικών ουσιών που μεταφέρονται, δεδομένου ότι η ποικιλία των χημικών φορτίων ξεπερνάει τα χίλια.. Θα πρέπει να γνωρίζει τις χημικές ομάδες στις οποίες ανήκουν, καθώς και την εργοστασιακή χρήση τους, όπως επίσης και την αλληλεπίδραση των φορτίων μεταξύ τους, καθώς τα περισσότερα από αυτά δεν είναι συμβατά μεταξύ τους ή επηρεάζονται από εξωτερικούς παράγοντες, όπως το φως, τη θερμοκρασία, την υγρασία και τον αέρα.. Με λίγα λόγια, να γνωρίζουν τις φυσικές και χημικές ιδιότητες τους.

⁴⁴ Εργασίες που επίσης σχετίζονται με τη διαχείριση του φορτίου είναι ο σχεδιασμός των φόρτο- εκφορτώσεων, οι εργασίες καθαρισμού των δεξαμενών, η εξαέρωση, ο ερματισμός, η μεταφορά του φορτίου από πλοίο σε πλοίο (Ship to ship operation), η πλύση με πετρέλαιο μαζούτ και η αδρανοποίηση του φορτίου.

⁴⁵ Προφυλάξεις λαμβάνονται πριν την είσοδο σε κλειστούς χώρους με χρήση αναπνευστικών συσκευών, κατά τη διάρκεια εργασιών συντήρησης και επισκευής, για εργασίες σε κρύο ή πολύ θερμό περιβάλλον και που σχετίζονται με ηλεκτρισμό.

Απαιτείται, ωστόσο και καλή γνώση του συγκεκριμένου τύπου δεξαμενοπλοίων. Ο ναυτικός πριν υπηρετήσει πρέπει να είναι σε θέση να ξεχωρίσει τους τύπους υγραεριοφόρων πλοίων και την γενική οργάνωση και κατασκευή τους. Αναλυτικότερα, τον εξοπλισμό για τη διαχείριση του φορτίου, τις αντλίες φορτίου, τις βάνες, τις δεξαμενές, την χωρητικότητα τους, την αντοχή τους, τον σύστημα ελέγχου, τον έλεγχο πίεσης των δεξαμενών, το σύστημα ελέγχου θερμοκρασίας, το σύστημα αγωγών, τη μέτρηση της ποσότητας του φορτίου στη κάθε δεξαμενή, όπως και το σύστημα τερματισμού οποιασδήποτε λειτουργίας σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Επίσης, θα πρέπει να έχουν εκπαιδευτεί στους κινδύνους που υπάρχουν. Τέτοιοι μπορεί να είναι η τοξικότητα, οι κίνδυνοι στην υγεία, η εκρηκτικότητα, η ευφλεκτότητα, οι ηλεκτροστατικοί κίνδυνοι, η διαβρωτική δράση, η σύνθεση αδρανών αερίων, διαρροή αερίων, νέφη, καθώς και ο πολυμερισμός, η μετατροπή, δηλαδή, σε παχύρρευστα ή στερεά. Επειδή οι κίνδυνοι είναι πολλοί και ιδιαίτερης σημασίας, είναι σημαντική η πρόληψη και προφύλαξη από αυτούς. Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει να ελέγχονται οι κίνδυνοι και οι σχετικοί παράμετροι, να λαμβάνονται μέτρα, να γίνεται ατμοσφαιρικός έλεγχος, μετρήσεις αερίων, έλεγχος συμβατότητας φορτίων, να λαμβάνονται αντιστατικά μέτρα, όπως και μέτρα αναστολής φορτίου, αερισμού και αδρανοποίησης. Ταυτόχρονα, ιδιαίτερη σημασία έχει και η εφαρμογή προφυλάξεων για την υγεία και στη ασφάλεια. Θα πρέπει να γίνεται σωστή χρήση των οργάνων μέτρησης των αερίων, και παρόμοιου εξοπλισμού, Να υπάρχει καλή γνώση των πρακτικών ασφαλής εργασίας και των πρακτικών που ακολουθούν τις επιταγές της νομοθεσίας και των οδηγιών της ναυτιλιακής βιομηχανίας και της προσωπικής ασφάλειας επί του πλοίου.

Γνωρίζοντας επίσης, τους παραπάνω κινδύνους, οφείλει να γνωρίζει και πώς να τους αντιμετωπίσει. Δηλαδή, σε περίπτωση που θα ξεσπάσει πυρκαγιά από έκρηξη χημικών, ο κάθε αξιωματικός θα πρέπει να είναι σε θέση να την αντιμετωπίσει και να την θέσει υπό έλεγχο για να την κατασβήσει. Για να το επιτύχει αυτό θα πρέπει να είναι εκπαιδευμένος στην ενέργειες που πρέπει να γίνουν, στη σωστή και καλή οργάνωση, στην πυρόσβεση με τα κατάλληλα μέσα, με αφρό ή με ξηρό χημικό σύστημα.

Σημαντικό για κάθε ναυτικό είναι να γνωρίζει την αξία του περιβάλλοντος και της ατμόσφαιρας καθώς και πόσο ολέθρια θα ήταν η μόλυνσή τους από αυτή, τόσο για την ανθρώπινη, όσο και για τη θαλάσσια ζωή, την χλωρίδα και την πανίδα.

Συνεπώς, θα πρέπει να γνωρίζει τις πρακτικές για την αποφυγή της ή τη μείωση της πάντα σύμφωνα με τις οδηγίες των διεθνών συμβάσεων, καθώς και σε περίπτωση διαρροής χημικών στη θάλασσα, τα μέτρα για τον περιορισμό της κηλίδας και της καταστροφής. Τέλος, να είναι σε θέση να αντιμετωπίζει κινδύνους υγείας σύμφωνα με τον «Οδηγό πρώτων βοηθειών για ατυχήματα που περιλαμβάνουν επικίνδυνα αγαθά»⁴⁶, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω.

1.2.6. ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΑΙ ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

Οι υποχρεωτικές απαιτήσεις παρουσιάζονται στους κανονισμούς για τον ασύρματο και στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στην Θάλασσα⁴⁷. Όλες οι οδηγίες έχουν υιοθετηθεί από τον οργανισμό Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) που σχετίζεται με τις θαλάσσιες περιοχές A3 και A4 όπως υιοθετήθηκαν από το ψήφισμα A.702(17). Οι σχετικοί κανονισμοί σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις είναι ο IV/1 και ο IV/2 της σύμβασης STCW.

Ο πρώτος κανονισμός που αναφέρθηκε, αφορά την βασική εφαρμογή της ραδιοεπικοινωνίας και ορίζει ότι όλοι οι αξιωματικοί καταστρώματος οφείλουν να είναι ικανοί να διατελέσουν χρέη χειριστών ασυρμάτου εφόσον υπηρετούν σε πλοία που λειτουργούν με το σύστημα GMDSS, όπως ορίζεται από την Σύμβαση SOLAS 1974. Ακόμα και οι ναυτικοί που υπηρετούν σε πλοία που δεν απαιτείται να συμμορφώνονται με τις επιταγές του GMDSS του κεφαλαίου iv της SOLAS και εκτελούν χρέη χειριστή ασυρμάτου, μπορούν να ακολουθούν τους κανονισμούς της STCW αλλά θα πρέπει να συμμορφώνονται και με τους Κανονισμούς Ασυρμάτου. Επίσης και η σημαία να πιστοποιεί ότι τα πιστοποιητικά καταλληλότητας τους εκδίδονται σύμφωνα με τους σχετικούς Κανονισμούς Ασυρμάτου. Προκειμένου να διατελέσουν χρέη χειριστή, πρέπει οι ναυτικοί να έχουν συμπληρώσει το 18^ο έτος της ηλικίας τους και να έχουν ολοκληρώσει τη σχετική εκπαίδευση.

Οι κανονισμοί της παραγράφου IV/2 αναφέρει τις ελάχιστες υποχρεωτικές απαιτήσεις για την πιστοποίηση των χειριστών GMDSS radio. Η ελάχιστη γνώση, κατανόηση και ικανότητα που απαιτείται είναι αυτή που θα είναι επαρκής για την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων, ώστε να μπορεί ο κάθε αξιωματικός να λαμβάνει και να μεταβιβάζει πληροφορίες, χρησιμοποιώντας τα βοηθητικά συστήματα και τον

⁴⁶ Medical First Aid Guide for Use in Accidents involving Dangerous Goods - MFAAG

⁴⁷ Safety of Life at Sea, SOLAS 1974

εξοπλισμό του GMDSS και να συμπληρώνει όλες τις λειτουργικές απαιτήσεις του.⁴⁸ Επιπλέον, να είναι σε θέση να προσφέρει υπηρεσίες ασυρμάτου σε καταστάσεις ανάγκης. Για να το επιτύχει αυτό θα πρέπει να είναι σε θέση να αναζητά και να μπορεί να χειριστεί ραδιοεπικοινωνίες, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών του εγχειριδίου διεθνούς αεροναυτικής και θαλάσσιας έρευνας και διάσωσης⁴⁹. Επίσης, να γνωρίζει τους τρόπους που αποτρέπουν την εκπομπή λανθασμένων ειδοποιήσεων κινδύνου μέσω ασυρμάτου και τις διαδικασίες για την μετρίαση των συνεπειών τέτοιων κινδύνων, όπως η εγκατάλειψη του πλοίου, πυρκαγιά εν πλω ή ακόμη και μερική είτε ολική κατάρρευση του συστήματος. Παράλληλα, οφείλει να γνωρίζει το σύστημα αναφοράς του πλοίου, τις ιατρικές υπηρεσίες που παρέχονται μέσω ασυρμάτου, τη χρήση του παγκόσμιου συστήματος σημάτων και τις βασικές τυποποιημένες φράσεις ναυτικής επικοινωνίας. Τέλος, οφείλει να γνωρίζει πολύ καλά την αγγλική γλώσσα και να την χειρίζεται με επάρκεια, τόσο στον προφορικό όσο και σε γραπτό λόγο, για την επικοινωνία και ανταλλαγή πληροφοριών που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα.

Η εκπαίδευση γίνεται σε προσομοιωτές και εργαστήρια με εξοπλισμό ασυρμάτου. Ο στόχος είναι η επικοινωνία μεταξύ των αξιωματικών να γίνεται αποτελεσματικά και να είναι σύμφωνη με τους διεθνείς κανονισμούς και διαδικασίες, εξασφαλίζοντας ότι θα χειρίζονται όλα τα μηνύματα σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων του πλοίου καθώς και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι επιχειρησιακές τεχνικές αφορούν υποδηλώσεις ραδιοφάρων, δήλωση θέση ανάγκης, λήψη και αποστολή NAVTEX⁵⁰ μηνυμάτων, χρήση ασύρματων συσκευών διάσωσης και φυσικά τη ρύθμιση των ραδιοκυμάτων και συχνοτήτων.

⁴⁸ Εάν όλες οι απαιτούμενες ικανότητες δεν πληρούνται τότε παρέχεται πιστοποιητικό για χειριστή ασυρμάτου περιορισμένων καθηκόντων (Restricted Radio Operator's Certificate).

⁴⁹ International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual

⁵⁰ NAVTEX (Telex πλοήγησης) είναι μια διεθνής αυτοματοποιημένη υπηρεσία μέσης συχνότητας άμεσης εκτύπωσης για την παράδοση προειδοποιήσεων και προβλέψεων σχετικών με την ασφαλή πλοήγηση και θέματα μετεωρολογίας, καθώς και επειγουσών ναυτικών πληροφοριών για την ασφάλεια στα πλοία. Το σύστημα αναπτύχθηκε για να παρέχει ένα χαμηλού κόστους, απλό, και αυτοματοποιημένο μέσο για την παραλαβή αυτών των πληροφοριών επί των πλοίων όσο είναι εν πλω σε ακτίνα περίπου 370 χιλιόμετρα (200 ναυτικά μίλια) μακριά από την ακτή. Δεν υπάρχουν τέλη χρήστη για τη λήψη NAVTEX εκπομπών. Τα μηνύματα είναι σε ειδική μορφή, συντεταγμένη, πολύ παρόμοια με αυτή που χρησιμοποιείται στις προβλέψεις της ναυτιλίας.

Ωστόσο, τα άτομα που έχουν αμεσότερη σχέση με την διαχείριση και τη φροντίδα του ειδικού φορτίου, όπως την ευθύνη για την φορτω- εκφόρτωση του, για την φροντίδα της μεταφοράς του, για το πλύσιμο και την συντήρηση των δεξαμενών που φυλάσσεται και μεταφέρεται και γενικότερα με οποιαδήποτε άλλη λειτουργία που σχετίζεται με αυτό, θα πρέπει να περάσουν μία επιπλέον, περισσότερο προχωρημένη εκπαίδευση. Τέτοιες ειδικότητες είναι του Πλοίαρχου, του Υποπλοίαρχου και των λοιπών αξιωματικών της Γέφυρας, των Μηχανικών Α' και Β' Τάξης, καθώς και των λοιπών αξιωματικών του Μηχανοστασίου. Οι συγκεκριμένες ειδικότητες, αρχικά, οφείλουν πρώτα να έχουν ολοκληρώσει τη βασική εκπαίδευση και στη συνέχεια να έχουν μία θαλάσσια υπηρεσία σε δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου ή χημικών, η οποία ή θα είναι διάρκειας τουλάχιστον τριών μηνών στην ειδικότητά του, ή διάρκειας ένα μήνα σαν υπεράριθμη ειδικότητα, εννοώντας ότι ο ναυτικός ναυτολογείται σαν επιπλέον ειδικότητα πέρα της βασικής σύνθεσης του πλοίου, έχοντας τον χαρακτήρα εκπαιδευόμενου, με προϋπόθεση ότι έχει συμμετάσχει σε τρεις φορτώσεις και τρεις εκφορτώσεις το λιγότερο και θα είναι η υπηρεσία αυτή καταγεγραμμένη στο βιβλίο καταγραφής εκπαίδευσής του.

Πέρα όμως από την εκπαίδευση που λαμβάνεται από τα κέντρα επιμόρφωσης, ο Πλοίαρχος οφείλει να έχει γνώσεις και δεξιότητες που απαιτούνται από την διαρκώς εξελισσόμενη θαλάσσια τεχνολογία. Έτσι, ο IMO, συγκεντρώνοντας τις απαιτήσεις της Σύμβασης STCW και συνδυάζοντας τις με τις διάφορες εισηγήσεις των κρατών μελών του, έχει διαμορφώσει μια σειρά μαθημάτων με στόχο αφενός, να βοηθήσει την εφαρμογή της Σύμβασης και αφετέρου, να γίνει ευκολότερη η κάλυψη των διαρκώς αυξανόμενων γνωστικών απαιτήσεων από τα στελέχη της θαλάσσιας βιομηχανίας παρακολουθώντας τα υπό μορφή σεμιναρίων σε εξειδικευμένα ειδικά σχολεία. Τα πιο βασικά από αυτά τα σεμινάρια είναι τα εξής:

1.3 ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

1.3.1. ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΝΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΟΜΑΔΑΣ ΣΤΗ ΓΕΡΦΥΡΑ⁵¹

Πρόκειται για ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα που απευθύνεται σε αξιωματικούς και αφορά την κατανόηση της λειτουργίας της γέφυρας και τη σημασία τόσο της αρμονικής συνεργασίας όσων εργάζονται εκεί, όσο και τη σημασία της σωστής πλοήγησης του πλοίου, σύμφωνα με τις διεθνείς διατάξεις⁵². Συνδυάζει το θεωρητικό υπόβαθρο, παρέχοντας όλες της πληροφορίες και γνώσεις των βασικών αρχών που απαιτούνται για την ναυσιπλοΐα και τον σχεδιασμό ενός ταξιδιού, με το πρακτικό κομμάτι, μέσω προσομοιωτή γέφυρας πλοίου. Ο κάθε εκπαιδευόμενος εξοικειώνεται με τα χαρακτηριστικά τόσο της γέφυρας όσο και με τα είδη πλοίων και τους απαιτούμενους βασικούς ελιγμούς. Μαθαίνει για την διοίκηση και διαχείριση και πως γίνεται η ενημέρωση για ένα ταξίδι και πως ο απολογισμός του. Επιπλέον, δίνεται έμφαση στον σωστό σχεδιασμό ενός ταξιδιού, ενημερώνοντας για τους παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη. Τέτοιοι παράγοντες είναι μεταξύ άλλων ο καιρός, οι άνεμοι, τα ρεύματα, τα ρηγά νερά, τα στενά κανάλια, η μορφολογία των όχθων, οι συνθήκες φόρτωσης. Έτσι, θα πρέπει ο μελλοντικός κυβερνήτης να είναι σε θέση να γνωρίζουν πως επηρεάζουν τα παραπάνω το ταξίδι, πώς αντιδρά το πηδάλιο και η μηχανή, όταν οι συνθήκες δεν είναι οι φυσιολογικές, πώς επηρεάζεται η διαδικασία αγκυροβόλησης και πρόσδεσης του πλοίου.

Επιπροσθέτως, εκπαιδεύεται για τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα στην ναυσιπλοΐα του πλοίου και τρόπους να τον διαχειρίζεται, ελαχιστοποιώντας, ταυτόχρονα, το ποσοστό ανθρώπινου λάθους. Εξάλλου, ένας Πλοίαρχος καλείται να διαχειριστεί τη πολιτιστική διαφορετικότητα του πληρώματος του, αλλά και των εργαζομένων στα λιμάνια που επισκέπτεται με το πλοίο του και καλείται να συνεργαστεί ομαλά καθώς και διαφορετικές συμπεριφορές. Ακόμη, πρέπει να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένος να μπορεί να παίρνει σωστές αποφάσεις και να μπορεί να αποδίδει κάτω από καταστάσεις άγχους, πίεσης και κούρασης, ενώ θα πρέπει να είναι

⁵¹ Ship Simulator and Bridge Teamwork

⁵² IMO Model Course 1.22, TVMSA Elements3A, 5, 6, TOTS Module 1A

πάντα σε ετοιμότητα να διαχειριστεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο καταστάσεις κρίσης και υπερβολικού φόρτου εργασίας.

Σκοπός είναι να γίνει καλύτερα αντιληπτή η σημασία των αποτελεσματικότερων διαδικασιών διαχείρισης του πλοίου και της φυλακής της γέφυρας, καθώς και τον ρόλο που παίζει ο σωστός σχεδιασμός του ταξιδιού και των ελιγμών αλλά και η ικανότητα σχεδιασμού εναλλακτικής πορείας, η οποία αποκλίνει από την προγραμματισμένη, όπου κριθεί απαραίτητο. Εκπαιδεύεται σε πρακτικά ζητήματα, όπως η αλλαγή της βάρδιας, πώς γίνεται η βάρδια σε διαφορετικές περιοχές και καταστάσεις και τι πρέπει να προσέχει ιδιαίτερα σε αυτές. Να αναγνωρίζει οπτικές παρατηρήσεις και να ερμηνεύει όσα λαμβάνει μέσω ραντάρ, ασυρμάτου ή μέσω ναυτικών εκδόσεων, ενώ θα πρέπει να είναι σε θέση να σημειώνει όλα τα μηνύματα και τις αλλαγές στους χάρτες του πλοίου.

Εν κατακλείδι, η εκπαίδευση αφορά την διασφάλιση της ασφαλούς διαχείρισης του πλοίου κατά τη διάρκεια της ναυσιπλοΐας, ανεξαρτήτως συνθηκών, την σωστή κατανομή και χρήση των πόρων και του εξοπλισμού της γέφυρας και την αξιοποίηση του εξοπλισμού.

1.3.2. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗΣ ΧΑΡΤΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ (ECDIS)

Πρόκειται για ένα σύγχρονο σύστημα πλοήγησης βασισμένο σε Ηλεκτρονικό Υπολογιστή που συμμορφώνεται με τους κανονισμούς του ΙΜΟ και εκσυγχρονίζει και διευκολύνει την παραδοσιακή πλοήγηση μέσω των χαρτών. Ο ακριβής ορισμός που παρέχεται από τον ΙΜΟ είναι ο εξής «Ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης χαρτών και πληροφοριών σημαίνει ένα σύστημα πληροφοριών, το οποίο με επαρκείς βοηθητικές ρυθμίσεις μπορεί να θεωρηθεί ότι συμμορφώνεται με τους ενημερωμένους χάρτες που απαιτούνται από τους κανονισμούς V/19 και V/27 της Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 1974) , εμφανίζοντας επιλεγμένες πληροφορίες από αισθητήρες πλοήγησης για να βοηθήσουν τον ναυτικό στον σχεδιασμό και την παρακολούθηση της πορείας καθώς και από την εμφάνιση

επιπρόσθετων πληροφοριών σχετικών με την πλοήγηση, εφόσον απαιτηθεί.»⁵³ Με άλλα λόγια είναι ένα αυτοματοποιημένο σύστημα , το οποίο βοηθά στην λήψη αποφάσεων για τον προσδιορισμό και καθορισμό της θέσης του πλοίου, καθώς και για την χάραξη πορείας, αφού έχει τη δυνατότητα να ανανεώνεται διαρκώς και να δίνει πληροφορίες για την ξηρά, τα χαρτογραφημένα αντικείμενα, τους άορατους κινδύνους.

Το σύστημα αυτό περιλαμβάνει ηλεκτρονικούς χάρτες και αντλεί πληροφορίες σχετικά με την θέση από το Παγκόσμιο Σύστημα Εντοπισμού Θέσης⁵⁴ και άλλους αισθητήρες πλοήγησης όπως ραντάρ, βυθόμετρα και σύστημα αυτόματης αναγνώρισης.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση STCW η εκπαίδευση για το συγκεκριμένο οφείλει να διαχωρίζεται σε δύο μέρη, αφενός, το θεωρητικό κομμάτι και αφετέρου, το πρακτικό. Στο τέλος της εκπαίδευσης, ο ναυτικός θα είναι σε θέση να λειτουργήσει το σύστημα με απόλυτη ασφάλεια και να εκμεταλλευτεί στο μέγιστο όλες τις λειτουργίες πλοήγησης, να έχει τη δυνατότητα να συλλέγει πληροφορίες και να τις κρίνει, να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει οποιαδήποτε δυσλειτουργία προκύψει. Επιπλέον, θα μπορεί να ερμηνεύει σωστά τα δεδομένα που εξάγονται από το σύστημα και να αναγνωρίζει πιθανά λάθη σε αυτά και στις ερμηνείες των στοιχείων που προβάλλονται και να μπορεί να εξηγήσει τους λόγους που το σύστημα ECDIS δεν μπορεί να επικαλείται το μόνο αξιόπιστο βοήθημα πλοήγησης.

Σε ό,τι αφορά τη θεωρία, ο εκπαιδευόμενος θα ξεκινήσει να εξοικειώνεται με την ασφαλή χρήση του συστήματος έχοντας όλες τις προαπαιτούμενες γνώσεις για την κατανόηση των βασικών αρχών του και των δεδομένων του. Επίσης, να γνωρίζει όλους τους ορισμούς που χρησιμοποιούνται , τις εντολές αλλά και τα πιθανά λάθη που ενδέχεται να προκύψουν στις προβεβλημένες πληροφορίες, τους περιορισμούς που έχει το σύστημα καθώς επίσης και τους πιθανούς κινδύνους. Παράλληλα, θα πρέπει να εξοικειωθεί με τις λειτουργίες πλοήγησης, την συλλογή και εκτίμηση των

⁵³ Πηγή: IMO ECDIS Performance Standards (IMO Resolution A.817(19)): «Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) means a navigation information system which, with adequate back up arrangements, can be accepted as complying with the up-to-date chart required by regulation V/19 & V/27 of the 1974 SOLAS Convention, by displaying selected information from navigation sensors to assist the mariner in route planning and route monitoring, and by displaying additional navigation-related information if required.»

⁵⁴ Global Positioning System (GPS)

πληροφοριών που θα προκύπτουν, ενώ ακόμα θα πρέπει να εξοικειωθεί με τον τρόπο διασύνδεσης ανθρώπου μηχανής

Στην ουσία η θεωρητική εκπαίδευση αποτελεί την εισαγωγή για το μεγαλύτερο μέρος της εκπαίδευσης που αποτελεί η πρακτική εξάσκηση και οι προσομοιωτές. Οι ασκήσεις διεξάγονται σε μεμονωμένους προσομοιωτές και καθιστούν το κάθε εκπαιδευόμενο, ικανό να αναπτύξει τις τεχνικές δεξιότητες που απαιτούνται σε αληθινό χρόνο και συνθήκες. Για το λόγο αυτό, αρκετά μαθήματα περιλαμβάνουν σύνθετες συνθήκες, αρκετά δύσκολες, ώστε ο ναυτικός να είναι σε θέση να ανταπεξέλθει και στην πραγματικότητα. Η επιλογή των σεναρίων για τους προσομοιωτές καλύπτει μία μεγάλη ποικιλία, αφού περιλαμβάνει και δύσβατες περιοχές ή στενά περάσματα και όσο περνάει ο καιρός εκπαίδευσης τόσο ο βαθμός δυσκολίας αυξάνεται. Το πιο σημαντικό κομμάτι ενός προσομοιωτή είναι ο ρεαλισμός και στο τέλος της εκπαίδευσης, ο μελλοντικός χρήστης του ECDIS στο πλοίο να έχει κατανοήσει πλήρως πόσο υπεύθυνη είναι η εργασία που σχετίζεται με αυτό και πόσο αλληλένδετο με το καίριο ζήτημα της ασφαλούς πλοήγησης και να είναι πλήρως εξοικειωμένος με το σύστημα και τον εξοπλισμό του.

Το πλέον βασικό ωστόσο είναι η κατανόηση ότι το ECDIS είναι ένα βοήθημα για την πλοήγηση και δεν μπορεί να θεωρηθεί το μόνο εργαλείο εντοπισμού θέσης, καθώς η υπερβολική εξάρτηση σε αυτό μπορεί να φέρει προβλήματα. Οι λόγοι είναι ότι αφενός, το σύστημα έχει κάποιους περιορισμούς⁵⁵ και σαν εργαλείο πλοήγησης και στους αισθητήρες του και αφετέρου υπάρχει κίνδυνος μη σωστής λειτουργίας του λόγω βλάβης ή και ανθρώπινου λάθους. Για αυτό συνιστάται ο περιοδικός έλεγχος ότι όλα λειτουργούν σωστά και να γίνεται εξακρίβωση και με άλλα εργαλεία. Επίσης, δίνεται έμφαση στην σωστή εισαγωγή δεδομένων στο σύστημα που αφορούν τη θέση, το περίγραμμα του πλοίου, το βάθος, τις συνθήκες. Ταυτόχρονα, όταν γίνεται συνδυασμός δύο ή περισσότερων οργάνων, να χρησιμοποιείται η ίδια κλίμακα και το ίδιο σημείο αναφοράς για να αποφευχθεί η σύγχυση και τέλος να γίνεται χρήση όλων των διαθέσιμων πληροφοριών για εξαγωγή ακριβέστερων αποτελεσμάτων.

⁵⁵ Ο ναυτικός οφείλει να γνωρίζει τα πρότυπα λειτουργίας του συγκεκριμένου εργαλείου και τα πιθανά λάθη, όπως για παράδειγμα πιθανές ασυμφωνίες στην κλίμακα, στα δεδομένα που χρησιμοποιεί, ασυμφωνίες στην προβολή θέσης αναμεσα στους ηλεκτρονικούς και τους έντυπους χάρτες, πιθανά λάθη στην θέση του πλοίου και θα πρέπει να είναι προσεχτικός στον συνδυασμό δύο ή περισσότερων οργάνων εντοπισμού θέσης για να επιτύχει την ζητούμενη αξιοπιστία και ακρίβεια.

1.3.3. ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ

Πρόκειται για μία ολοκληρωμένη εκπαίδευση, προχωρημένου επιπέδου που απευθύνεται στους αξιωματικούς που έχουν άμεσες αρμοδιότητες και ευθύνες για την φόρτωση, την εκφόρτωση και τη φροντίδα της αποθήκευσης και μεταφοράς του φορτίου σε πλοία που μεταφέρουν πετρέλαιο, χημικά και τα παράγωγά τους, όπως υγροποιημένα αέρια. Το σεμινάριο περιλαμβάνει και διαδραστική εκπαίδευση σε προσομοιωτές και η ύλη που διδάσκεται είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις και υποδείξεις των διεθνών συμβάσεων⁵⁶. Στους προσομοιωτές δημιουργείται ένα εργασιακό περιβάλλον, στο οποίο περιλαμβάνεται και σταθμός ελέγχου φορτίου και μοντέλα φόρτωσης και εκφόρτωσης φορτίου για να εκπαιδεύονται οι μελλοντικοί αξιωματικοί σε όλες τις σχετικές εργασίες. Ταυτόχρονα, καλούνται να συμμετέχουν σε τέτοιες εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης φορτίου και έρματος, υπολογίζοντας όλες τις παραμέτρους όπως την ευστάθεια, την διαμήκη δύναμη, την στρεπτική καταπόνηση και το trim του πλοίου.

1.3.4. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ⁵⁷

Ο αξιωματικός ασφαλείας επί του πλοίου είναι εκείνος που έχει καθοριστεί υπεύθυνος για τα ζητήματα περί ασφάλειας, σύμφωνα με τις διατάξεις του κώδικα ISM. Για να αναλάβει τα καθήκοντα αυτά, οφείλει να έχει την γνώση, την εμπειρία και τις δυνατότητες να ελέγχει και να διευθετεί ζητήματα που σχετίζονται με το πλοίο και με θέματα υγείας. Απαιτείται να έχει τουλάχιστον δύο χρόνια θαλάσσια υπηρεσία, ενώ αν πρόκειται να υπηρετήσει σε δεξαμενόπλοιο, τότε πρέπει να έχει ελάχιστη εξάμηνη υπηρεσία σε αντίστοιχο τύπο πλοίου.

Οι αρμοδιότητες ενός αξιωματικού ασφαλείας αφορούν στην διατήρηση υψηλού επιπέδου συνείδησης ασφάλειας στο πλοίο και τη διασφάλιση ότι οι διατάξεις των διεθνών κωδικών για τις πρακτικές εργασίας, καθώς και οι γενικές οδηγίες και κανόνες τηρούνται από όλους. Για να το πετύχει αυτό, θα πρέπει να γνωρίζει πολύ καλά τις διατάξεις των διεθνών κωδικών περί ασφάλειας. Ταυτόχρονα θα πρέπει να είναι σε θέση να προβλέπει πιθανούς κινδύνους⁵⁸, να γνωρίζει τη

⁵⁶ Τομέας εκπαίδευσης A-V/ 1-1, Πίνακας A-V/1-1-2 και A-V/1-1-3, STCW 1978/2010, IMO MODEL COURSE 1.02 και 2.06, 1.04 και 1.37, TVMSA 3A,6 TOTS Module 4.

⁵⁷ Ship Safety Officer

⁵⁸ Ακόμα και να σταματήσει μία εργασία του πλοίου, εάν κρίνει ότι δεν είναι σύμφωνη με τους κανονισμούς ή ενδέχεται να προκαλέσει ζημιά στο πλοίο.

σημασία του σωστού πλάνου ασφαλείας και επιθεωρήσεων, την τήρηση αρχείων στο πλοίο για ατυχήματα, παραβιάσεις, ατυχήματα και άλλα σχετικά συμβάντα και τέλος, να είναι σε θέση να συμμετέχει στην επιτροπή ασφάλειας προτείνοντας βελτιωτικές λύσεις για την ενίσχυση των μέτρων στο πλοίο.

Μέσα από την σχετική εκπαίδευση κάθε αξιωματικός μαθαίνει όλα όσα θα πρέπει να γνωρίζει για να διατελέσει αξιωματικός ασφαλείας σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις⁵⁹. Στην αναθεώρηση της διεθνούς Σύμβασης «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών 1978»⁶⁰ ανάμεσα στα μέρη που τροποποιήθηκαν, ήταν και η συμπλήρωση του Κανονισμού VI/5 (Ship Security Officer – S.S.O) και το Μέρος A-VI/5 του Κώδικα, με τη συμπερίληψη θεμάτων πειρατείας και ένοπλης ληστείας, ενώ προστέθηκε και νέος Κανονισμός VI/6 για την εκπαίδευση και πιστοποίηση όλων των ναυτικών στο τομέα της ασφάλειας. Από την 1^η Ιανουαρίου 2014, όλοι θα πρέπει να είναι πλήρως συμμορφωμένοι με τις εν λόγω και να επιτευχθεί κάτι τέτοιο απαιτείται αφενός, ο εκσυγχρονισμός γνώσεων των ήδη πιστοποιημένων Αξιωματικών Ασφάλειας Πλοίου (A.A.Π- S.S.O) και αφετέρου η εξοικείωση και η πιστοποίηση όλων των επιβαινόντων⁶¹ σε πλοία. Η πιστοποίηση χωρίζεται σε δύο κατηγορίες, την Πιστοποίηση ασφάλειας επιπέδου Β' όλων των ναυτικών (security awareness training) και την Πιστοποίηση ασφάλειας επιπέδου Α' όλων των ναυτικών με καθήκοντα ασφάλειας (training for seafarers with designated security duties).

Αναλυτικότερα, η εξοικείωση επί θεμάτων ασφάλειας (security-related familiarization training) εμπίπτει στις διατάξεις του Κώδικα I.S.P.S, πριν τη αναθέση των καθηκόντων τους, απαιτείται να διαθέτουν την ανωτέρω εξοικείωση, σύμφωνα με τις διατάξεις Μέρους A-VI/6-1 του Κώδικα S.T.C.W. 1978. Η προαναφερόμενη εκπαίδευση, για την οποία δεν προβλέπεται πιστοποιητικό, διενεργείται από τον Αξιωματικό Ασφάλειας Πλοίου (S.S.O) ή εναλλακτικά από πιστοποιημένο άτομο, σύμφωνα και με τα προβλεπόμενα στο εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφάλειας του Πλοίου. Ο Πλοίαρχος οφείλει να εξασφαλίσει ότι η παραπάνω εξοικείωση θα έχει γίνει σε όλους τους επιβαίνοντες του πλοίου του και θα πρέπει να κρατά πρακτικά απόδειξης της.

⁵⁹ STCW 1978/2010, MARPOL, SOLAS, TVMSA 3A,9A, TOTS Modules 1A, 1B, 1C.

⁶⁰ Οι διατάξεις του Π.Δ 79/ 2012 (ΦΕΚ Α' 137) "Αποδοχή τροποποιήσεων της διεθνούς Σύμβασης «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών 1978», η οποία κυρώθηκε με το Ν. 1314/1983, όπως αυτή τροποποιήθηκε".

⁶¹ Πλήν επιβατών.

Σχετικά με την Πιστοποίηση ασφάλειας επιπέδου Β' (security awareness training), όλοι οι ναυτικοί που απασχολούνται, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα I.S.P.S. πλοίου, πριν τους ανατεθούν καθήκοντα, ακόμη και αν δεν τους έχουν ανατεθή καθορισμένα καθήκοντα επί θεμάτων ασφάλειας, θα πρέπει να πιστοποιούνται επί θεμάτων ασφάλειας επιπέδου Β' (σύμφωνα με τις απαιτήσεις Μέρους Α-VI/6-4) του Κώδικα S.T.C.W. 1978, κατόπιν εγκεκριμένης εκπαίδευσης και επιτυχούς συμμετοχής σε αντίστοιχες εξετάσεις. Για την Πιστοποίηση ασφάλειας επιπέδου Α' (training for seafarers with designated security duties), οι ναυτικοί στους οποίους ανατίθεται η άσκηση καθορισμένων καθηκόντων σε σχέση με το σχέδιο ασφάλειας του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων δράσεων κατά της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας, πρέπει να είναι πιστοποιημένοι κάτοχοι γνωστικού επιπέδου Α' (σύμφωνα με τις απαιτήσεις Μέρους Α-VI/ 6-6) του Κώδικα S.T.C.W. 1978, κατόπιν εγκεκριμένης εκπαίδευσης και επιτυχούς συμμετοχής σε αντίστοιχες εξετάσεις.

Τέλος, οι Πλοίαρχοι οφείλουν να κατέχουν την ανώτερη πιστοποίηση αξιωματικού ασφαλείας. Για ανάληψη καθηκόντων, θα πρέπει ο αξιωματικός να έχει ολοκληρώσει την σχετική εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένων και πρόσθετων θεμάτων πειρατείας και ένοπλης ληστείας για την αντιμετώπιση τέτοιων καταστάσεων. Επίσης, οφείλουν να συμμετέχουν σε γυμνάσια και εκπαίδευση που προβλέπονται από τον Κώδικα ISPS.

1.3.5. ΠΕΡΙΒΑΝΤΟΛΛΟΓΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Ο ναυτικός παρακολουθεί την εκπαίδευση της «διαχείρισης περιβαντολλογικού συστήματος⁶²» που του παρέχει πρακτική κατανόηση και βοήθεια στο πώς μπορούν να τεθούν σε εφαρμογή οι εθνικές και διεθνείς απαιτήσεις των κανονισμών. Ταυτόχρονα εκπαιδεύεται στο πώς να παρακολουθεί και να βελτιώνει ένα σύστημα περιβαντολλογικής διαχείρισης που θα είναι αποτελεσματικό και πρακτικό.

Ένα άλλο σεμινάριο αναφέρεται στην «διαχείριση των πτητικών οργανικών ενώσεων». Η εκπαίδευση αυτή προσφέρει στον εκπαιδευόμενο αξιωματικό την κατανόηση και την καλύτερη διαχείριση των νεότερων κανονισμών⁶³, οι οποίοι

⁶² IMO MODEL COURSE 3.18

⁶³ IMO, MEPC 1 Circ. 680 Company Specific VECS Manual

έχουν ισχύ από 1^η Ιουλίου 2010 και αφορούν τον έλεγχο εκπομπών πτητικών οργανικών ενώσεων. Ενημερώνονται για τις εξελίξεις και για το σχετικό εγχειρίδιο προετοιμασίας και πώς θα τεθεί ο έλεγχος σε εφαρμογή πάνω στο πλοίο.

Τρίτο εκπαιδευτικό πρόγραμμα που απευθύνεται σε αξιωματικούς και σε Πλοιάρχους είναι ο «Σχεδιασμός του δείκτη Ενεργειακής Απόδοσης του πλοίου». Σύμφωνα με τους κανονισμούς⁶⁴, κάθε πλοίο οφείλει να χρησιμοποιεί τον προαναφερθέν δείκτη προκειμένου να ελέγχει το ενεργειακό του αποτύπωμα και να είναι περισσότερο φιλικό προς το περιβάλλον. Μέσω του συγκεκριμένου προγράμματος, παρέχονται οι πληροφορίες και οι κατευθύνσεις του συστήματος διαχείρισης, ώστε να είναι αποδοτικό.

1.3.6. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Κάθε αξιωματικός πρέπει να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένος να λαμβάνει σωστές αποφάσεις σε περιπτώσεις κινδύνου και να μπορεί να τις διαχειρίζεται αποτελεσματικά. Για να το καταφέρει αυτό, πρώτα θα πρέπει να έχει μάθει καλά να χρησιμοποιεί εργαλεία και πρακτικές για την εκτίμηση του κινδύνου, όπως επίσης και μέτρα διαχείρισης. Η εκπαίδευση που λαμβάνει, γίνεται μελετώντας ειδικές περιπτώσεις σαν παραδείγματα και αξιοποιώντας εργαστήρια για εκπαίδευση σε ρεαλιστικές συνθήκες. Σύμφωνα με τους κανονισμούς⁶⁵ θεωρείται απαραίτητη εκπαίδευση για την ειδικότητα του Πλοιάρχου, καθώς στην θητεία του θα χρειαστεί πολλές φορές να πάρει αποφάσεις που ενέχουν το κίνδυνο.

1.4. ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Πριν από την κάθε ναυτολόγηση ενός Πλοιάρχου, όπως και οποιουδήποτε ναυτικού γενικότερα, η εταιρεία θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο εν λόγω πλοίαρχος είναι ικανός προς ναυτολόγηση και εργασία, αφού περάσει από μία σειρά ιατρικών εξετάσεων, οι οποίες θα αξιολογούν τόσο την ικανότητα όρασης όσο και την φυσική και ιατρική καταλληλότητα του εξεταζόμενου για ναυτολόγηση. Η σημασία των παραπάνω εξετάσεων είναι πολύ ιδιαίτερη και θα πρέπει όλα τα πρότυπα που έχουν

⁶⁴ MARPOL 73/78 Κεφ. 4, MEPC.1 /Circ. 681, 683

⁶⁵ ISM CODE, Element 1.2.2.2, TMSA 3A, 7A, 9, 9A, TOTS Module 1A, 1B, 1C

θεσπιστεί να τηρούνται από τις εταιρείες χωρίς προκαταλήψεις και εξαιρέσεις, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ασφάλεια όλων πάνω στο πλοίο.

Στον εξεταζόμενο εκδίδεται ένα πιστοποιητικό που ισχύει για δύο χρόνια και περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία του ναυτικού και όπως και συγκεντρωτικά όλα τα αποτελέσματα των εξετάσεων στις οποίες υποβλήθηκε, δίνοντας την γενική εικόνα για το αν ο εξεταζόμενος καλύπτει τα απαιτούμενα κριτήρια ώστε να κριθεί ικανός για εργασία.

Τα κριτήρια που θα πρέπει να ικανοποιούνται είναι τα εξής:

- i. Πρώτον, να έχει την φυσική ικανότητα να πληρεί όλες τις προϋποθέσεις για την βασική εκπαίδευση όπως αυτές περιγράφονται στο τμήμα A-VI/1 του κώδικα STCW.
- ii. Δεύτερον, τα επίπεδα ακοής και ομιλίας να είναι επαρκή, ώστε να αναγνωρίζει ηχητικούς συναγερμούς και να μπορεί να επικοινωνεί.
- iii. Επίσης, να μην υπάρχει κάποια ιατρική κατάσταση, δυσλειτουργία ή βλάβη που θα τον εμποδίζει από την εκτέλεση των καθημερινών αλλά και των έκτακτων καθηκόντων καθ' όλη τη διάρκεια ισχύς του χορηγούμενου ιατρικού πιστοποιητικού.
- iv. Παράλληλα, να μην υποφέρει από κάποια ιατρική κατάσταση που ενδέχεται είτε να επιδεινωθεί από την υπηρεσία του στο πλοίο είτε να καταστήσει τον παθόντα ανίκανο για εργασία είτε να θέσει σε κίνδυνο την υγεία και την ασφάλεια άλλων ατόμων πάνω στο πλοίο.
- v. Τέλος, να μην λαμβάνει κάποια φαρμακευτική αγωγή, η οποία θα έχει παρενέργειες που θα επηρεάσουν την κρίση του, την ισορροπία του, όπως και άλλες προϋποθέσεις για αποτελεσματική και ασφαλή εκτέλεση των καθηκόντων του.

Να σημειωθεί πως τα παραπάνω κριτήρια μπορεί διαφέρουν σε ότι αφορά τα μετρήσιμα αποτελέσματα, ανάλογα με την ειδικότητα του κάθε ναυτικού και τα καθήκοντα που θα εκτελεί στο πλοίο όπως και με το αν ναυτολογείται για πρώτη φορά.

Το ιατρικό πιστοποιητικό θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τις παρακάτω πληροφορίες:

1. Εκδίδουσα αρχή και τις απαιτήσεις κάτω από τις οποίες το πιστοποιητικό εκδόθηκε

2. Στοιχεία του ναυτικού
 - 2.1. Ονοματεπώνυμο
 - 2.2. Ημερομηνία γεννήσεως
 - 2.3. Φύλο
 - 2.4. Εθνικότητα
3. Δήλωση του αναγνωρισμένου ιατρού
 - 3.1. Διαβεβαίωση ότι τα πιστοποιητικά ταυτοποίησης ελέγχθησαν στον χώρο διεξαγωγής της εξέτασης
 - 3.2. Η ακοή ικανοποιεί τα διεθνή πρότυπα
 - 3.3. Μη υποβοηθούμενη ακοή είναι ικανοποιητική
 - 3.4. Η οπτική οξύτητα ικανοποιεί τα διεθνή πρότυπα
 - 3.5. Η έγχρωμη όραση είναι σύμφωνη με τα διεθνή πρότυπα
 - 3.5.1. Ημερομηνία προηγούμενης εξέτασης για χρωματική όραση
 - 3.6. Ικανός για καθήκοντα επιφυλακής
 - 3.7. Ύπαρξη ή μη περιορισμών στην ικανότητα και αν υπάρχουν να αναφερθούν
 - 3.8. Εάν ο ναυτικός υποφέρει από κάποια ιατρική κατάσταση που ενδέχεται είτε να επιδεινωθεί από την υπηρεσία του στο πλοίο είτε να καταστήσει τον παθόντα ανίκανο για εργασία είτε να θέσει σε κίνδυνο την υγεία και την ασφάλεια άλλων ατόμων πάνω στο πλοίο.
 - 3.9. Ημερομηνία εξέτασης
 - 3.10. Ημερομηνία λήξης του παρόντος ιατρικού πιστοποιητικού
4. Λεπτομέρειες της εκδίδουσας αρχής
 - 4.1. Επίσημη σφραγίδα συμπεριλαμβανομένου του ονόματος της αρχής που το εκδίδει
 - 4.2. Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου προσώπου
5. Υπογραφή του ναυτικού που επιβεβαιώνει ότι ο ναυτικός έχει λάβει γνώση του περιεχομένου του πιστοποιητικού και του δικαιώματος επανεξέτασης.⁶⁶

⁶⁶ Παράγραφος 6 του κεφαλαίου A-I/9.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.

Η ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΓΑΘΩΝ

ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Προτού εξεταστεί το θέμα της δικαιοδοσίας του Πλοιάρχου σε σχέση με το πλοίο καθεαυτό και το βασικό του έργο που είναι η μεταφορά αγαθών, θα ήταν καλό να αναφερθεί το θεσμικό και νομικό πλαίσιο που διέπει τη δικαιοδοσία του αυτή, τόσο σε διεθνές όσο και σε εθνικό επίπεδο.

Αρχικά, θα εξεταστεί το διεθνές θεσμικό πλαίσιο, λαμβάνοντας υπόψη και τις Διεθνείς Συμβάσεις που αναφέρθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο και οι οποίες, ως από τις πλέον σημαντικότερες επηρεάζουν την ναυτιλία σε όλους τους τομείς της. Επιπλέον, μία πολύ βασική διεθνής Σύμβαση είναι η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL).

Θεωρείται ως η κύρια διεθνής σύμβαση που καλύπτει την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα πλοία από τα λειτουργικά αίτια ή ατυχήματα. Η σύμβαση περιλαμβάνει κανονισμούς με σκοπό την πρόληψη και την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης από τα πλοία και σήμερα περιλαμβάνει έξι τεχνικά παραρτήματα, δεδομένου ότι η θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από τα πλοία είναι ένα ζήτημα παγκόσμιο και απασχολεί τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Η σύμβαση MARPOL εγκρίθηκε στις 2 Νοεμβρίου 1973 από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό. Το Πρωτόκολλο του 1978 εκδόθηκε ως απόρροια μια έξαρσης ναυτικών ατυχημάτων στα δεξαμενόπλοια την περίοδο 1976-1977. Δεδομένου ότι η Σύμβαση MARPOL του 1973 δεν είχε ακόμη τεθεί σε ισχύ, το πρωτόκολλο του 1978 MARPOL απορρόφησε τη μητρική σύμβαση. Το συνδυασμένο κείμενο τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983. Το 1997 η σύμβαση τροποποιήθηκε με ένα νέο πρωτόκολλο σύμβαση και ένα νέο παράρτημα προστέθηκε .

Συνολικά διαθέτει έξι παραρτήματα. Το παράρτημα I «Κανονισμοί για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πετρέλαιο» αφορά την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο από τις λειτουργίες του πλοίου, καθώς και από τυχαίες απορρίψεις. Οι πολύ

σημαντικές τροποποιήσεις του παραρτήματος το 1992 κατέστησαν υποχρεωτικό για τα νέα πετρελαιοφόρα να φέρουν διπλό κύτος και τέθηκε ένα χρονοδιάγραμμα για τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια σταδιακής μετατροπής του μονού κύτους σε διπλό, κάτι που άλλαξε άρδην τα δεδομένα της ναυπήγησης πλοίων και της ναυτιλίας γενικότερα. Οι κανονισμοί του παραρτήματος II αφορούν τον Έλεγχο της Ρύπανσης λόγω επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην. Το παράρτημα III σχετίζεται με την Πρόληψη της Ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης σε συσκευασμένη μορφή. Περιέχει γενικές απαιτήσεις και κανόνες σχετικά με τη συσκευασία, τη σήμανση, τη στοιβασία, τους ποσοτικούς περιορισμούς τις εξαιρέσεις και τις κοινοποιήσεις. Στο Παράρτημα IV «Πρόληψη της Ρύπανσης από Λύματα από τα πλοία» αναγράφονται οι απαιτήσεις για τον έλεγχο της ρύπανσης της θάλασσας από τα λύματα. Τον Ιούλιο του 2011, εγκρίθηκε τροποποίηση του παραρτήματος IV της MARPOL οποία τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2013. Επιπλέον, το Παράρτημα V αφορά την πρόληψη της ρύπανσης από σκουπίδια από τα πλοία. Τέλος, το παράρτημα VI σχετίζεται με την πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία.

Ένας ακόμη διεθνής Κώδικας που θεσμοθετεί τη δικαιοδοσία του Πλοιάρχου είναι ο Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code). Αποτελεί ένα ολοκληρωμένο σύνολο μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, που αναπτύχθηκε ως μέτρο αντιμετώπισης των υποτιθέμενων απειλών των πλοίων και των λιμένων στον απόηχο των επιθέσεων της 11^{ης} Σεπτεμβρίου στις Ηνωμένες Πολιτείες. Ο Κώδικας ISPS εφαρμόζεται μέσω του κεφαλαίου XI-2 «Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), 1974». Ο Κώδικας έχει δύο μέρη, ένα υποχρεωτικό και ένα συμβουλευτικό. Στην ουσία, το ζήτημα της ασφάλειας προσεγγίζεται μέσω μίας διαδικασίας διαχείρισης κινδύνων και προκειμένου να καθορίζονται ποια είναι τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας κρίνεται απαραίτητη η αξιολόγηση των κινδύνων σε κάθε μεμονωμένη περίπτωση. Ο σκοπός του Κώδικα είναι να παρέχει ένα πλαίσιο αξιολόγησης του κινδύνου, επιτρέποντας στις κυβερνήσεις να αντισταθμίσουν τις αλλαγές στους κινδύνους και στις αλλαγές στην ευπάθεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων μέσω του προσδιορισμού των επιπέδων ασφάλειας και των αντίστοιχων μέτρων ασφαλείας.

Σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, σημαντικό ρόλο έχει η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) 725/2004 (L129/6 της 29.4.2004) και της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2005/65 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L310 της 25.11.2005), η οποία επικυρώθηκε και στη χώρα μας με τον Ν. 3622/2007 – ΦΕΚ 281/Α'/20.12.2007 «Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις».

Σε εθνικό επίπεδο, το Ναυτικό Δίκαιο είναι ο κλάδος του Δικαίου, ο οποίος ρυθμίζει τις ανθρώπινες δραστηριότητες που έχουν σαν αντικείμενο την εκμετάλλευση των παρεχόμενων δυνατοτήτων της θάλασσας είτε ως πηγή ενέργειας και πλούτου είτε ως μέσο για τη μεταφορά πραγμάτων και τη διακίνηση προσώπων με πλοία. Διακρίνεται σε Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο. Το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο ασχολείται με την οργάνωση του Κράτους για τη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας και από τη μία, αφορά την ασφάλεια πλοίων, την αστυνόμευση λιμένων, την χορήγηση και διατήρηση της ελληνικής εθνικότητας σε πλοίο, τη σύνθεση. Από την άλλη αναφέρει τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα έναντι του Κράτους όσων ασχολούνται με την εμπορική ναυτιλία. Συνεπώς, η δικαιοδοσία του Πλοιάρχου νομοθετείται μέσα από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, ο οποίος αναφέρθηκε και στο ανωτέρω κεφάλαιο. Το υπ' αριθμόν Ν.Δ. 187/ 1973, όπως δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 261/ Α', διαθέτει συγκεκριμένα άρθρα που αφορούν τις δικαιοδοσίες και τις αρμοδιότητες ενός Πλοιάρχου. Μεταξύ άλλων τα άρθρα αφορούν την Εθνικότητα πλοίου (άρθ. 20), την Καταμέτρηση χωρητικότητας (άρθ. 21 -30), την Ασφάλεια πλοίων (άρθ. 31-45), τις Γραμμές φόρτωσης (άρθ. 38), τα Ναυτλιακά έγγραφα πλοίων (άρθ. 46-54), το Βιβλίο πετρελαίου (άρθ. 52), το Προσωπικό των πλοίων και βοηθητικών ναυπηγημάτων (άρθ. 55-64), την Πλοήγηση (άρθ. 181-187), την Ρυμούλκηση και επιθαλάσσιος αρωγή (άρθ. 188-189) κ.ο.κ.

Εκτός από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, οι αρμοδιότητες του θεσμοθετούνται και από τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ο οποίος κυρώθηκε με το νόμο 3816/ 1958 και δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 32/ τ. Α'. Διαθέτει συνολικά δεκαπέντε τίτλους, εκ των οποίων ο πρώτος τιτλοφορείται «Περί πλοίων και πλοιοκτησίας», ο τρίτος «Περί πλοιάρχου», ο τέταρτος «Περί πληρώματος» και αφορούν καθεαυτό το παρόν κεφάλαιο. Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο ρυθμίζει τις

δικαιοπρακτικές σχέσεις και τις αστικές ευθύνες από την κυριότητα ή την εκμετάλλευση του πλοίου ή του πλωτού ναυπηγήματος και από την άσκηση της ναυτικής εμπορίας .

Σε ότι αφορά την επιβολή μέτρων ασφαλείας και την τιμωρία εγκλημάτων και παραβάσεων που διετέλεσε ένας Πλοίαρχος, παραβιάζοντας ισχύοντες νόμους και διεθνείς συμβάσεις, τότε γίνεται παραπομπή σε άρθρα του Ποινικού Κώδικα, όπως για παράδειγμα στο άρθρο 13 παρ. 3 που αφορά την τήρηση των Ναυτιλιακών εγγράφων από τον Πλοίαρχο. Υπόλοιπες διατάξεις που σχετίζονται τη δικαιοδοσία του Πλοίαρχου αναφέρονται σε Προεδρικά διατάγματα και νόμους που αναφέρονται σχετικώς.

Ο κάθε πλοιοκτήτης αποκτώντας ένα εμπορικό πλοίο αποσκοπεί στην απόκτηση κέρδους μέσω της εμπορικής του εκμετάλλευσης. Για τον λόγο αυτό διακινεί φορτία για λογαριασμό τρίτων προσώπων, τους ναυλωτές, ενώ το ζητούμενο του είναι η ναύλωση του πλοίου του, το οποίο μέσω της μεταφοράς αγαθών αποκτά αξία. Στη συμφωνία που γίνεται ανάμεσα στους δύο ενδιαφερόμενους, ο πλοιοκτήτης σαν εκναυλωτής διαθέτει το πλοίο του, το οποίο πρέπει να είναι κατάλληλο για ναυσιπλοΐα, με τον κατάλληλο εξοπλισμό και πλήρως επανδρωμένος προκειμένου να φέρει εις πέρας τα ταξίδια. Η υποχρέωση του είναι να φέρει το πλοίο στο τόπο της συμφωνίας να παραλάβει το φορτίο, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού να αποφύγει κάθε παρέκκλιση από την προσυμφωνημένη πορεία και να διατηρείται το πλοίο κατάλληλο για το ταξίδι και ασφαλές το φορτίο μέχρι την άφιξη του στο λιμάνι του προορισμού και την παράδοση του στον παραλήπτη. Ο Πλοίαρχος σαν αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη και κυβερνήτης του πλοίου είναι ο πλέον υπεύθυνος για να διατελέσει το έργο της μεταφοράς των αγαθών ως έχει συμφωνηθεί και να εξασφαλίσει το ότι το πλοίο θα παραμείνει αξιόπλοο και το φορτίο ασφαλές, μέχρι την στιγμή της παράδοσης του φορτίου, το οποίο επιτυγχάνεται μέσω της ορθής διακυβέρνησης του πλοίου.

Η σωστή διακυβέρνηση αφορά δύο βασικούς τομείς, αφενός, το κομμάτι της γραφειοκρατίας μέσω των πιστοποιητικών και των εγγράφων και αφετέρου το κομμάτι της καθεαυτό ναυσιπλοΐας και του ταξιδιού. Ο Πλοίαρχος καθημερινά είναι υπεύθυνος για όσα συμβαίνουν επί του πλοίου και καλείται να τα διαχειριστεί με τον

καλύτερο δυνατό τρόπο, κάτι που απαιτεί γνώση, ικανότητα, εμπειρία. οργάνωση, τάξη, συνέπεια και προγραμματισμό.

2.1. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

Ξεκινώντας, λοιπόν, με τον τομέα των πιστοποιητικών και των εγγράφων, βασική αρμοδιότητα του Πλοίαρχου είναι η σύνταξη του ημερολογίου της γέφυρας και η επιθεώρηση της τήρησης του ημερολογίου της μηχανής⁶⁷,⁶⁸. Το ημερολόγιο της γέφυρας είναι ένα βιβλίο το οποίο συμπληρώνεται κάθε μέρα, ελέγχεται και υπογράφεται από τον Πλοίαρχο. Στο ημερολόγιο αυτό καταγράφονται καθημερινά όλες ναυτικές και μετεωρολογικές παρατηρήσεις και καταχωρούνται όλα τα ουσιώδη γεγονότα που αφορούν το πλοίο, τη ναυσιπλοΐα, τους επιβαίνοντες καθώς και το φορτίο. Τα γεγονότα αυτά θα πρέπει να συμπληρώνονται στο ημερολόγιο αυστηρά εντός ενός εικοσιτετραώρου από την στιγμή που συνέβησαν, ενώ θεωρείται και σφραγίζεται από λιμενική ή προξενική αρχή κατά τον κατάπλου του πλοίου στο λιμάνι. Αν μέχρι τη στιγμή του απόπλου του πλοίου μεσολαβούν συμβάντα τότε θα πρέπει να θεωρείται εκ νέου από τις αρμόδιες αρχές.

Παραδείγματα γεγονότων που μπορεί να αναφέρονται σε ένα ημερολόγιο γέφυρας είναι τα εξής:

- Γέννηση ή θάνατος εντός του πλοίου. Παράλληλα, αναφέρονται και όλες οι διαδικασίες για τη διαπίστωση του περιστατικού και τη διαφύλαξη των πραγμάτων του θανόντος.
- Τραυματισμός ή οποιοδήποτε άλλο ατύχημα σε μέλος του πληρώματος, ή επιβάτη ή σε πρόσωπο που βρίσκεται στο πλοίο.
- Βλάβη της μηχανής, εξαρτημάτων φορτίου του πλοίου εν γένει και φυσικά αναφέροντας όλη τη διαδικασία της αποκατάστασης της.
- Οποιοδήποτε άλλο ναυτικό ατύχημα οποιασδήποτε φύσης, και ανεξαρτήτως συνεπειών. Στο ημερολόγιο πρέπει να περιγράφεται πλήρως το ατύχημα και οι συνθήκες κάτω από τις οποίες έλαβε χώρα το συμβάν.

⁶⁷ Το ημερολόγιο της Μηχανής συντάσσεται από τον Α' Μηχανικό και εποπτεύεται από τον Πλοίαρχο. Αναφέρει όλα τα γεγονότα που αφορούν την κατάσταση και τη λειτουργία της Μηχανής και των βοηθητικών μηχανημάτων, την καύσιμη ύλη και την κατανάλωση της.

⁶⁸ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 41

- Κάθε διαταγή που λαμβάνεται από το Υπουργείο και η σχετική ενέργεια.
- Τη μνεία της πραγματοποιήσεως των διεθνών και εσωτερικών κανονισμών και όλων των υποχρεώσεων για τον έλεγχο της κατάστασης του πλοίου, τις ενέργειες γυμνασίων, τον έλεγχο των σωστικών μέσων, τις διαδικασίες φορτο- εκφορτώσεων και τα σχετικά.
- Τις ναυτολογήσεις και απολύσεις του πληρώματος.

Στο ημερολόγιο οι εγγραφές πρέπει να είναι καθαρογραμμένες, ενώ κάθε είδους διαγραφές ή σβησίματα απαγορεύονται, όπως και οι εγγραφές στα περιθώρια και ανάμεσα στις γραμμές. Οποιαδήποτε απαραίτητη συμπλήρωση θα πρέπει να γίνεται με ιδιαίτερη ξεχωριστή εγγραφή και κάθε διόρθωση με παρένθεση και υπογράμμιση των διορθωμένων λέξεων.

Ακόμη μία αρμοδιότητα και αποκλειστική ευθύνη του Πλοιάρχου είναι να επιμελείται ότι βρίσκονται πάνω στο πλοίο όλα τα απαραίτητα ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία⁶⁹, ασχέτως αν ο ίδιος είναι υπεύθυνος ή όχι για την συμπλήρωσή τους. Τα βιβλία αυτά χαρακτηρίζονται ως δημόσια βεβαιωτικά έγγραφα καθώς εκδίδονται από υπηρεσίες του Ελληνικού Δημοσίου και ορίζονται ως διατεταγμένα έγγραφα, τα οποία αποτελούν απόδειξη των γεγονότων που περιγράφουν⁷⁰. Επίσης, όλες οι σχετικές ενέργειες όπως η σφράγιση των βιβλίων σε κάθε σελίδα, η θεώρηση από την Λιμενική ή Προξενική Αρχή καθώς και ο έλεγχος του πραγματοποιείται υπό την έννοια του δημόσιου εκδοθέντος εγγράφου.

Ο Πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να τα ελέγχει σε τακτά χρονικά διαστήματα, το οποίο το βεβαιώνει και ενυπόγραφα, ενώ οφείλει να διατηρεί και επαρκές απόθεμα επάνω στο πλοίο με έγκαιρο ανεφοδιασμό είτε από την Λιμενική Αρχή είτε από το γραφείο της Ναυτιλιακής εταιρείας που διαχειρίζεται το πλοίο. Οφείλει να τα διατηρεί σε άριστη κατάσταση στο γραφείο του, πρωτότυπα, όχι δηλαδή σε φωτοαντίγραφα, και να τα επιδεικνύει στις επιθεωρήσεις όταν ζητηθούν. Τα έγγραφα

⁶⁹ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 114 και Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 42 «Ο πλοίαρχος οφείλει να έχει εν τω πλοίω πάντα τα κεκανονισμένα ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία, ίδια δε το έγγραφο εθνικότητας του πλοίου, το πιστοποιητικόν πλοϊμότητος, το πρωτόκολλον καταμετρήσεως της χωρητικότητος του πλοίου, το ναυτολόγιον, το ποινολόγιον, τα φορτωτικά έγγραφα, τα αποδεικτικά εκπληρώσεως των τελωνειακών υποχρεώσεων, πιστοποιητικόν περί εγγεγραμμένων επί του πλοίου υποθηκών και κατασχέσεων.»

⁷⁰ Όλα τα ναυτιλιακά έγγραφα, βιβλία και πιστοποιητικά «αποτελούν γραπτά προορισμένα να αποδείξουν γεγονός έχον έννομη σημασία και σημεία προορισμένα να αποδείξουν τοιοῦτο γεγονός», Ποινικός Κώδικας, άρθρο 13 παράγραφος 3

επιθεωρούνται από επιθεωρητές Port state, από τους επιθεωρητές κρατών σημαίας, από νηογνώμονες, φορτωτές, προσωπικό της εταιρείας και τοπικές Λιμενικές Αρχές. Ο βασικός έλεγχος της ύπαρξης ναυτιλιακών εγγράφων γίνεται από Λιμενική ή Προξενική Αρχή και από τη Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Ο Πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος μετά τον κατάπλου του πλοίου στο κάθε λιμένα να παρουσιαστεί μέσα σε 24 ώρες στην τοπική Λιμενική ή Προξενική Αρχή, προσκομίζοντας για θεώρηση ο ναυτολόγιο, το ημερολόγιο της γέφυρας και οποιοδήποτε άλλο έγγραφο του ζητηθεί από την τοπική αρχή. Η μη έγκαιρη προσκόμιση των παραπάνω θεωρείται πειθαρχικό παράπτωμα. Ακόμη, πριν τον απόπλου του πλοίου, υποχρεούται να προσκομίσει τα ναυτιλιακά έγγραφα στην Λιμενική αρχή για έλεγχο, προκειμένου να του δοθεί άδεια απόπλου. Σε περίπτωση μη τήρησης των παραπάνω, ο Πλοίαρχος τιμωρείται με ποινή φυλάκισης⁷¹.

Τα έγγραφα και πιστοποιητικά που απαιτούνται, αναφέρονται παρακάτω διαχωρισμένα σε κατηγορίες ανάλογα με τους φορείς που τα προβλέπουν.

❖ ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΑΡΘΡΑ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

• Έγγραφο Εθνικότητας

Πιστοποιεί την εθνικότητα του πλοίου. Αναφέρει όλα κύρια χαρακτηριστικά του πλοίου όπως το όνομα του, την χωρητικότητα, τον αριθμό νηολογίου, τον λιμένα νηολόγησης, το μήκος, την ισχύ της μηχανής, τα στοιχεία του πλοιοκτήτη και της πλοιοκτήτριας εταιρείας.⁷² Το πλοίο νομικά πιστοποιείται μέσω του συγκεκριμένου εγγράφου, το οποίο προκύπτει από την επιθυμία του πλοιοκτήτη για την νηολόγηση του πλοίου, σε αντίθεση με τα λοιπά πιστοποιητικά τα οποία καλύπτουν τις απαιτήσεις των εθνικών και διεθνών διατάξεων. Με αυτό, βεβαιώνεται ότι το εμπορικό πλοίο που έχει όλα τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά στοιχεία, έχει

⁷¹ Βάσει του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 235, παράγραφος 11, ο Πλοίαρχος που δε φέρει τα απαραίτητα έγγραφα στο πλοίο τιμωρείται με ποινή φυλάκισης 6 μηνών. Στην περίπτωση μη προσκόμισης των ναυτιλιακών εγγράφων στην τοπική Λιμενική Αρχή τιμωρείται με ποινή 2 μηνών. Ενώ, στην περίπτωση κινδύνου του πλοίου ή εγκατάλειψης του από το πλήρωμα, εάν ο Πλοίαρχος δε διασώσει τα έγγραφα, ασκείται εις βάρος του ποινή φυλάκισης 6 μηνών ή χρηματική ποινή.

⁷² Για τα ελληνικής σημαίας πλοία τα παραπάνω καθορίζονται στο Ποινικό Δίκαιο νόμος 402/95.

καταχωρηθεί στο νηολόγιο της εκάστοτε χώρας και μπορεί να φέρει και τη σημαία της χώρας αυτής. Το έγγραφο εθνικότητας αφορά όλα τα πλοία ανεξαρτήτως χώρας, μεγέθους και κατηγορίας πλοίου, ενώ όπως και τα υπόλοιπα έγγραφα φυλάσσεται στο γραφείο του Πλοιάρχου. Είναι από τα σπουδαιότερα ναυτιλιακά έγγραφα και φεύγει από το πλοίο μόνο αν ζητηθεί από λιμενική αρχή. Εάν το πλοίο διαγραφεί από μία σημαία κράτους προκειμένου να νηολογηθεί σε κάποια άλλη, τότε το αρχικό έγγραφο επιστρέφεται στην Λιμενική Αρχή Νηολόγησης της πρώτης χώρας νηολόγησης⁷³.

- **Ναυτολόγιο**

Όλα τα πλοία άνω των 100 κ.ο.χ. είναι υποχρεωμένα να φέρουν ναυτολόγιο⁷⁴, στο οποίο καταχωρούνται όλοι οι ναυτικοί που υπηρετούν στο συγκεκριμένο πλοίο με την ναυτολόγηση του ή την απόλυση τους από το πλοίο. Η καταχώρηση αυτή βοηθά στην εποπτεία των όρων των συμβάσεων από το κράτος και την προστασία των ναυτικών .

Στο ναυτολόγιο συμπληρώνονται όλες οι ενδείξεις των σελίδων του, με στοιχεία που βγαίνουν από επίσημα έγγραφα του πλοίου, ενώ επικυρώνεται και σφραγίζεται από Λιμενική ή Προξενική Αρχή. Στην πρώτη σελίδα αναγράφονται στοιχεία που αφορούν το πλοίο και τα στοιχεία του, όπως το όνομα του πλοίου, το είδος του, τον αριθμό νηολογίου, το λιμάνι νηολογίου, η καθαρή και ολική χωρητικότητα, το είδος της μηχανής και η ιπποδύναμη της. Ακόμα, αναφέρεται η οργανική σύνθεση του πληρώματος και περιλαμβάνονται όλα τα στοιχεία που υπάρχουν στο πλοίο και επηρεάζουν τη σύνθεσή του όπως συσκευές που απαλλάσσουν από την ναυτολόγηση ορισμένων ειδικοτήτων. Επίσης, αναγράφονται τα στοιχεία τα πλοιοκτήτριας εταιρείας, του εκπροσώπου στη χώρα νηολόγησης, καθώς και τα στοιχεία του Πλοιάρχου. Τέλος, αναγράφονται η ημερομηνία και ο τόπος έκδοσης του παρόντος ναυτολογίου, όπως και ο αριθμός, η ημερομηνία και ο

⁷³ Για την ελληνική σημαία, άρθρο 53 Ναυτικού Δικαίου, το ελληνικό πλοίο χάνει την ελληνική ιθαγένεια όταν η κυριότητα του περιέλθει σε αλλοδαπούς σε ποσοστό άνω του 50%.

⁷⁴ Κ.Ν. 792/78 , άρθρο 86 ,παράγραφος 1 "που πλοίων μη εξαιρουμένων των εις την υπηρεσίαν του Κράτους ανηκόντων ή χρησιμοποιουμένων υπ' αυτού τοιούτην ή και των θαλαμηγών άνω των 100 κόρων, υποχρεούται να εφοδιασθεί με ναυτολόγιο". Εξαιρούνται οι μηχανότρατες μέχρι 30 κ.ο.χ., τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής μέχρι 100 κ.ο.χ και όλα τα λοιπά ιστιοφόρα πετρελαιοκίνητα σκάφη μέχρι 25 κ.ο.χ. .Ν.2575/98 άρθρο 4 παράγραφος 2.

τόπος έκδοσης του προηγούμενου ναυτολογίου, μαζί με τα αποδεικτικά στοιχεία εξόφλησης του⁷⁵. Στις σελίδες που ακολουθούν αναγράφονται οι ναυτολογήσεις των ναυτικών αναφέροντας τα εξής στοιχεία τους: το ονοματεπώνυμο και πατρώνυμο του ναυτικού, ο τόπος και η ημερομηνία γεννήσεως του, ο αριθμός και ο τόπος έκδοσης Μ.Ε.Θ., ο αριθμός και η τάξη του διπλώματος (ή πτυχίου ή άδειας, όπου δεν υπάρχει δίπλωμα), ο τόπος και η ημερομηνία ναυτολόγησης, η ειδικότητα, ο μηνιαίος μισθός, και τέλος, ο τόπος, η χρονολογία και η αιτία απόλυσης.

- **Πιστοποιητικό Καταμέτρησης⁷⁶**

Το έγγραφο αυτό αποσκοπεί στην εξακρίβωση των διαστάσεων και της χωρητικότητας του πλοίου μέσα από την καταγραφή των ακριβών διαστάσεων του πλοίου ως προς το μήκος, το πλάτος και το ύψος του, τη χωρητικότητα του, συμπεριλαμβάνοντας τόσο την ολική όσο και την καθαρή, το έτος κατασκευής, το έτος ναυπήγησης και τα χαρακτηριστικά των κινητήριων μηχανών⁷⁷. Εκδίδεται από την αρχή Νηολόγησης του πλοίου.

- **Διεθνές Πιστοποιητικό Καταμέτρησης⁷⁸**

Προβλέπεται από το άρθρο 7 της Διεθνούς Σύμβασης περί καταμετρήσεως και εκδίδεται για τα πλοία των οποίων η ολική και καθαρή χωρητικότητα υπολογίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις αυτής. Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται από την αρχή ή οποιοδήποτε άτομο ή οργανισμό έχει αυτή εξουσιοδοτήσει. Η γλώσσα που χρησιμοποιείται είναι μόνο η αγγλική και η γαλλική, ενώ στην περίπτωση που έχει χρησιμοποιηθεί κάποια άλλη θα πρέπει να υπάρξει μετάφραση.

- **Πιστοποιητικό Ασφαλείας Ελληνικών Πλοίων, Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεωρήσεως**

Οποιοδήποτε πλοίο δεν μπορεί να φτάσει στον προορισμό του ένα δεν διαπιστωθεί ότι είναι ικανό προς ναυσιπλοΐα και εφοδιασμένο με τα κατάλληλα

⁷⁵ Στην περίπτωση που το πλοίο είναι νεότευκτο και εφοδιάζεται με ναυτολόγιο για πρώτη φορά, στην αντίστοιχη στήλη, γράφεται "Εφοδιάζεται το πρώτο". Κατά την αντικατάσταση, πάνω στο ναυτολόγιο που αντικαταστάθηκε γράφεται στην αντίστοιχη στήλη, ο αριθμός, η ημερομηνία και ο τόπος έκδοσης του μεταγενέστερου. Στην περίπτωση που δεν εκδοθεί νέο ναυτολόγιο σε αντικατάσταση αυτού που κατατέθηκε, γράφεται "Δεν εξεδόθη νέο" και στέλνεται στο Ν.Α.Τ. με τα υπόλοιπα δικαιολογητικά σε διάστημα ενός (1) μηνός.

⁷⁶ Certificate of measurement

⁷⁷ Εννοούμε το είδος των μηχανών, τον αριθμό, τον τύπο, το έτος κατασκευής, το υλικό, την ισχύ τους μέσω της ιπποδύναμης.

⁷⁸ International Tonnage Certificate, 1969

πιστοποιητικά ασφαλείας. Χορηγείται από την «Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων» μετά την πρώτη τακτική ή έκτακτης επιθεώρηση ή επιθεώρησης ανανέωσης του πλοίου με την οποία διαπιστώνεται η αξιοπλοΐα του.

Τα πλοία ελληνικής σημαίας που δεν εφοδιάζονται με Πιστοποιητικά SOLAS στον τομέα ασφαλείας κατασκευής, μηχανών, εξαρτισμού, ραδιοεπικοινωνιών πιστοποιούνται με τα έξης πιστοποιητικά: «Πιστοποιητικό επιβατηγού πλοίου», «Πιστοποιητικό ταχυπλόου επιβατηγού πλοίου και δυναμικώς υποστηριζόμενου σκάφους»⁷⁹, «Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης»⁸⁰ συμπεριλαμβανομένου και του «Πιστοποιητικού Ασφαλείας Κατασκευής Φορτηγού Πλοίου»⁸¹.

❖ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ⁸²

- **Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (Document of Compliance) που αφορά την διαχειρίστρια εταιρεία.**
- **Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management Certificate)**

Τα δύο αυτά πιστοποιητικά χορηγούνται έπειτα από ελέγχους είτε κρατικούς είτε από νηογνώμονες και πιστοποιούν την καλή λειτουργία του συστήματος διαχείρισης και τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης. Έχουν πενταετή ισχύ, ενώ ανακαλούνται εάν διαπιστωθεί ότι δεν συμμορφώνονται με τους υποχρεωτικούς κανονισμούς ή εάν στην περίπτωση που βρεθεί παρατυπία, δεν ακολουθήσει σε σύντομο χρονικό διάστημα διορθωτική ενέργεια.

❖ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΚΩΔΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ⁸³

- **Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας Πλοίου (International or Interim International Ship Security Certificate)**

⁷⁹ Άρθρο 9 ΠΔ 103/99

⁸⁰ ΒΔ 542/68

⁸¹ Cargo Ship Safety Construction Certificate

⁸² SOLAS 1974 Κανονισμός 4 κεφάλαιο IX, Κώδικας ISM ,Παράγραφος 13

⁸³ International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)

- **Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου και τηρούμενα αρχεία (Ship Security Plan and Associated Records)⁸⁴.**

Τα τηρούμενα αρχεία αφορούν την εκπαίδευση, τα γυμνάσια και τις ασκήσεις, τις ανακοινώσεις σχετικά με την ασφάλεια, τους εσωτερικούς ελέγχους για την ασφάλεια των δραστηριοτήτων, την επαναξιολόγηση του σχεδίου ασφαλείας, την εφαρμογή τροποποιήσεων, την συντήρηση και τον εξοπλισμό του πλοίου.

❖ **ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΟΥ ΑΠΟΡΡΕΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΗΣ (International Load Line Convention)**

- **Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης (International Load Line Certificate)**
- **Διεθνές Πιστοποιητικό Απαλλαγής Γραμμής Φόρτωσης (International Load Line Exemption Certificate)**

❖ **ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΟΥ ΑΠΟΡΡΕΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ MARPOL 73/78**

- **Διεθνές Πιστοποιητικό πρόληψης ρύπανσης από το πετρέλαιο (International Oil Pollution Prevention Certificate- I.O.P.P.C.)**

Τα φορτηγά πλοία άνω των 400 ΚΟΧ και δεξαμενόπλοια άνω των 150 ΚΟΧ που εκτελούν διεθνείς πλόες και προσεγγίζουν λιμένες χωρών που έχουν υπογράψει τη σχετική Σύμβαση, οφείλουν να φέρουν το προαναφερθέν πιστοποιητικό⁸⁵.

- **Πιστοποιητικό πρόληψης ρύπανσης από πετρέλαιο (Oil Pollution Prevention Certificate – O.P.P.C.)**

Όλα τα υπό ελληνική σημαία πλοία χωρητικότητας μεταξύ 100 και 400 κόρων και δεξαμενόπλοια κάτω των 150 κόρων ανεξάρτητα από τις πλόες που εκτελούν, όπως επίσης και ελληνικά φορτηγά πλοία άνω των 400 κ.ο.χ. και δεξαμενόπλοια που εκτελούν αποκλειστικά πλόες εσωτερικού, πρέπει να φέρουν το παραπάνω πιστοποιητικό μετά τη σχετική επιθεώρηση⁸⁶. Για τα δεξαμενόπλοια άνω των 15 κ.ο.χ. αντί για το πιστοποιητικό αυτό χρησιμοποιείται το Πρωτόκολλο Γενικής

⁸⁴ SOLAS 1974, 2002 Τροποποίηση XI-2/9, ISPS CODE Section 9-10

⁸⁵ Κανονισμός 5, Annex I, Marpol 73/78

⁸⁶ Άρθρο 4 Π.Δ. 479/84

Επιθεωρήσεως (Π.Γ.Ε), στο οποίο καταγράφεται ο εξοπλισμός προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος, όπως προβλέπεται από τα σχετικά άρθρα του ίδιου Π.Δ.⁸⁷

- **Σχέδιο έκτακτης ανάγκης του πλοίου για την αντιμετώπιση ρύπανσης από πετρέλαιο (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan – S.O.P.E.P.)**⁸⁸

Κάθε πετρελαιοφόρο συνολικής ολικής χωρητικότητας 150 κόρων και άνω, οφείλει να είναι εφοδιασμένο με το σχέδιο αυτό εγκεκριμένο από την Αρχή του πλοίου. Περιλαμβάνει πρώτον, τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται από τον Πλοίαρχο όταν αναφέρει ένα περιστατικό ρύπανσης από πετρέλαιο⁸⁹, επίσης τον κατάλογο των αρχών και των ατόμων που πρέπει να ειδοποιηθούν στην περίπτωση ενός τέτοιου περιστατικού, ακόμα, την λεπτομερή αναφορά των ενεργειών που πρέπει να γίνουν για τη μείωση και τον έλεγχο των συνεπειών της απώλειας πετρελαίου λόγω του περιστατικού και τέλος, τις διαδικασίες καθώς και το κέντρο επαφής επί του πλοίου για τον συντονισμό της δράσης με τις εθνικές και τοπικές αρχές στην καταπολέμηση της ρύπανσης.

- **Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης για τη Μεταφορά Χύδην Υγρών Επιβλαβών Ουσιών (International Pollution Prevention Certificate For the Carriage of Noxious Liquid Substance in Bulk)**

Τα πλοία που μεταφέρουν χύδην επικίνδυνες υγρές χημικές ουσίες και προσεγγίζουν λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς που ανήκουν στην δικαιοδοσία άλλων χωρών της σύμβασης, θα πρέπει να φέρει το ανωτέρω πιστοποιητικό. Εναλλακτικά, το πιστοποιητικό αυτό μπορεί να αντικατασταθεί από το Διεθνές Πιστοποιητικό Καταλληλότητας για Μεταφορά Χύδην Χημικών⁹⁰.

- **Διεθνές Πιστοποιητικό Καταλληλότητας για Μεταφορά Χύδην Επικίνδυνων Χημικών (Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk ή International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk)**

⁸⁷ Άρθρα 5,6 και 7 του Π.Δ. 479/84

⁸⁸ Για τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής αντί του παραπάνω σχεδίου απαιτείται το VESSEL RESPOND PLAN (V.R.P.) και για την διέλευση από τη Διώρυγα του Παναμά απαιτείται το P.C. S.O.P.E.P.

⁸⁹ Άρθρο 8 ,Πρωτόκολλο I της Σύμβασης.

⁹⁰ Marpol 73/78 Annex II, Κανονισμός 11 και 12Α

Με αυτό εφοδιάζονται τα χημικά δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν επικίνδυνα χύδην χημικά και εκτελούν διεθνής πλόες. Για τα χημικά δεξαμενόπλοια, το πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά χύδην φορτίων εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Χύδην Χημικών (International Bulk Chemical Code) αντίστοιχα και έχουν την ίδια ισχύ και αναγνωρίζονται από το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης για τη Ρύπανση για Μεταφορά Χύδην Υγρών Επιβλαβών Ουσιών.

- **Διεθνές Πιστοποιητικό Καταλληλότητας για τη Μεταφορά Χύδην Υγροποιημένων Αερίων (International certificate for Carriage of Liquefied Gases in Bulk)**

Αφορά πλοία μεταφοράς χύδην υγροποιημένων αερίων.

- **Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την Αντιμετώπιση Ρύπανσης από Επικίνδυνες Υγρές Ουσίες (Shipboard Marine Pollution Emergency Plan for Noxious Liquid Substances)**

Κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας τουλάχιστον 150 κόρων, το οποίο μεταφέρει επικίνδυνο χύδην υγρό φορτίο οφείλει να έχει το παραπάνω πιστοποιητικό εγκεκριμένο από τη Σημαία που φέρει το πλοίο⁹¹.

- **Πιστοποιητικό Ασφάλισης αστικής ευθύνης για ζημιές από ρύπανση από Πετρελαιοειδή (Certificate of Insurance or Other Financial Security in Respect of Civil Liability for Oil Pollution)**

Κάθε δεξαμενόπλοιο που μεταφέρει πάνω από 2000 τόνους επιβλαβών προϊόντων πετρελαίου για το περιβάλλον⁹² ή ορυκτέλαιο, θα πρέπει να φέρει το πιστοποιητικό αυτό⁹³, το οποίο θα έχει εκδοθεί από την αρχή νηολόγησης του πλοίου και με αυτό, το πλοίο θα είναι ασφαλισμένο για οποιονδήποτε τυχόν κίνδυνο ρύπανσης. Το πιστοποιητικό αναγράφει τα στοιχεία του πλοίου και του πλοιοκτήτη, το είδος της ασφάλειας, τα στοιχεία του ασφαλιστή και τη χρονική ισχύ του ασφαλιστηρίου.

- **Πιστοποιητικό Ασφάλισης Αστικής Ευθύνης για Ζημιά από Ρύπανση Πετρελαίου Κίνησης**
- **Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης του Αέρα**

⁹¹ Marpol 73/78 Annex II, Regulation 16

⁹² Ακάθαρτο πετρέλαιο, βαρύ πετρέλαιο M.E.K. ή πετρέλαιο ατμοποίησης

⁹³ Marpol 73/78 Annex I

Η έκδοση αφορά κάθε πλοίο 400 κ.ο.χ. και άνω, καθώς και πλατφόρμες και εξέδρες εξόρυξης πετρελαίου. Τα πλοία που φέρουν αυτό το πιστοποιητικό, υπόκεινται σε επιθεωρήσεις προκειμένου να διαπιστωθεί ότι ο Πλοίαρχος κυρίως είναι πλήρως καταρτισμένος και γνώστης των διαδικασιών που πρέπει να ακολουθούνται σχετικά με την πρόληψη της ρύπανσης του αέρα.

❖ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΟΥ ΑΠΟΡΡΕΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ STCW

- **Ποινολόγιο⁹⁴**

Πρόκειται για ένα πενήντάφυλλο έντυπο, διατιμημένο από το Ν.Α.Τ., το οποίο παρέχεται από τις Λιμενικές και Προξενικές Αρχές θεωρημένο και τηρείται από τον Πλοίαρχο, ο οποίος όπως έχει προαναφερθεί αποτελεί την πειθαρχική εξουσία επί του πλοίου. Σε αυτό καταχωρούνται όλες οι πειθαρχικές ποινές που επιβάλλονται στα μέλη του πληρώματος Σύμφωνα με το άρθρο 262 του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου αναφέρονται όλες οι λεπτομέρειες τήρησης του ποινολογίου από τον Πλοίαρχο των Εμπορικών Πλοίων ή από τις Λιμενικές και Προξενικές Αρχές, οι οποίες ρυθμίζονται με Προεδρικό Διάταγμα.⁹⁵ Να σημειωθεί ότι σύμφωνα με το άρθρο 1 του συγκεκριμένου διατάγματος, το Ποινολόγιο τηρείται από τους Πλοιάρχους Εμπορικών Πλοίων χωρητικότητας άνω των 100 ΚΟΧ, ενώ οι Πλοίαρχοι ή Κυβερνήτες πλοίων κάτω των 100 ΚΟΧ εγγράφουν στο ημερολόγιο του πλοίου τις πειθαρχικές ποινές που επιβάλλουν σε μέλη του πληρώματος.

- **Βιβλίο Υποθηκών του πλοίου**

Στο βιβλίο αυτό εγγράφεται κάθε οφειλή του πλοίου και σημειώνεται κάθε αποπληρωμή οφειλής και διαγραφή υποθήκης και είναι υποχρέωση του Πλοίαρχου πλοίου ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων⁹⁶, να το έχει μαζί με τα υπόλοιπα ναυτιλιακά έγγραφα. Στο βιβλίο αναγράφονται τα στοιχεία του οφειλέτη, η ημερομηνία εγγραφής, το οφειλόμενο ποσό, ο χρόνος λήξης της οφειλής και η ημερομηνία εξόφλησης στην περίπτωση αποπληρωμής της υποθήκης. Μαζί με τις εγγραφές, επισυνάπτονται από τον Πλοίαρχο επικυρωμένα από το υποθηκοφυλακείο, αντίγραφα κάθε εγγράφου που σχετίζονται με την εγγεγραμμένη υποθήκη.

⁹⁴ Στα άρθρα 46 και 51 του Κ.Δ.Ν.Δ. αναφέρεται ως ναυτιλιακό έγγραφο.

⁹⁵ Π.Δ. 167/1976 ΦΕΚ 61/Α

⁹⁶ Ν.Δ. 3899/1958 (ΦΕΚ 195/Α)

- **Βιβλίο Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων**

Με αυτό είναι εφοδιασμένα όλα τα επιβατηγά πλοία Ελληνικής σημαίας άνω των 100 κ.ο.χ. και όλα τα μη επιβατηγά άνω των 300 κ.ο.χ. και τηρείται από τον Πλοίαρχο.⁹⁷ Η χρήση του αποσκοπεί στο να αποτελεί αρωγός του Πλοίαρχου κατά την εκτέλεση γυμνασίων και έκτακτων επιθεωρήσεων μέσα από την καταγραφή των αποτελεσμάτων τους, των θεμάτων που προέκυψαν κατά την εκτέλεση, ενώ παράλληλα διαπιστώνεται ο βαθμός ετοιμότητας του πληρώματος στη χρήση μέσων ασφαλείας του πλοίου, οι τυχόν ελλείψεις, ζημιές ή φθορές του εξοπλισμού ασφαλείας, η ανάγκη προμηθειών και εργασιών συντήρησης ή επισκευών και τέλος, η αναγνώριση περιστατικών και συμβάντων που επηρεάζουν την ασφάλεια του πλοίου.

- **Βιβλίο Πετρελαίου (Oil Record Book)⁹⁸**

Όλα τα πλοία ελληνικής σημαίας οφείλουν να είναι εφοδιασμένα με το συγκεκριμένο βιβλίο, εκ των οποίων όσα είναι ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και άνω, εφοδιάζονται με το Μέρος Ι, ενώ όλα τα πετρελαιοφόρα ολικής χωρητικότητας 150 τόνων και άνω εφοδιάζονται με το Μέρος Ι και Μέρος ΙΙ. Το Μέρος Ι αναφέρει τις εργασίες διαχείρισης των πετρελαιοειδών στους χώρους του μηχανοστασίου⁹⁹ και το Μέρος ΙΙ αναφέρει τα σχετικά όταν εκτελεστούν οι λειτουργίες φορτο-εκφόρτωσης και ερματισμού των δεξαμενοπλοίων¹⁰⁰.

- **Βιβλίο Επιτροπής Τροφίμων**

Σύμφωνα με τον κανονισμό εργασίας στα ελληνικά φορτηγά πλοία με ολική χωρητικότητα άνω των 800 κόρων οφείλει να υπάρχει το βιβλίο του τίτλου¹⁰¹. Σε αυτό, ο Πλοίαρχος υποχρεούται να καταγράφει την ποιότητα των τροφίμων που

⁹⁷ Άρθρο 3 Υ.Α. 64572/2/19/124-79

⁹⁸ Άρθρο 46 του Κ.Δ.Ν.Δ.

⁹⁹ Τέτοιες εργασίες αποτελούν: ο ερματισμός, ο καθαρισμός δεξαμενών καυσίμων, η απόρριψη ακάθαρτου έρματος, η διάθεση βαρέων πετρελαιοειδών υπολειμμάτων, η απόρριψη στη θάλασσα ή η διάθεση κατά διαφορετικό τρόπο του νερού των υδροσυλλεκτών, η αναφορά της κατάστασης του συστήματος παρακολούθησης ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου, η πετρέλευση ή η παραλαβή λιπαντικών και τέλος άλλες πρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες ή παρατηρήσεις.

¹⁰⁰ Αναλυτικότερα, η φόρτωση πετρελαίου, η εκφόρτωση φορτίου πετρελαίου, η εσωτερική μεταφορά φορτίου πετρελαίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ερματισμός δεξαμενών φορτίου και δεξαμενών που χρησιμοποιούνται για καθαρό έρμα, ο καθαρισμός δεξαμενών φορτίου και των δεξαμενών που χρησιμοποιούνται για καθαρό έρμα, ο καθαρισμός δεξαμενών με αργό πετρέλαιο, η απόρριψη έρματος, η απόρριψη νερού από τις δεξαμενές καταλοίπων, το κλείσιμο επιστομίων και η διάθεση υπολειμμάτων.

¹⁰¹ ΒΔ 806/1970 (ΦΕΚ 275/Α, άρθρο 101)

παραλαμβάνονται από τον μάγειρα και την επάρκεια της ποσότητας, καθώς και κάθε παρατήρηση που σημειώνεται από την ειδική επιτροπή Τροφίμων που συγκροτεί ο Πλοίαρχος και αποτελείται από έναν αξιωματικό και ένα μέλος του πληρώματος, πρόσωπα τα οποία αλλάζουν κάθε εβδομάδα.

- **Βιβλίο Απορριμμάτων (Garbage Record Book)**

Όλα τα πλοία ολικής χωρητικότητας τουλάχιστον 400 κόνων και όποιο πλοίο έχει πιστοποίηση μεταφοράς 15 ατόμων και άνω, τα οποία πραγματοποιούν ταξίδια σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς χωρών που έχουν υπογράψει τη Δ/Σ Marpol 73/78, οφείλουν να φέρουν το συγκεκριμένο βιβλίο, στο οποίο αναφέρονται θέματα σχετικά με την απόρριψη απορριμμάτων στη θάλασσα, τη διάθεση απορριμμάτων σε ευκολίες υποδοχής στην ξηρά, τη διάθεση απορριμμάτων σε άλλα πλοία, καθώς και την ολοκληρωμένη αποτέφρωση απορριμμάτων.

- **Φορτωτική (Bill of Lading)**

Η φορτωτική είναι ένα έγγραφο με αποδεικτική και αξιολογική αξία. Αρχικά, η φορτωτική αποτελεί αποδεικτικό της συμφωνίας μεταξύ του φορτωτή και του μεταφορέα και αφετέρου, εξακριβώνει την ταυτότητα του κομιστή και ονοματίζει τα δικαιώματα του για την παραλαβή του φορτίου.

Αναλυτικότερα, ως προς την αποδεικτική της αξία, είτε στην αγορά γραμμών είτε στην ελεύθερη αγορά, η φορτωτική αποτελεί το έγγραφο εκείνο που αποδεικνύει από τη μία, την συμφωνία που έγινε για όλους τους ενδιαφερόμενους, ανάμεσα σε αυτούς και στους ασφαλιστές. Από την άλλη, αποτελεί απόδειξη ότι το φορτίο έχει παραληφθεί από το μεταφορέα και είναι έτοιμο για τη μεταφορά. Πρόκειται για τεκμήριο των όσων περιγράφονται στον τίτλο, όπως η ολοκλήρωση της φόρτωσης ή η κατάσταση και ποιότητα του φορτίου¹⁰². Όταν γίνει η παραλαβή των εμπορευμάτων, ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος να συμπληρώσει την φορτωτική. Εναλλακτικά, το δικαίωμα αυτό το έχει και ο πράκτορας του τοπικού λιμένα που έγινε η παράδοση του φορτίου ή ο ίδιος ο μεταφορέας.

Μία άλλη λειτουργία της φορτωτικής, είναι η εξακρίβωση της ταυτότητας του μεταφορέα, αφού αποτελεί το έγγραφο το οποίο παρέχει το αξίωμα στο μεταφορέα για την απόδοση του φορτίου και όποιος το έχει στην κατοχή του έχει απαίτηση να παραδοθεί στον ίδιο το φορτίο, καθώς ο κομιστής μπορεί να μεταβιβάσει το φορτίο

¹⁰² Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρα 170- 125

απλώς και μόνο με την παράδοση του εγγράφου. Αποτελεί, με άλλα λόγια, τίτλος ιδιοκτησίας του μεταφερόμενου φορτίου.

Σε μια φορτωτική τα στοιχεία που αναφέρονται απαραίτητως είναι αρχικά, η ακριβής περιγραφή του φορτίου και στη συνέχεια, το όνομα του πλοίου μεταφοράς του φορτίου, η ημερομηνία της φορτωτικής, η οποία είναι η ημερομηνία υπογραφής από τον Πλοίαρχο, το όνομα του φορτωτή και του παραλήπτη του φορτίου, τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης του φορτίου, το ναύλο αναφέροντας και τον τρόπο πληρωμής του, ο αριθμός των φορτωτικών που έχουν εκδοθεί, οι όροι της συμφωνίας της μεταφοράς και τέλος, το έγγραφο οφείλει να φέρει και την υπογραφή του Πλοιάρχου ή του πράκτορα, για να θεωρείται έγκυρο.

Τίτλοι όμοιοι με τη θαλάσσια φορτωτική:

- Απόδειξη παραλαβής
- Φορτωτική παραλαβής προς φόρτωση
- Διαταγές παράδοσης (Delivery orders)
- Θαλάσσιο αγωγιαστήριο (Sea Waybill)
- Ηλεκτρονική φορτωτική (Electronic Data Interchange)
- Συνοπτική φορτωτική
- Χερσαία φορτωτική
- Φορτωτική διαδοχικής μεταφοράς (Διαφορτωτική)
 - **Άλλα φορτωτικά έγγραφα**
- Καθημερινές καταστάσεις καταμέτρησης του φορτίου (Tally clerk daily sheets)
- Η απόδειξη του Υποπλοιάρχου (Mate's receipt)
- Το διάγραμμα φορτώσεως σιτηρών και άλλα ανάλογα διαγράμματα για άλλα είδη φορτίων, όπως απαιτούνται από τους τοπικούς και διεθνείς κανονισμούς
- Το σχέδιο φορτώσεως ή εκφορτώσεως (Cargo plan)
- Το έγγραφο καθημερινής μέτρησης του χρόνου (Time Sheets) που έχει χρησιμοποιηθεί για την φόρτωση ή την εκφόρτωση. Το μεγαλύτερο μέρος συμπληρώνεται από τα γραφεία της διαχειρίστριας εταιρείας, σύμφωνα με το Ειδικό Έγγραφο Καταγραφή των Γεγονότων (Statement of Facts- SoF). Αναφέρει όλα τα γεγονότα, από την άφιξη του πλοίου στην εγκατάσταση της στεριάς, την ολοκλήρωση των εργασιών μέχρι τον απόπλου του πλοίου, με

χρονική σειρά συμπεριλαμβανομένων και των καθυστερήσεων, καθώς και των πραγματικών λόγων που έγιναν.

- ο Το δηλωτικό του φορτίου (Cargo Manifest)¹⁰³. Αυτό, ωστόσο, θεωρείται κατά κύριο λόγο περισσότερο τελωνειακό έγγραφο παρά φορτωτικό.

2.2. ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ

2.2.1. ΑΣΦΑΛΗΣ ΠΛΟΗΓΗΣΗ

Ένα μεγάλο κομμάτι των αρμοδιοτήτων του Πλοιάρχου αφορά το ζήτημα της ασφαλούς και ορθής πλοήγησης, η οποία έχει ιδιαίτερη σημασία, τόσο για την εξασφάλιση της ασφάλειας του πλοίου, του προσωπικού και του φορτίου, όσο και για τη συμβολή στην προστασία του περιβάλλοντος. Δευτερευόντως, αλλά και εξίσου σημαντικό είναι και το γεγονός ότι η πλοήγηση είναι αλληλένδετη με τις καταναλώσεις του πλοίου σε καύσιμα, την ταχύτητα του και συνεπώς την οικονομία.

Η ναυσιπλοΐα προϋποθέτει σωστή επιλογή διαδρομών και ταχυτήτων, ώστε να δημιουργούνται τα κατάλληλα περιθώρια ασφάλειας, λαμβάνοντας υπόψη όλους εκείνους τους παράγοντες¹⁰⁴ που επηρεάζουν την πορεία του πλοίου και αφορούν τις επικρατούσες συνθήκες και τις περιοχές, στις οποίες κινείται και κατευθύνεται. Ο Πλοίαρχος είναι ο κύριος υπεύθυνος για την ασφαλή πλοήγηση του πλοίου, ικανός να σχεδιάσει ένα ταξίδι και να κυβερνήσει ένα πλοίο, εξασφαλίζοντας ότι οι οδηγίες που δίνει και οι πορείες που χαράζει, είναι σύμφωνες με τους Διεθνείς, Εθνικούς και τοπικούς κανονισμούς πλοήγησης. Αυτό συνεπάγεται ότι θα έχει ολοκληρωμένη γνώση γύρω από το σχεδιασμό διαδρομών, την πλοήγηση και τις μεθόδους σχεδιασμού διαδρομών στους ωκεανούς σύμφωνα με τις γενικές αρχές δρομολόγησης. Οι διαδρομές προγραμματίζονται και σχεδιάζονται όχι μόνο βάσει των προαναφερθέντων κανονισμών, αλλά λαμβάνονται υπόψη και οι απαιτήσεις τις

¹⁰³ Πρόκειται για ένα ναυτιλιακό έγγραφο, το οποίο χρησιμοποιείται από τις τελωνειακές αρχές και εξετάζει ένα ταξίδι πλοίου, συνοψίζοντας όλες τις φορτωτικές που έχουν εκδοθεί από τον μεταφορέα ή τον αντιπρόσωπο για το συγκεκριμένο ταξίδι. Παράλληλα, δείχνει τον μεταφορέα και τον παραλήπτη καθώς και λεπτομέρειες για το φορτίο, όπως το είδος, την προέλευση και τον προορισμό του.

¹⁰⁴ Τέτοιοι παράγοντες είναι τα απαγορευμένα νερά, οι μετεωρολογικές συνθήκες, ο πάγος, η περιορισμένη ορατότητα, η κίνηση των πλοίων, η παλίρροια, τα στενά περάσματα, τα επικίνδυνα βάθη, τα ρηγά νερά, τα ρεύματα, οι διώρυγες και άλλες συνθήκες που μπορούν να επηρεάσουν τον πλοίο του πλοίου.

ναυλώτριας εταιρείας, όπως έχουν οριστεί από τα ναυλοσύμφωνα, και της πλοιοκτήτριας εταιρείας που αποσκοπώντας στο συμφέρον, αποζητά τις οικονομικότερες λύσεις. Η τελική όμως, ευθύνη της ασφαλούς πλοήγησης βαραίνει τον ίδιο τον Πλοίαρχο, δίνοντας έμφαση στις πρακτικές λειτουργίας που διασφαλίζουν το πλοίο, το προσωπικό και το φορτίο που μεταφέρει.

Ο Πλοίαρχος είναι ο άνθρωπός που κυβερνά το πλοίο και δίνει τις εντολές. Όπως αναφέρθηκε και στα προηγούμενα κεφάλαια, οι γνώσεις που απαιτείται να έχει είναι ευρείες και σχετίζονται τόσο με τους τύπους των πλοίων, την κατασκευή τους, γενικές γνώσεις ναυπηγικής, όσο και με την πολύ καλή γνώση και εξοικείωση με τις εργασίες του πλοίου που αφορούν το φορτίο, τον εξοπλισμό και τις απαιτήσεις για να διατηρηθεί αξιόπλοο.

Η εξασφάλιση της σωστής πλοήγησης επιτυγχάνεται μέσω της σωστής διαχείρισης των πόρων της γέφυρας, της χρήσης ανανεωμένων χαρτών και ναυτικών εκδόσεων, της διατήρησης του εξοπλισμού ναυσιπλοΐας σε καλή λειτουργική κατάσταση, ορθά σχεδιασμένων και εκτελεσμένων ταξιδιών και συχνών επιθεωρήσεων στους αξιωματικούς γέφυρας επιθεωρήσεις, για τον έλεγχο ότι τηρούνται οι οδηγίες του και οι κανονισμοί .

Για να χαραχθεί ορθά η πορεία του πλοίου, θα πρέπει να χρησιμοποιήσει όλα τα διαθέσιμα εργαλεία της γέφυρας, όπως τους χάρτες, τα ραντάρ, το ECDIS, τις ναυτιλιακές εκδόσεις, τα δελτία καιρού, ώστε να χαράξει την συντομότερη και ασφαλέστερη πορεία που θα του εξασφαλίσει την πλοηγική ασφάλεια του πλοίου και συνεπώς, των επιβαινόντων που μεταφέρει καθώς και του φορτίου. Το πρώτο στο οποίο χρειάζεται να εστιάζει την προσοχή του είναι οι χάρτες και οι ναυτικές εκδόσεις που αποτελούν σημαντικό κομμάτι του πλοηγικού εξοπλισμού και συμβάλλουν δραματικά στη διαδικασία πλοήγησης και στην χάραξη διαδρομών. Τα περισσότερα πλοία πλέον διαθέτουν συστήματα ηλεκτρονικών χαρτών και βάσεις δεδομένων ώστε να διαρκώς ενημερωμένοι και εκσυγχρονισμένοι. Ο Πλοίαρχος οφείλει να επιλέξει τους χάρτες που θα χρησιμοποιήσει, να επιθεωρήσει ότι είναι ορθοί, ενημερωμένοι και ανανεωμένοι, να ελέγξει τις κλίμακες να συμφωνούν μεταξύ τους και να ορίσει το διάνυσμα του χρόνου. Θα πρέπει να υπολογίσει το μέγεθος του πλοίου, το βύθισμά του, το μήκος και το πλάτος του καθώς και το φορτίο που μεταφέρει για να υπολογίσει τις διαδρομές που μπορεί να ακολουθήσει και τους ελιγμούς που μπορεί να κάνει, εάν υπάρχουν περάσματα που δεν χωράει να περάσει,

επικίνδυνα βάθη ή καιρικές συνθήκες που θα απειλήσουν την αξιοπλοΐα του. Παράλληλα, θα πρέπει να προβλέπει τη θέση του πλοίου σε κάποιο μελλοντικό χρονικό διάστημα, για να ενημερώσει τους συμβαλλόμενους για την ημερομηνία της άφιξής του και να ελέγχει τις συνθήκες που θα επικρατούν στην πορεία του. Σε περίπτωση που θα προκύψει κάποιος κίνδυνος ή κάποια συνθήκη που θα εξαναγκάσει αλλαγή πορείας, θα πρέπει να έχει μία δεύτερη, εναλλακτική πορεία που θα ακολουθήσει το πλοίο. Επίσης, θα πρέπει να εισάγει στο σύστημα τυχόν διορθώσεις λόγω αλλαγών στο γεωδαιτικό σύστημα¹⁰⁵. Σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, κρατά σημειώσεις της πορείας του και έχει ήδη μαρκάρει στους χάρτες τα σημεία διαδρομής ώστε να είναι γνωστά σε όλους τους αξιωματικούς του καταστρώματος και σε περίπτωση πολύ μικρής παρέκκλισης από την προκαθορισμένη πορεία του, οφείλει να ενημερώνει το χάρτη και να σχεδιάζει την καινούργια διαδρομή. Αξίζει να σημειωθεί ότι πολύ βασικό ρόλο σε όλα τα παραπάνω παίζει η ταχύτητα του πλοίου, η οποία συνυπολογίζεται στην πορεία και στα δεδομένα για την πρόβλεψη θέσης και άφιξης. Η ταχύτητα ενδέχεται να έχει διακυμάνσεις, ακολουθώντας αφενός τις απαιτήσεις της πλοιοκτήτριας εταιρείας, διατηρώντας αφετέρου τα επίπεδα ασφάλειας για την αξιοπλοΐα του πλοίου.

Παράλληλα, ειδικές υπηρεσίες παρέχουν στοιχεία για διορθώσεις χαρτών μέσω των πληροφοριών των υδρογραφικών υπηρεσιών, παρέχουν ναυτικές εκδόσεις¹⁰⁶, ενημερώσεις για τα παγκόσμια και τοπικά νέα ,δεδομένα για τον

¹⁰⁵ Ο όρος γεωδαισία αναφέρεται στην επιστήμη της Γεωγραφία που εστιάζει στον προσδιορισμό του σχήματος της γήινης επιφάνειας και των τμημάτων της και στις μεταβολές τους στο χρόνο.

¹⁰⁶ Ο όρος «ναυτικές εκδόσεις (nautical publications)» είναι ένας τεχνικός όρος που περιγράφει μια σειρά δημοσιεύσεων που εκδίδονται συνήθως από τα κράτη και χρησιμοποιούνται επικουρικά στην ναυσιπλοΐα. Παραδείγματα τέτοιων εκδόσεων αποτελούν: “United States Coast Guard Light List” που αποτελεί λίστα των φάρων, των φωτισμένων βοηθημάτων πλοήγησης, των αφώτιστων σηματοδύρων, των πομπών των ραδιοσταθμών κατεύθυνσης, κ.ο.κ., “American Practical Navigator”, θεωρείται εγκυκλοπαίδεια της ναυσιπλοΐας και χρήσιμο εγχειρίδιο ωκεανογραφίας και μετεωρολογίας, “United States Coast Pilots”, εκδίδεται από την Εθνική Υπηρεσία και αποτελεί συνοδευτικό των ναυτικών χαρτών για τα αμερικανικά ύδατα, “The list of Lights, Radio Aids and Fog Signals”, πρόκειται για μία λίστα φάρων υπό την δικαιοδοσία χωρών εκτός των Η.Π.Α., “Sailing Directions” αναφέρει τις ακτογραμμές, τα λιμάνια και του τερματικούς σταθμούς, “Distances between ports”, καταγράφει τις αποστάσεις μεταξύ των μεγαλύτερων λιμένων, “World Port Index” , αποτελεί μια προσπάθεια καταγραφής των λιμανιών ανά τον κόσμο, περιγράφοντας τη θέση τους, τις εγκαταστάσεις τους τα χαρακτηριστικά και τις διαθέσιμες υπηρεσίες, και άλλα.

παγκόσμιο καιρό, ανακοινώσεις προς τους ναυτικούς¹⁰⁷ και ιχνογραφικές πληροφορίες. Όταν λαμβάνονται τα παραπάνω τότε θα πρέπει αφενός οι χάρτες να ενημερώνονται και αφετέρου, οι ενημερώσεις που ελήφθησαν να καταγράφονται και στα αρχεία του πλοίου. Δεδομένου δε, ότι η σωστή οργάνωση της γέφυρας συμβάλλει στην σωστή πλοήγηση, όλοι οι χάρτες που φέρει μαζί του ένα πλοίο θα πρέπει να καταγράφονται και να υπάρχει ειδικός φάκελος καταγραφής των διορθώσεων και των αλλαγών που έγιναν. Οι παλαιότερες ναυτικές εκδόσεις και οι χάρτες που αντικαταστάθηκαν δεν θα πρέπει να καταστρέφονται, αλλά να σημειώνονται ως ακυρωμένοι και να φυλάσσονται σε ξεχωριστό χώρο.

2.2.2. ΕΥΘΥΝΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ

Ο Πλοίαρχος συγκεντρώνει την ανώτατη εξουσία και ευθύνη για οτιδήποτε συμβαίνει επί του πλοίου και σε όλους τους χώρους αυτού. Οφείλει να μεριμνά και να δίνει λύσεις για κάθε πρόβλημα που μπορεί να παρουσιαστεί. Χρειάζεται να ενημερώνεται από τον αξιωματικό βάρδιας στο κατάστρωμα για την αναμενόμενη περιορισμένη ορατότητα ή για ξαφνικό πρόβλημα ορατότητας που ανέκυψε. Επιπλέον, εάν η κίνηση άλλων πλοίων προκαλεί ανησυχία. Εάν, επίσης, υπάρχει δυσκολία στο να διατηρηθεί η πορεία, ή αποτυχία στη θέαση στεριάς ή κάποιου σημαδιού πλοήγησης που έχει μπει στους χάρτες ή αν υπάρχει αλλαγή στον περιβάλλοντα χώρο. Οι μηχανικοί οφείλουν να τον ενημερώνουν για πρόβλημα στις μηχανές του πλοίου, σε πρόβλημα πρόωσης και στα συστήματα έκτακτης ειδοποίησης. Ενημέρωση επιβάλλεται να έχει, σαν κυβερνήτης και για προβλήματα λειτουργίας του συστήματος πλοήγησης, του πηδαλίου ή δυσλειτουργίες του συστήματος ασυρμάτου. Ακόμα, δεδομένου ότι το κύριο μέλημα του είναι η προστασία του ανθρώπου, του πλοίου και του φορτίου, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τις καιρικές συνθήκες και να αλλάζει πορεία, εάν η επιδείνωση τους εγείρει ανησυχία για ζημιές και καταστροφές. Το ίδιο ισχύει και αν συναντήσει πάγο ή άλλο κίνδυνο. Θα πρέπει να εξασφαλίζεται η καλή λειτουργία του εξοπλισμού, να διατηρεί

¹⁰⁷ Οι ενημερώσεις προς τους ναυτικούς (Notices to Mariners) βοηθούν στην ναυσιπλοΐα και ενημερώνουν για σημαντικά και χρήσιμα ζητήματα συμπεριλαμβανομένων υδρογραφικών πληροφοριών, αλλαγών στα κανάλια και άλλα παρεμφερή. Κάθε χώρα που εκδίδει χάρτες, εκδίδει και σχετικές ανακοινώσεις. Η έκδοση τους γίνεται είτε σε εβδομαδιαία βάση, είτε 2 ή 3 φορές το μήνα, είτε σε μηνιαία βάση και εκτάκτως όποτε παρουσιαστεί λόγος ή ανάγκη.

τη τάξη και την πειθαρχία και τέλος, να είναι ενημερωμένος για όλες τις εξελίξεις σε διεθνείς, εθνικούς και τοπικούς κανονισμούς.

Στο κομμάτι της ορθής ναυσιπλοΐας, ο Πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος από το νόμο, να κυβερνά αυτοπροσώπως το πλοίο καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού όχι μόνο σε θάλασσα αλλά και στον όρμο, στην διώρυγα και στο ποταμό και στον αμφοτερόπλου σε λιμάνι¹⁰⁸. Στις περιπτώσεις που απαιτείται πλοηγός, ο δεύτερος θέτει στην διάθεση του Πλοίαρχου την πείρα και τη γνώση που διαθέτει για τις συνθήκες της περιοχής και τις ιδιαιτερότητες της, ενώ παρέχει και συμβουλές ή υποδείξεις για την ορθότερη και ασφαλέστερη ναυσιπλοΐα. Ο μόνος όμως, υπεύθυνος για το πλοίο και την ασφάλεια τόσο του πλοίου και του πληρώματος όσο και των εγκαταστάσεων του λιμανιού ή της διώρυγας είναι ο Κυβερνήτης του και σε περιπτώσεις τυχόν ατυχημάτων υπεύθυνος παραμένει εκείνος ασχέτως ένα επάνω στο πλοίο βρισκόταν πλοηγός.¹⁰⁹ Στην ειδική περίπτωση εκτέλεσης ταχύτατων χειρισμών, μπορεί ο Πλοίαρχος να επιτρέψει στον πλοηγό να δώσει απευθείας εντολές στο πλήρωμα για την διακυβέρνηση του πλοίου, χωρίς να αποποιείται των ευθυνών του.

Στην περίπτωση διέλευσης από διώρυγα, ο Πλοίαρχος έχει την υποχρέωση να παρέχει εγγράφως πληροφορίες στον πλοηγό σχετικά με το πλοίο. Αναλυτικότερα, οι παρεχόμενες πληροφορίες που ζητούνται είναι : το όνομα και η εθνικότητα του πλοίου, το λιμάνι και ο αριθμός νηολογίου, το είδος του πλοίου, το ονοματεπώνυμο του πλοίαρχου, ο τίτλος και η διεύθυνση πλοιοκτησίας, ο λιμένας αρχικής προέλευσης και ο λιμένας προορισμού, το μέγιστο μήκος και πλάτος του πλοίου, τα βυθίσματα πλώρας, πρύμνης και το μέγιστο βύθισμα, ο αριθμός μελών πληρώματος και επιβατών, η ποσότητα και το είδος του φορτίου ή και του έρματος, η καθαρή χωρητικότητα του πλοίου. Επίσης, υποχρεούται να φέρει τη σημαία του κράτους στο οποίο ανήκει πριν και μετά το διάπλου, να διατηρεί φυλακή ετοιμότητας απαρτισμένη τουλάχιστον από έναν αξιωματικό και δύο άντρες και την νύχτα να είναι σε διαρκή ετοιμότητα οι προβολείς του πλοίου. Παράλληλα, οι πλοίαρχοι πρέπει να κρατήσουν

¹⁰⁸ «Ο πλοίαρχος οφείλει να κυβερνά αυτοπροσώπως το πλοίον κατά τον εις λιμένας, όρμους, διαύλους, διώρυγας και ποταμούς εισπλούν, διαπλούν και εκπλούν.» Κ.Ι.Ν.Δ. άρθρο 43

¹⁰⁹ Εξαίρεση αποτελεί η διέλευση από τις λεκάνες του Παναμά, όπου στην περίπτωση αυτή ο πλοηγός αναλαμβάνει όλο τον έλεγχο της ναυσιπλοΐας για τη διέλευση του καναλιού. Εάν προκύψει καμία ζημιά ή απώλεια, τότε διενεργείται έρευνα και εφόσον στοιχειοθετηθεί ότι οφείλεται σε υπαιτιότητα του πλοηγού τότε η Αρχή του Καναλιού του Παναμά αναλαμβάνει την επιδιόρθωση,

τα πλοία τους πριν τον είσπλου και μετά τον έκπλου σε απόσταση μέχρι δύο μιλίων από τους αντίστοιχους λιμενοβραχίονες των προλιμένων και εκτός του άξονα της διώρυγας. Σύμφωνα με τους κανονισμούς, η πλοήγηση σε μία διώρυγα θεωρείται υποχρεωτική για όλα τα ρυμουλκούμενα πλοία, ενώ για τα μη ρυμουλκούμενα είναι προαιρετική, εκτός από τη νύχτα που θεωρείται υποχρεωτική για όλα τα πλοία άνω των 100 κ.ο.χ. Αξίζει να σημειωθεί πως οι πλοηγοί θεωρούνται προσωπικό του πλοηγικού σταθμού της διώρυγας και ορίζονται από την υπηρεσία, ενώ ο Πλοίαρχος μπορεί να ζητήσει περισσότερο από έναν πλοηγό.

Στην μόνη περίπτωση που υπάρχει εξαίρεση στην ναυσιπλοΐα με πλοηγό είναι όταν το πλοίο διελεύσει από το κανάλι του Παναμά. Στην περιοχή αυτή, οι πλοηγοί αναλαμβάνουν τον έλεγχο την πλοήγησης του πλοίου κατά μήκος του καναλιού. Εάν προκύψει ζημιά τότε διενεργείται επίσημη έρευνα από τις αρχές, πριν το πλοίο απομακρυνθεί από την περιοχή και εντός εικοσιτετραώρου, και εάν αποδειχθεί υπαιτιότητα του πλοηγού, τότε ο Πλοίαρχος μπορεί να αίρει απαιτήσεις για αποζημίωση. Στον αντίποδα, στο κανάλι του Σουέζ, οι πιλότοι δίνουν μόνο συμβουλευτικές οδηγίες και ο Πλοίαρχος είναι ο μόνος υπεύθυνος για την πλοήγηση, όπως και για οποιαδήποτε ζημιά προκύψει.

2.2.3. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ

Η γενική αρχή των ναυλώσεων είναι ότι τα φορτία συμφωνούνται να μεταφέρονται μέσω των πλοίων με την υποχρέωση ο μεταφορέας να τα παραδώσει στον κάτοχο της φορτωτικής στην ακριβή κατάσταση και ποσότητα που περιγράφεται σε αυτήν. Μεταφορέας θεωρείται ή ο ναυλωτής ή ο πλοιοκτήτης και κατ' επέκταση ο Πλοίαρχος, ο οποίος έχει υπογράψει τις φορτωτικές για λογαριασμό ενός εκ των δύο. Η βασική μέριμνα του Πλοίαρχου είναι αφενός, η ασφάλεια του μεταφερόμενου φορτίου αλλά και αφετέρου η ασφάλεια του πλοίου του και του πληρώματος του.

Σχετικά με την ασφάλεια του μεταφερόμενου φορτίου, ανάμεσα στους παράγοντες που επηρεάζουν την ασφάλεια του είναι αρχικά, η σωστή στοιβασία και ασφάλιση. Η εξ' αρχής ορθή στοιβασία συμβάλλει στην προστασία του φορτίου, αλλά και στην προστασία του πλοίου και του πληρώματος αυτού, αφού παίζει σημαντικό ρόλο στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Παράλληλα, βοηθά στην οικονομία του χώρου και στην ταχύτητα φόρτωσης και εκφόρτωσης στον τερματικό σταθμό.

Σωστή στοιβασία σημαίνει καθαρά κύτη, ώστε να μην μολυνθεί το φορτίο, σωστή κατανομή βάρους, σωστός αερισμός, σωστή θέση του φορτίου προκειμένου να μην επηρεαστεί η ευστάθεια του πλοίου, αποτελεσματικός διαχωρισμός των φορτίων εάν μεταφέρονται παραπάνω από ένα είδη, κατάλληλη επίστρωση φορτίου, σωστή ασφάλιση και ιδιαίτερη προσοχή στα επικίνδυνα φορτία.

Το πλοίο θα πρέπει να εξασφαλίζεται ότι είναι αξιόπλοο και ικανό να ανταπεξέλθει στη ασφαλή παραλαβή, μεταφορά και προστασία του μεταφερόμενου φορτίου, επομένως για να προκύψει αυτό θα πρέπει να διασφαλιστεί η ασφάλεια του, κάτι το οποίο απαιτεί σωστό υπολογισμό σε ό,τι αφορά το σκάφος καθεαυτό. Θα πρέπει να παρουσιάζει τη σωστή διαμήκη και εγκάρσια αντοχή, ενώ οι καμπτικές ροπές και δυνάμεις διατήσεως πρέπει να βρίσκονται εντός των προβλεπόμενων ορίων από τον ναυπηγό. Ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος να υπολογίσει πριν την φόρτωση ότι τα καταστρώματα, τα κύτη ή ο πυθμένας δεν θα υποστούν καμία ζημιά από την φόρτωση που θα επηρεάσουν την αξιοπλοΐα και πως η στοιβασία είναι σύμφωνη τόσο με τους διεθνείς κανονισμούς όσο και με τις προδιαγραφές του πλοίου, το οποίο παράλληλα, θα πρέπει να μην είναι υπερφορτωμένο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού¹¹⁰ και να έχει ελεγχθεί ότι δεν έχει υπερβεί τη μέγιστη επιτρεπόμενη ποσότητα για το βύθισμα του. Επιπλέον, εάν το φορτίο στοιβάζεται στο κατάστρωμα, απαιτείται προσοχή, ώστε να εξασφαλίζεται πλήρης ορατότητα από την γέφυρα. Ακόμα, θα πρέπει να μην υπάρχει μεγάλη διαγωγή και κλίση του πλοίου κατά την διαδικασία στοιβασίας και έχμαση του φορτίου, ενώ ιδιαίτερη βαρύτητα πρέπει να δοθεί και στο μέγιστο βύθισμα του πλοίου, υπολογίζοντας το ύψος, το «squat»¹¹¹ και τις ώρες ρηχίας, κυρίως όταν πρόκειται να πλεύσει σε περιοχές με περιορισμένο βάρος. Οποιαδήποτε αυξομείωση επισημανθεί στο βύθισμα ή στην κλίση είναι αξιοσημείωτη και χρίζει ιδιαίτερης προσοχής. καθώς επίσης και κάθε πληροφορία που λαμβάνεται από τις Αρχές ή τα παραπλέοντα σκάφη σχετικά με

¹¹⁰ Διεθνής Σύμβασης για τις Γραμμές Φορτώσεως

¹¹¹ Το squat είναι φαινόμενο υδροδυναμικής κατά το οποίο όταν ένα σκάφος κινείται γρήγορα σε ρηγά νερά, δημιουργεί μια περιοχή μειωμένης πίεσης που έχει σαν αποτέλεσμα το πλοίο να είναι πιο κοντά στο βυθό της θάλασσας από ό,τι θα ήταν σε διαφορετική περίπτωση. Το φαινόμενο αυτό προκαλείται όταν το νερό που ρέει κανονικά κάτω από το κύτος συναντά αντίσταση λόγω της στενής εγγύτητας του κύτους στο βυθό της θάλασσας. Αυτό αναγκάζει το νερό να κινηθεί πιο γρήγορα, δημιουργώντας μια περιοχή χαμηλής πίεσης με μειωμένη επιφάνεια στάθμης του νερού (βλ. αρχή του Bernoulli). Το φαινόμενο προέρχεται από το συνδυασμό των (κάθετων) μεγεθών και αλλαγή της διαγωγής που μπορεί να προκαλέσει το σκάφος να βυθιστεί προς την πρύμνη ή προς την πλώρη.

επερχόμενες θύελλες, καταιγίδες, χαμηλές θερμοκρασίες, πάγους ή ναυάγια χαρακτηρίζονται απαραίτητες και ιδιαίτερα χρήσιμες, για αυτό και θα πρέπει να αποζητούνται¹¹².

Ο Πλοίαρχος είναι όμως υπεύθυνος και για την ασφάλεια του πληρώματος του και για τον λόγο αυτό οφείλει να ελέγχει ότι τηρούνται όλοι οι κανονισμοί ασφαλείας, προκειμένου να αποφευχθούν ατυχήματα. Οι κανονισμοί προβλέπεται αρχικά, ότι θα τηρούνται από όλους όσους βρίσκονται πάνω στο πλοίο, οι οποίοι οφείλουν με τη σειρά τους να είναι ιδιαίτερα προσεχτικοί, να φορούν τον προστατευτικό εξοπλισμό¹¹³, να ακολουθούν τις οδηγίες του Δελτίου Πληροφοριών Ασφαλείας, το οποίο πρέπει να είναι αναρτημένο προς ενημέρωση, και να τηρούν τις προβλεπόμενες διαδικασίες ιδιαίτερα όταν εισέρχονται σε δεξαμενές φορτίου ή έρματος. Παράλληλα, θα πρέπει οι διάδρομοι να είναι ελεύθεροι και μη ολισθηροί, να είναι ασφαλής η πρόσβαση προς γεραμούς, βίντσια και προς τα κύτη του πλοίου και κάθε άνοιγμα προς αυτά και προς το κατάστρωμα να προστατεύεται. Πολύ σημαντικό ρόλο παίζει και η τήρηση της απαγόρευσης καπνίσματος και φλόγας σε όλο το πλοίο πλην του ειδικού καπνιστηρίου, κυρίως στα δεξαμενόπλοια και στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου κατά την πετρέλευση και σύμφωνα με τους κανονισμούς του τερματικού σταθμού. Δεν πρέπει φυσικά, να παραληφθεί, να αναφερθεί και η βαρύτητα που έχει η ικανότητα του πληρώματος που αποκτάται από την σωστή εκπαίδευση και την εμπειρία, τονίζοντας ότι ιδιαίτερα, οι αξιωματικοί αλλά και το υπόλοιπο πλήρωμα δεξαμενοπλοίων, υγραεριοφόρων και χημικών πλοίων οφείλουν να έχουν περάσει την ειδική εκπαίδευση ανάλογα τον τύπο πλοίου, όπως απαιτείται από την Διεθνή Σύμβαση STCW.

Ένας ακόμη παράγοντας που επηρεάζει θετικά την ασφάλεια του μεταφερόμενου φορτίου είναι η σωστή προετοιμασία για τη φόρτωση, που περιλαμβάνει και την προσεκτική παρακολούθηση για αποφυγή ζημιών κατά τις διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης αλλά και τον σωστό προσδιορισμό και έλεγχο ποσότητας και ποιότητας του φορτίου¹¹⁴. Αναλυτικότερα, αρχικά θα πρέπει να εξασφαλιστεί πριν την φόρτωση ότι οι υδροσυλλέκτες και οι καταμετρητές είναι

¹¹² Διεθνή Σύμβαση SOLAS, Κεφ. 5

¹¹³ Στον εξοπλισμό περιλαμβάνονται και μάσκες όταν υπάρχουν αναθυμιάσεις και γάντια, προσωπίδες και προστατευτικό ιματισμό όταν πραγματοποιούνται δειγματοληπτικοί έλεγχοι.

¹¹⁴ Για χύδην ξερά φορτία τα βάρη προσδιορίζεται με το βύθισμα και υδροστατικών πινάκων, ενώ για τα χύδην υγρά και υγροποιημένα φορτία γίνεται με ογκομετρικό υπολογισμό. Στα σκευασμένα φορτία, τέλος, αρκεί η πολύ προσεκτική καταμέτρηση.

καθαροί και έτοιμοι να τραβήξουν το νερό από τα κύτη όποτε χρειαστεί. Επίσης ότι τα καλύμματα των κυτών είναι έτοιμα να προστατεύσουν το φορτίο. Ο Πλοίαρχος θα πρέπει να επιβλέπει τους στοιβαδόρους ότι κάνουν σωστά τη δουλειά τους, ώστε να αποφευχθούν ζημιές από εκείνους. Το συνολικό βάρος των μηχανημάτων και του φορτίου που σηκώνουν πρέπει να είναι μοιρασμένο στους τροχούς και να μην υπερβαίνει την τοπική δυνατότητα αντοχής του πυθμένα των κυτών, όπως επίσης και το φορτίο εργασίας των φορτωτήρων ή των γερανών. Επιβάλλεται, με άλλα λόγια η ασφαλής λειτουργία των μέσων φορτοεκφορτώσεως. Τέλος, απαραίτητος κρίνεται και ο έλεγχος της σωστής λειτουργίας του συστήματος ανίχνευσης καπνού και πυρόσβεσης πριν ξεκινήσουν οι διαδικασίες της φόρτωσης και της εκφόρτωσης.

Ο Πλοίαρχος θα πρέπει να παρέχει λεπτομερείς οδηγίες στον Υποπλοίαρχο για το τι πρέπει να προσέξει πριν το πλοίο φτάσει στο λιμάνι, ειδικά σε ότι αφορά τον καθαρισμό¹¹⁵ και την επιθεώρηση των κυτών, πριν οι αρμόδιοι από τις εγκαταστάσεις που θα παραληφθεί το φορτίο επιβιβαστούν για να ελέγχουν τους χώρους αποθήκευσης του φορτίου και να δώσουν έγκριση να ξεκινήσει η φόρτωση. Οι οδηγίες που θα δοθούν πρέπει να είναι και γραπτές και προφορικές και θα πρέπει να καταρτίσει έναν κατάλογο προετοιμασίας στο οποίο θα λάβει υπόψη του τις φύσεις του προηγούμενου και του επόμενου φορτίου που πρόκειται να φορτώσει. Κάθε ιδιαιτερότητα των κυτών του συγκεκριμένου πλοίου ή επισημάνσεις από προηγούμενους καθαρισμούς πρέπει να ληφθούν υπόψη και να είναι πλήρης ο κατάλογος. Επιπλέον, ο Πλοίαρχος σαν υπεύθυνος για την κατάσταση του φορτίου από την παραλαβή του έως την παράδοση του, θα πρέπει να ενημερωθεί για οποιαδήποτε ανωμαλία παρατηρηθεί στην κατάσταση του, αμέσως μόλις γίνει αντιληπτό.

Με την προσόρμιση του πλοίου στην κατάλληλη θέση στο λιμάνι προορισμού ο πλοίαρχος σαν αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη είναι υποχρεωμένος να ειδοποιήσει τον παραλήπτη για την άφιξη του πλοίου και ότι αυτό είναι έτοιμο για την εκφόρτωση του εμπορεύματος. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να γίνεται καταγραφή της ταυτότητας κάθε ατόμου που επιβιβάζεται και του σκοπού της επιβίβασης του. Η είσοδος σε άτομα που η ταυτότητα τους δεν έχει αναγνωριστεί θα πρέπει να

¹¹⁵ Στα φορτηγά πλοία εάν δεν υπάρχουν συγκεκριμένες οδηγίες από τους ναυλωτές ή τους πλοιοκτήτες είναι προτιμότερο τα κύτη να καθαρίζονται τόσο καλά σαν να πρόκειται να φορτωθούν σιτηρά και να γίνει έλεγχος για ζωύφια, τρωκτικά, έντομα ή παράσιτα.

απαγορεύεται. Ταυτόχρονα σε αντιπροσώπους ναυλωτών η φορτωτών η είσοδος και η φωτογράφιση διαφόρων μερών του πλοίου θα πρέπει να μην επιτρέπεται χωρίς άδεια από τον Πλοίαρχο.

Στα πετρελαιοφόρα, χημικά ή υγραεριοφόρα δεξαμενόπλοια, λόγω της φύσης του φορτίου, απαιτείται ιδιαίτερος χειρισμός και μεγαλύτερη ασφάλεια σε εργασίες που σχετίζονται με αυτό.

Κατά την άφιξη ενός δεξαμενοπλοίου είτε σε διυλιστήριο ή σε κάποια λιμενική εγκατάσταση για φόρτωση ή εκφόρτωση του φορτίου, απαιτείται ένας ελάχιστος αριθμός μέτρων για την ασφαλή διεξαγωγή των εργασιών και την προστασία του περιβάλλοντος. Τα μέτρα αφορούν την προετοιμασία του πλοίου και του καταστρώματος για την πρόληψη κάποιας επικίνδυνης κατάστασης που ενδέχεται να προκύψει ή την αντιμετώπιση της και την αποφυγή επέκτασης της και ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος να ελέγξει ότι το πλήρωμα του έχει όντως ενεργήσει σωστά, λαμβάνοντας όλα τα μέτρα και το πλοίο είναι έτοιμο και στην κατάσταση που πρέπει για να προχωρήσει στις σχετικές εργασίες. Τα προληπτικά μέτρα αφορούν, αρχικά, το ασφαλές δέσιμο του πλοίου στην εγκατάσταση πριν την οποιαδήποτε εκκίνηση των εργασιών. Σύμφωνα με τις επιταγές των Διεθνών Κανονισμών Ασφαλείας, ο ελάχιστος αριθμός κάβων που απαιτείται για να θεωρηθεί ασφαλώς δεμένο ένα πλοίο, είναι τέσσερις στην πλώρη και τέσσερις στην πρύμη. Ανάλογα το μέγεθος του πλοίου, ο αριθμός αυτός μεγαλώνει ή προσθέτονται και σύρματα για να είναι καλύτερο το αποτέλεσμα. Όταν αναφέρονται σύρματα γίνεται λόγος για τα σύρματα ασφαλείας που διαθέτουν όλα τα δεξαμενόπλοια και αναρτώνται μπροστά και πίσω στο πλοίο προς τη μεριά της θάλασσας. Τα σύρματα αυτά χρησιμεύουν στην ρυμούλκηση του πλοίου μακριά από τις εγκαταστάσεις σε περίπτωση που δεν μπορεί να κινηθεί με δικά του μέσα. Επιπλέον, τα ανοίγματα του πλοίου για την αποστράγγιση νερών¹¹⁶, θα πρέπει να είναι κλειστά καθ' όλη την παραμονή του στις εγκαταστάσεις. Επίσης, για την αποφυγή ηλεκτροστατικού επεισοδίου, πολλές εγκαταστάσεις προϋποθέτουν την γείωση του πλοίου με τη στεριά. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω της σύνδεσης του με μονωτικό καλώδιο για την ηλεκτροστατική αποφόρτισή του, πριν την πρόσδεση του πλοίου και μέχρι την απόδεση. Παρόλο που οι αγωγοί και οι βραχίονες είναι μονωμένοι, με το παραπάνω μέτρο ενισχύεται η

¹¹⁶ Η διεθνής απαίτηση είναι τα ανοίγματα (μπούνια) να είναι μηχανικά και η λειτουργία τους χρησιμεύει στη αποστράγγιση των νερών της βροχής από το κατάστρωμα.

γείωση του πλοίου. Ταυτόχρονα, η σκάλα επιβίβασης είτε είναι μόνιμη είτε φορητή θα πρέπει να είναι καλά φωτισμένη το βράδυ, να είναι απαλλαγμένη από εμπόδια και να είναι εξοπλισμένη με δίκτυ ασφαλείας, ώστε να είναι εύκολη η είσοδος και η εγκατάλειψη του πλοίου και πάντοτε με ασφάλεια. Η είσοδος στο πλοίο επιτρέπεται αυστηρά μόνο σε εξουσιοδοτημένα άτομα και σε όσους έχουν σχέση με το φορτίο. Στη σκάλα θα πρέπει να υπάρχουν πάντα αναρτημένες προειδοποιητικές ενδείξεις, να υπάρχει διαθέσιμο σωσίβιο με σκοινί φωτιστικό και πλάνο πυρόσβεσης. Παράλληλα, σε όσους επιβιβάζονται, πρέπει να δίνεται και εξοπλισμός ασφαλείας, καθώς και ενημερωτικό φυλλάδιο σχετικά με το πλοίο. Το πλοίο θα πρέπει να έχει κατευθυντήριες πινακίδες με τις διόδους, τους σταθμούς συγκέντρωσης και τις διαδρομές εκτάκτου ανάγκης και εγκατάλειψης πλοίου σε περίπτωση κινδύνου.

Όσο το πλοίο προετοιμάζεται για τις εργασίες του φορτίου και κατά τη διάρκεια τους, όλο το δίκτυο αντιμετώπισης πυρκαγιάς θα πρέπει να είναι σε ετοιμότητα λειτουργίας, εάν προκύψει ανάγκη. Η αντλία πυρκαγιάς να λειτουργεί συνεχώς, ως απαραίτητη προϋπόθεση για να έχει πίεση το δίκτυο, όλα τα πυροσβεστικά μέσα σε αναμονή λειτουργίας, να υπάρχουν μάνικες στραμμένες προς τους συλλέκτες φορτίου και μία τουλάχιστον μάνικα πυρόσβεσης να είναι συνδεδεμένη για να τεθεί σε λειτουργία εάν χρειαστεί. Επειδή κάθε εγκατάσταση είτε διωλιστηρίου είτε λιμένα διαθέτει δίκτυο πυρκαγιάς, θα πρέπει να είναι συνδεδεμένα μεταξύ τους το δίκτυο του πλοίου με αυτό της εγκατάστασης, ώστε εάν παρουσιαστεί πρόβλημα στο δίκτυο του πλοίου να μπορεί να τροφοδοτηθεί από αυτό της εγκατάστασης στη στεριά. Ακόμη, τα πλοία διαθέτουν εξοπλισμό αντιμετώπισης διαρροής που χρησιμοποιείται σε περίπτωση διαρροής φορτίου, για τον περιορισμό της επέκτασης της πετρελαιοκηλίδας, την περισύλλεξη της ή τον καθαρισμό του φορτίου από το κατάστρωμα αν διέρρευσε εκεί. Τα σύνεργα αυτά, θα πρέπει να είναι πάντα σε ετοιμότητα κατά τη διάρκεια της φορτο- εκφόρτωσης για να χρησιμοποιηθούν, όταν προκύψει ανάγκη.

Κάτι που είναι πολύ σημαντικό είναι όλα τα εξωτερικά ανοίγματα στους χώρους ενδιαίτησης να παραμένουν κλειστά για την αποφυγή εισόδου αερίων προερχόμενων από το φορτίο. Καθ' όλη τη διάρκεια εργασιών φορτίου επιτρέπεται μόνο η επανακυκλοφορία του αέρα εντός των κλειστών χώρων και αποφεύγεται η είσοδος αέρα, συνεπώς, κλείνουν όλα τα συστήματα αερισμού και κλιματιστικών. Τέλος, και όλα τα ανοίγματα των δεξαμενών φορτίου και τα εξαεριστικά, για λόγους

ασφαλείας, θα πρέπει να παραμένουν και αυτά κλειστά, όταν δεν εκτελείται κάποια εργασία που να απαιτεί το άνοιγμα τους, ενώ αν χρειαστεί να ανοιχθούν κατά την διάρκεια εργασιών, τότε θα πρέπει να καλύπτονται με δικτυωτά διαφράγματα και να ελαχιστοποιείται ο χρόνος που είναι ανοιχτά όσο γίνεται περισσότερο.

Ο Πλοίαρχος λοιπόν, οφείλει να ελέγξει ότι το πλοίο έχει προσδεθεί με ασφάλεια και έχει προετοιμαστεί κατάλληλα, όπως αναφέρεται παραπάνω, λαμβάνοντας όλα τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας για να ξεκινήσει τις εργασίες φορτίου. Ξεκινώντας, η πρώτη κύρια εργασία είναι η φόρτωση. Στο πλοίο ανεβαίνει ο Υπεύθυνος Φορτώσεως, ο οποίος συνεργάζεται με τον Πλοίαρχο και τον υποπλοίαρχο για να κανονιστούν οι σχετικές διαδικασίες. Ο Πλοίαρχος πρώτα, έχει φροντίσει το πλοίο να είναι έτοιμο για τη φόρτωση και στην περίπτωση που περιέχει έρμα, να έχει κανονιστεί αν θα εκφορτωθεί πριν την φόρτωση ή κατά τη διάρκεια. Από πριν είναι προκαθορισμένα το είδος του φορτίου που θα φορτωθεί, καθώς και η ποσότητα, επομένως, με τον Υπεύθυνο φόρτωσης κανονίζονται το ειδικό βάτος και η θερμοκρασία του φορτίου, η σειρά φορτώσεως στην περίπτωση φόρτωσης δύο φορτίων, οι δεξαμενές που θα τοποθετηθούν τα φορτία, ο αριθμός και η διάμετρος των αγωγών φορτώσεως, ο ρυθμός της φόρτωσης, ο τρόπος επικοινωνίας μεταξύ πλοίου και εγκατάστασης, ποιοι ορίζονται υπεύθυνοι φόρτωσης στο πλοίο και ποιος θα ορίσει το τελείωμα της φόρτωσης, ο υπεύθυνος από το πλοίο ή από την εγκατάσταση.

Όταν αποφασιστούν αυτά, ο Πλοίαρχος συμπληρώνει μαζί με το Υπεύθυνο Φόρτωσης, τον κατάλογο ασφαλείας Πλοίου- Στεριάς, ένα κατάλογο που περιέχει όλες τις προφυλάξεις που θα πρέπει να λάβει το προσωπικό τόσο του πλοίου όσο και της εγκατάστασης στη στεριά για την ασφαλή διαδικασία της φόρτωσης. Ο Υπεύθυνος Φόρτωσης στη συνέχεια ελέγχει ότι όντως οι δεξαμενές είναι κενές και κατάλληλες να δεχθούν το φορτίο και δίνει εντολή να ξεκινήσει η φόρτωση. Ο Πλοίαρχος φροντίζει η φόρτωση να ξεκινήσει με αργό ρυθμό για να ελεγχθεί ότι το δίκτυο έχει συνδεθεί σωστά και δε θα δημιουργηθεί ηλεκτροστατικός κίνδυνος.

Ένα πολύ σημαντικό ζήτημα είναι η δειγματοληψία. Δείγματα φορτίου λαμβάνονται από μία μόνο δεξαμενή και ο σκοπός είναι ο έλεγχος της καθαριότητας του δικτύου του πλοίου. Για τον λόγο αυτό το δείγμα λαμβάνεται όταν φτάσει σε συγκεκριμένο ύψος, περίπου ένα μέτρο από τον πυθμένα. Εάν τα αποτελέσματα είναι καθαρά, τότε η φόρτωση επιτρέπεται να συνεχιστεί μέχρι το τέλος στον

προκαθορισμένο ρυθμό, ο οποίος αρχίζει να μειώνεται φτάνοντας προς την ολοκλήρωση της φόρτωσης για να αποφευχθεί υπερχειλίση. Μόλις ολοκληρωθεί η φόρτωση ακολουθεί το άδειασμα της ποσότητας του φορτίου που υπάρχει στις γραμμές¹¹⁷. Ακολουθούν μετρήσεις¹¹⁸ του φορτίου και η τελική δειγματοληψία όταν ολοκληρωθεί η όλη διαδικασία της φόρτωσης¹¹⁹. Αν τα αποτελέσματα συμφωνούν με την ποσότητα που είχε συμφωνηθεί τότε μπορεί ο αγωγός να αποσυνδεθεί και το πλοίο να αποπλεύσει. Ο Πλοίαρχος συγκεντρώνει δείγματα από κάθε δεξαμενή και μαζί με τα δείγματα από τη στεριά και το πρώτο δείγμα όταν ξεκίνησε η φόρτωση, θα παραδώσει στον παραλήπτη του φορτίου.

Μία άλλη μεγάλη εργασία φορτίου είναι αντίστοιχα, η εκφόρτωση. Όπως και στην φόρτωση, στο πλοίο επιβιβάζεται ένας Υπεύθυνος των παραληπτών που μαζί με τον Πλοίαρχο συμφωνούν για τη διαδικασία της εκφόρτωσης. Στη συμφωνία αποφασίζονται οι ποσότητες και η θερμοκρασία των φορτίων που παραδίδονται, τα σχεδιαγράμματα των δεξαμενών που έχουν τα φορτία, η σειρά της εκφόρτωσης, οι λεπτομέρειες για το δίκτυο του πλοίου και την ικανότητα παροχής των αντλιών, τον τρόπο καθαρισμού του αγωγού μετά την εκφόρτωση, τον τρόπο επικοινωνίας μεταξύ πλοίου και εγκαταστάσεων και ποιοι θα είναι οι υπεύθυνοι για την εκφόρτωση από πλευράς πλοίου. Στη συνέχεια συμπληρώνεται ο Κατάλογος Ασφαλείας Πλοίου-Στεριάς, λαμβάνονται δείγματα από τις δεξαμενές φορτίου, μετράται το φορτίο και συνδέεται ο αγωγός εκφορτώσεως. Εφόσον, τα δείγματα δείξουν ότι όλα είναι ως έχουν συμφωνηθεί, ξεκινά και η διαδικασία. Για λόγους ευκολίας, πρώτα ξεκινά η

¹¹⁷ Αυτή είναι η ποσότητα που έχει περάσει από το μετρητή της στεριάς και πρέπει να περάσει στο πλοίο. Ακολουθεί μια συγκεκριμένη διαδικασία όπου με παροχή αέρα ασκείται πίεση στο φορτίο που έχει μείνει εκεί για να εκχυθεί και αυτό στη δεξαμενή.

¹¹⁸ Υπάρχουν τέσσερα είδη μετρητών: 1. Οι χειροκίνητοι φορητοί μετρητές – Κορδέλα που με τη βοήθεια ειδικής πάστας αλλάζει χρώμα όταν έρθει σε επαφή με νερό ή φορτίο και μέσω ογκομετρικών πινάκων εξάγεται η ποσότητα του περιεχομένου. 2. Οι χειροκίνητοι ηλεκτρονικοί φορητοί μετρητές- Μέσω αισθητήρα δίνουν ηχητικό σήμα, όταν έρθουν σε επαφή με το φορτίο και επιπλέον παρέχουν ενδείξεις θερμοκρασίας. 3. Οι μόνιμοι μηχανικοί μετρητές- Αντιστοιχεί ένας σε κάθε δεξαμενή και παρέχουν ένδειξη της ποσότητας του φορτίου που περιέχεται στην δεξαμενή. 4. Οι μόνιμοι ηλεκτρονικοί μετρητές- Μέσω της εκπομπής κυμάτων και αυτόματου υπολογισμού δίνουν ανά πάσα στιγμή την ποσότητα του φορτίου, ενδείξεις θερμοκρασίας, πίεσης, υπερχειλίσης και έλεγχο της ατμόσφαιρας.

¹¹⁹ Για λόγους ασφαλείας, θα πρέπει να μεσολαβήσει χρόνος περίπου 30 λεπτών από την ολοκλήρωση της φόρτωσης μέχρι τις μετρήσεις. Οι κίνδυνοι που ενέχει η άμεση μέτρηση είναι ηλεκτροστατικό επεισόδιο, στην μέτρηση το φορτίο να δείχνει περισσότερο καθώς λόγω του ότι δεν έχει ησυχάσει είναι φουσκωμένο και τέλος δεν έχουν διαχωριστεί οι μικροποσότητες νερού που πάντα περιέχονται στο φορτίο, αλλά λόγω βάρους μένουν στον πυθμένα.

εκφόρτωση από τις πλώριες δεξαμενές και δίνεται μια μικρή εγκάρσια κλίση στο πλοίο για να διευκολύνεται η ροή του φορτίου. Όταν τελειώσει το φορτίο, γίνεται το άδειασμα¹²⁰ των αγωγών. Στο τέλος των εργασιών, ο Υπεύθυνος εκφόρτωσης επιθεωρεί τις δεξαμενές του φορτίου για να εκδοθεί στη συνέχεια το Πιστοποιητικό Κενών Δεξαμενών. Στη συνέχεια, αποσυνδέεται ο αγωγός και το πλοίο μπορεί να αποπλεύσει με ασφάλεια.

Κατά την διάρκεια της μεταφοράς του φορτίου, δεν εκτελούνται συνήθως εργασίες στο φορτίο. Οι μόνες εργασίες που ενδέχεται να λάβουν χώρα είναι η διατήρηση μίας ορισμένης θερμοκρασίας και η διατήρηση σταθερών επιπέδων αδρανούς αερίου. Η πρώτη, αφορά την τακτική λήψη της θερμοκρασίας του φορτίου και σε περίπτωση που έχει συμφωνηθεί να παραδοθεί σε συγκεκριμένη θερμοκρασία, μπορεί να χρειαστεί η θέρμανση του. Η άλλη εργασία αφορά την απώλεια αδρανούς αερίου που μπορεί να υπάρχει στο φορτίο, λόγω διακυμάνσεως της εξωτερικής θερμοκρασίας ή των αναταράξεων της θάλασσας. Ανάλογα τις σχετικές ενδείξεις, συμπληρώνεται αδρανές αέριο για την διατήρηση των επιθυμητών ενδείξεων.

2.3. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Από τα πρώτα στάδια της κατασκευής ενός πλοίου έως την απόσυρσή του παρακολουθείται σε όλο τον κύκλο της ζωής του με μια σειρά επιθεωρήσεων, είτε εσωτερικών είτε εξωτερικών. Ένας Πλοίαρχος, σαφώς και είναι ο πλέον υπεύθυνος να περάσει με επιτυχία όλες τις επιθεωρήσεις¹²¹ που θα διενεργηθούν στο πλοίο του. Μέσα από αυτό θα εκτιμηθεί η ακεραιότητα της κατασκευής και του εξοπλισμού, θα εντοπισθούν ελαττωματικές κατασκευές και ανησυχητικές καταστάσεις που μπορεί να προκαλέσουν ατύχημα. Οι επιθεωρήσεις αποφασίστηκε από την ναυτιλιακή κοινότητα, να υιοθετηθούν ως ένα μέτρο με στόχο τη δραστική μείωση της ναυσιπλοΐας που δεν ανταποκρίνεται στα πρότυπα που καθορίζουν οι διεθνείς συμβάσεις και οι νόμοι των κρατών. Με αυτόν τον τρόπο, επιδιώκεται η

¹²⁰ Ο καθαρισμός του αγωγού εκφορτώσεως γίνεται με παροχής θαλασσινού νερού ή αέρα για ορισμένο χρόνο, μέχρι να αδειάσει τελείως ο αγωγός. Τον χρόνο τον ορίζουν οι εγκαταστάσεις στην στεριά.

¹²¹ Ως «επιθεώρηση» νοείται κάθε επίσκεψη επί του πλοίου και έλεγχος αφενός στο φορτίο για τη διαπίστωση της κατάστασής του και αφετέρου, στο πλοίο καθεαυτό, στα πιστοποιητικά του, στον εξοπλισμό του και στο πληρώματός με έμφαση στις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας του.

συμμόρφωση με το διεθνές και το κοινοτικό δίκαιο περί ασφαλούς ναυτιλίας, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και συνθηκών διαβίωσης και εργασίας μέσα στα πλοία, ανεξαρτήτως της σημαίας που αυτά φέρουν. Θεσπίζονται κριτήρια κοινά για όλα τα κράτη λιμένων και έτσι οι διαδικασίες επιθεώρησης απλουστεύονται και όπως και οι υποχρεώσεις είναι πλέον στοχευόμενες. Μέσα από αυτήν τη διαδικασία, η αρμόδια αρχή που την διενεργεί, διασφαλίζει ότι ένας επιθεωρητής¹²² ελέγχει τα πιστοποιητικά και έγγραφα του πλοίου και βεβαιώνεται για την γενική κατάσταση του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου του μηχανοστασίου, των ενδιαιτημάτων και των συνθηκών υγιεινής.

Αναφορικά με τους επιθεωρητές, το μεγαλύτερο μέρος των επιθεωρήσεων γίνονται από κρατικούς επιθεωρητές, οι οποίοι είναι εντεταλμένοι από τα κράτη-σημαίες ή από τα κράτη- λιμένες, οι οποίοι εξετάζουν τους εθνικούς ή διεθνείς κανονισμούς σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα. Ακολουθούν οι επιθεωρητές νηογνομόνων, οι οποίοι είναι επιθεωρητές της κλάσης και ελέγχουν εάν καλύπτονται οι ελάχιστες απαιτήσεις που έχει θέση η κλάση για τα πλοία. Πραγματοποιούν τακτικές ή έκτακτες επιθεωρήσεις και εάν διαπιστωθεί ότι οι στόχοι και οι απαιτήσεις καλύπτονται, χορηγούνται τότε, σχετικά πιστοποιητικά. Σε διαφορετική περίπτωση, γίνονται συστάσεις και προτείνονται διορθωτικές λύσεις. Παράλληλα, οι επιθεωρήσεις αποτελούν χρήσιμο εργαλείο και για τους ναυτασφαλιστές καθώς μπορούν να γνωρίζουν ακριβώς την κατάσταση που βρίσκεται το πλοίο το οποίο θα ασφαλίσουν. Εργαλείο αποτελούν όμως και για τους ναυλωτές, οι οποίοι εκτιμούν την κατάσταση των πλοίων που καλούνται να μεταφέρουν τα εμπορεύματα τους, των οποίων η ασφάλεια διακυβεύεται. Συνεπώς, ανακεφαλαιώνοντας, υπάρχουν και ανεξάρτητοι επιθεωρητές εντεταλμένοι από P&I Clubs, ναυτασφαλιστές ή και ναυλωτές, που επιθεωρούν τα πλοία.

Υποχρέωση των επιθεωρητών αποτελεί η ακριβής και λεπτομερής καταγραφή όσων βλέπουν και εντοπίζουν. Για το λόγο αυτό, ο Πλοίαρχος θα πρέπει να έχει εκ των προτέρων σε πολύ καλή κατάσταση το πλοίο και σωστά προετοιμασμένος, ώστε να μην υπάρχουν εκπλήξεις. Η σωστή προετοιμασία περιλαμβάνει έναν κοινό σχεδιασμό μεταξύ του επιθεωρητή και του επιθεωρούμενου. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η καλύτερη οργάνωση ως προς το χρόνο και προετοιμάζονται και τα

¹²² Ως «επιθεωρητής» θεωρείται υπάλληλος του δημοσίου τομέα ή άλλο πρόσωπο, δεόντως εξουσιοδοτημένο από την αρμόδια αρχή ενός κράτους

μέλη του πληρώματος που θα συμμετέχουν. Ο Πλοίαρχος θα πρέπει να ενημερωθεί για το σχεδιάγραμμα και το χρονοδιάγραμμα και να θέσει τη λίστα προτεραιοτήτων πριν την έναρξη της επιθεώρησης. Από την άλλη, θα πρέπει να ενημερώσει τον επιθεωρητή σχετικά με το όνομα, την κλάση, την σημαία του πλοίου, τα στοιχεία του πλοίου ως προς τις χωρητικότητες, τις διαστάσεις, το φορτίο που μεταφέρει, το λιμάνι από όπου προέρχεται και το λιμάνι προορισμού συμπεριλαμβανομένου και του δρομολογίου που ακολούθησε, το ιστορικό συντήρησης, ερματισμού και φόρτωσης, το πλήρωμα του πλοίου, ποιοι ναυτικοί αποτελούν το προσωπικό ασφαλείας, ιατρικής μέριμνας, ναυσιπλοΐας και φυλακής.

Τα πιστοποιητικά που ελέγχονται είναι: το «Διεθνές πρωτόκολλο καταμέτρησης της χωρητικότητας του πλοίου», τα «Πιστοποιητικά ασφαλείας του επιβατηγού πλοίου» όσον αφορά την ναυπήγηση, τον εξοπλισμό, τη ραδιοτηλεγραφία, ραδιοτηλεφωνία και ασυρμάτου φορτηγού πλοίου, το πιστοποιητικό εξαίρεσης και πιστοποιητικό ασφαλείας φορτηγών πλοίων, το «Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για την μεταφορά χύδην υγροποιημένων αερίων», το «Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χύδην χημικών ουσιών», το «Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο», το «Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης για τη μεταφορά χύδην επιβλαβών υγρών ουσιών», το «Διεθνές πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης», το «Βιβλίο πετρελαίου, Μέρος I και II», το «Βιβλίο καταγραφής φορτίου», το «Έγγραφο για τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό επάνδρωσης», τα «Ιατρικά πιστοποιητικά των ναυτικών», «αντίγραφα του εγγράφου συμμόρφωσης και πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με το διεθνή κώδικα διαχείρισης για την ασφαλή ναυσιπλοΐα και την πρόληψη της ρύπανσης», τα «Στοιχεία ευστάθειας» και τα «Πιστοποιητικά για την αντοχή του σκάφους και του μηχανικού εξοπλισμού του πλοίου, το οποίο εκδίδεται από τον αρμόδιο νηογνώμονα».

Στην περίπτωση όπου συντρέχουν λόγοι¹²³ μετά την επιθεώρηση που να αποδεικνύουν ότι το πλοίο δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις, συνεπάγεται μία διεξοδικότερη και λεπτομερέστερη επιθεώρηση που να περιλαμβάνει περαιτέρω

¹²³ Παραδείγματα τέτοιων λόγων μπορεί να είναι η σύγκρουση του πλοίου καθ' οδόν προς τον λιμένα, η μη ορθή τήρηση του βιβλίου πετρελαίου, κατηγορία για δήθεν παράβαση των διατάξεων για την απόρριψη επικίνδυνων ουσιών ή λυμάτων. Ανακρίβειες στα πιστοποιητικά και στα έγγραφα, το πλήρωμα ότι δεν είναι σωστά εκπαιδευμένο, ενδείξεις ότι οι εργασίες φορτο- εκφόρτωσης δεν εκτελούνται με ασφάλεια κ.ο.κ.

έλεγχο σε όλους τους τομείς που εξετάστηκαν σχετικά με τη συμμόρφωση του πλοίου με τις απαιτήσεις των επιχειρησιακών διαδικασιών που ισχύουν σε αυτό. Μετά το τέλος της επιθεώρησης, ένα διαπιστωθούν παραβάσεις και ελαττώματα τότε γίνονται διορθωτικές ενέργειες προκειμένου να διορθωθούν και να αποκατασταθούν σύμφωνα με τις υποδείξεις των διεθνών συμβάσεων. Εάν τα ελαττώματα και οι παραβάσεις συνιστούν σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον, τότε η αρχή που διεξήγαγε την επιθεώρηση, ιδίως όταν οι επιθεωρήσεις γίνονται από το κράτος λιμένα, μπορεί να φροντίσει να απαγορευθεί ο απόπλους ή να παύσει το πλοίο τη λειτουργία του, έως ότου αποκατασταθούν τα ελαττώματα και διορθωθούν οι παραβάσεις. Ελέγχεται λοιπόν, ότι η λειτουργία μπορεί να αναληφθεί εκ νέου και το πλοίο να αποπλεύσει χωρίς απειλή για την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος, άλλων πλοίων και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

2.4. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Η θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από τα πλοία είναι ένα ζήτημα το οποίο, μη γνωρίζοντας σύνορα, αφορά την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα και χρειάζεται υιοθέτηση μέτρων διεθνούς χαρακτήρα. Έτσι, θεσπίστηκε η Σύμβαση της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από τα Πλοία (MARPOL)¹²⁴ θεσμοθετημένη από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό. Η MARPOL θεωρείται συνέχεια της πρώτης Διεθνούς Σύμβασης για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος από την Πετρελαϊκή Ρύπανση (OIRPOL)¹²⁵. Η Σύμβαση διαθέτει έξι παραρτήματα¹²⁶ και ο στόχος είναι η ολική εξαφάνιση της εσκεμμένης θαλάσσιας ρύπανσης από το πετρέλαιο και άλλες τοξικές ουσίες και η μείωση των απορρίψεων πετρελαίου εξαιτίας ατυχημάτων¹²⁷.

¹²⁴ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Marpol 73/78

¹²⁵ International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil. Καταρτίστηκε το 1954 στο Λονδίνο και τέθηκε σε ισχύ το 1958, που θεσπίστηκε θεματοφύλακας της Σύμβασης ο IMO.

¹²⁶ Τα πρώτα δύο παραρτήματα είναι αναπόσπαστο κομμάτι της σύμβασης, ενώ τα υπόλοιπα είναι προαιρετικά και απαιτούν ξεχωριστή επικύρωση από κάθε χώρα. Το πρώτο παράρτημα, αφορά την Ρύπανση από πετρέλαιο, το δεύτερο από υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα, το τρίτο τη ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται θαλάσσια σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια, δεξαμενές ή βυτιοφόρα. Το παράρτημα 4 αφορά τη ρύπανση από λύματα, το πέμπτο από απορρίμματα και το τελευταίο τη ρύπανση της ατμόσφαιρας.

¹²⁷ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ Β., Διαχείριση Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και Ναυτιλία, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2008, σελ. 67

2.4.1. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΡΜΑΤΟΣ

Αρχικά, σαν έρμα ορίζεται κάθε στερεό ή υγρό κυρίως τοποθετείται στο πλοίο για να αυξηθεί το βύθισμα του και να ρυθμιστεί η πλευστότητα του πλοίου ή να διατηρηθούν τα φορτία καταπόνησης για λόγους ασφάλειας και καλύτερης πλοήγησης. Παλαιότερα, χρησιμοποιούσαν στερεό έρμα με μορφή βράχων, άμμου, κεραμιδιών, όμως πλέον προτιμάται το υγρό έρμα, δηλαδή θαλασσινό νερό, για εξοικονόμηση χρόνου, κόστους και καλύτερη κατανομή του. Όλα τα πλοία χρησιμοποιούν έρμα, αλλά αναλόγως του μεγέθους και της φορτωτικής τους ικανότητας, αλλάζουν οι ποσότητες που χρησιμοποιούν. Πιο αναλυτικά, ο Πλοίαρχος προσθέτει ή αφαιρεί ποσότητες έρματος για να ελέγχει το βύθισμα του πλοίου. Σε ρηγά μέρη όπως ποτάμια ή λόγω παλίρροιας, μειώνει τη ποσότητα έρματος για να μειωθεί το βύθισμα του πλοίου, ή αντίθετα σε έντονους καιρούς το αυξάνει για καλύτερη ευστάθεια. Παράλληλα, ρυθμίζει την εγκάρσια ευστάθεια και εξουδετερώνει τα φορτία καταπόνησης στη γάστρα του πλοίου. Μέσω του έρματος, επηρεάζεται και η πρόωση μέσω του ελέγχου της καταβύθισης της έλικας και οι ελιγμοί μέσω της βύθισης του πηδαλιού και της μείωσης της επιφάνειας που είναι εκτεθειμένη έξω από το νερό. Σε πολλά πλοία επίσης, ανάλογα της συνθήκης φόρτωσης, για να αυξηθεί η ευστάθεια και ο έλεγχος του πλοίου ο Πλοίαρχος διαχειρίζεται την υπάρχουσα ποσότητα έρματος. Επιπρόσθετα, κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού λόγω κατανάλωσης καυσίμου και νερού, χρησιμοποιείται το έρμα για αντισταθμίζεται και η απώλεια βάρους και να εξουδετερωθεί οποιαδήποτε άνιση κατανομή του.

Κάθε πλοίο διαθέτει βάσει των κανονισμών, δεξαμενές έρματος και ένα ξεχωριστό σύστημα αντλιών και σωληνώσεων, ξεχωριστών από αυτές που χρησιμοποιούνται στο φορτίο, για να εμποδίζεται η είσοδος πετρελαίου στις δεξαμενές και κατά τις διαδικασίες ερματισμού και αφερματισμού, να μην μολύνεται το περιβάλλον¹²⁸. Παράλληλα, στην ποσότητα έρματος συνυπολογίζεται και το ίζημα που μένει στις δεξαμενές του. Όταν γίνεται ερματισμός, στο αποθηκευμένο νερό θαλασσινοί οργανισμοί σπάνια επιβιώνουν. Επίσης, όσα καταφέρουν να επιβιώσουν δύσκολα ελπίζουν στο νέο θαλάσσιο περιβάλλον που απελευθερώνονται με την διαδικασία του αφερματισμού. Όσα είδη καταφέρουν και επιζήσουν αναπτύσσουν

¹²⁸ Marpol Annex I

νέες βιοκοινότητες και θεωρούνται βιο- εισβολείς, αποτελώντας μία απειλή για την οικολογική ισορροπία του τόπου που απελευθερώθηκαν. Το ζήτημα της οικολογικής καταστροφής έχει απασχολήσει τους διεθνείς οργανισμούς, καθώς περά από αλλαγή στη βιοποικιλότητα, δημιουργείται και κίνδυνος για την δημόσια υγεία μέσω της εισαγωγής τοξικών οργανισμών σε νέα περιβάλλοντα. Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας, μελετώντας το πρόβλημα από τον ερματισμό και αφερματισμό των πλοίων εξέδωσε σχετικές οδηγίες για τους Πλοίαρχους για την ελαχιστοποίηση των βλαβερών υδρόβιων και παθογόνων οργανισμών, με μέτρα τόσο για τα κράτη μέλη, τις λιμενικές αρχές και για τα πλοία.

Η Σύμβαση απευθύνεται σε όλα τα είδη πλοίων που έχουν κατασκευαστεί να μεταφέρουν θαλάσσιο έρμα. Κάθε χώρα που είναι κράτος μέλος του IMO και έχει αποδεχθεί τη σύμβαση οφείλει να ζητά και από τα πλοία που την προσεγγίζουν να συμμορφώνονται με τους κανόνες της. Ταυτόχρονα, οφείλει να έχει αναπτύξει πολιτικές, στρατηγικές και προγράμματα για τη διαχείριση του έρματος στα λιμάνια της προωθώντας τις αποφάσεις της Σύμβασης. Να έχει αναπτύξει τις κατάλληλες εγκαταστάσεις και να έχει κάνει τις απαραίτητες μελέτες με στόχο τον έλεγχο της μεταφοράς βλαβερών υδρόβιων οργανισμών και παθογόνων μέσα από το έρμα και το ίζημα.

Παράλληλα, τα μέτρα αφορούν και τα πλοία. Αρχικά, ο Πλοίαρχος και το υπόλοιπο πλήρωμα θα πρέπει να είναι εξοικειωμένος με τις διαδικασίες διαχείρισης έρματος. Πριν την ναυτολόγηση τους, οφείλουν να έχουν λάβει την σχετική εκπαίδευση, ενώ πάνω στο πλοίο θα πρέπει να υπάρχει η σχετική τεχνολογία και εξοπλισμός για να γίνουν πράξη όσα προτείνει η σύμβαση.

Ταυτόχρονα, πάνω στο πλοίο, θα πρέπει να υπάρχει το βιβλίο έρματος, το οποίο μπορεί να έχει ηλεκτρονική μορφή ή να είναι παράθεμα σε κάποιο άλλο βιβλίο εγγραφών. Το παρόν βιβλίο οφείλει να μένει πάνω στο πλοίο για διάστημα τουλάχιστον δύο ετών και στην συνέχεια στα γραφεία της πλοιοκτήτριας εταιρείας για τρία τουλάχιστον έτη. Σε αυτό καταγράφονται χωρίς καθυστέρηση όλες οι εργασίες, οι επιθεωρήσεις, τα ατυχήματα και οι τυχαίες ρίψεις έρματος στη θάλασσα.

Σε κάθε πλοίο αναπτύσσεται και ένα Σχέδιο Διαχείρισης Έρματος. Σε αυτό αναφέρονται όλες οι πρακτικές ασφαλείας για το πλοίο και το πλήρωμα, γίνεται αναλυτική παρουσίαση των ενεργειών που γίνεται για τη διαχείριση του έρματος και για την απομάκρυνση του ιζήματος είτε στη θάλασσα είτε στη στεριά. Σε αυτό

κατονομάζεται ο υπεύθυνος αξιωματικός για τη διατήρηση και τήρηση του Σχεδίου και του βιβλίου έρματος, ενώ αναγράφονται και όλες οι απατήσεις που σχετίζονται με το πλοίο.

Σύμφωνα με τους κανονισμούς, ένα πλοίο μπορεί να πραγματοποιήσει εργασίες έρματος στη θάλασσα 200 ναυτικά μίλια μακριά από την πλησιέστερη ακτή, σε βάθος 200 μέτρων¹²⁹. Εάν δεν υπάρχει δυνατότητα τόσο μεγάλης απόστασης από ακτή, μπορεί να τις εκτελέσει σε απόσταση 50 ναυτικών μιλίων τουλάχιστον, και πάλι σε βάθος 200 μέτρων¹³⁰. Εάν το πλοίο, δεν βρίσκεται σε περιοχές που ανταποκρίνονται σε αυτές τι απαιτήσεις, τότε τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν να ορίσουν ελεγχόμενες περιοχές, σε συνεννόηση με τις γειτονικές χώρες που θα μπορέσει το πλοίο να κάνει ερματισμό και αφερματισμό. Ο στόχος είναι το πλοίο να μην παρεκκλίνει από την πορεία του και να μην έχει ιδιαίτερη καθυστέρηση στο ταξίδι του. Εάν ωστόσο, ο Πλοίαρχος αποφασίσει ότι μία τέτοια ενέργεια θα αποτελούσε απειλή της ασφάλειας και της ευστάθειας του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου, λόγω καιρικών συνθηκών ή της κατασκευής του πλοίου ή αστοχίας του εξοπλισμού ή οποιασδήποτε άλλης αιτίας μπορεί να μην την πράξει. Σε μία τέτοια περίπτωση θα πρέπει να γίνει σχετική εγγραφή στο βιβλίο έρματος. Θα πρέπει ωστόσο, πέρα από τις απατήσεις της Σύμβασης, ο Πλοίαρχος να λαμβάνει υπόψη και τις τοπικές απατήσεις και τις οδηγίες που εκδίδει η αρχή κάθε λιμένα, σε ότι αφορά τη διαχείριση έρματος. Για παράδειγμα, η πολιτεία του Καναδά έχει εκδοθεί ένα εγχειρίδιο για τους Πλοίαρχους, στο οποίο αναφέρει τις απαιτήσεις που θα πρέπει να καλύπτουν τα πλοία που εισέρχονται στα χωρικά της ύδατα. Πιο συγκεκριμένα, θα πρέπει ο Πλοίαρχος να εξασφαλίζει ότι το πλοίο διαθέτει Σχέδιο Διαχείρισης Έρματος και πως έχει κάνει ανταλλαγή έρματος πριν εισέλθει στα καναδικά ύδατα. Επιπλέον, δε θα πρέπει να εκφορτώσει θαλασσινό έρμα που είχε φορτωθεί από νερά εκτός της καναδέζικης δικαιοδοσίας, εκτός αν η ανταλλαγή έγινε εκτός των υδάτων της χώρας. Στην ίδια φιλοσοφία, εάν το πλοίο φόρτωσε νερό εκτός των καναδέζικων υδάτων αλλά σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης μη ακολουθώντας το Σχέδιο Διαχείρισης, τότε ο Πλοίαρχος οφείλει να ενημερώσει το Υπουργείο Μεταφορών τουλάχιστον 96 ώρες πριν την είσοδο στη χώρα. Δίνονται στοιχεία ακόμα και για το

¹²⁹ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM), Regulation B-4 §1.1

¹³⁰ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM), Regulation B-4 §1.2

τι σύσταση θα πρέπει να έχει το έρμα (αλμυρότητα νερού τουλάχιστον 30 τοις χιλίοις αν ή ανταλλαγή έγινε 50 ναυτικά μίλια από την ακτή, μια απόδοση τουλάχιστον 95% για την ογκομετρική ανταλλαγή, σε περίπτωση ύπαρξης βιώσιμου οργανισμού τότε επιτρέπεται η ύπαρξη 10 βιώσιμων μικροοργανισμών ανά κυβικό μέτρο μεγαλύτερο από ή ίσο με 50μ σε ελαχίστη διάσταση κ.ο.κ.)¹³¹

Τέλος, εάν ένα πλοίο ακολουθεί τις υποδείξεις της Διεθνούς Σύμβασης, τότε εκδίδεται Πιστοποιητικό Διαχείρισης Θαλάσσιου Έρματος. Σε τακτικές περιόδους γίνονται επιθεωρήσεις για να διαπιστωθεί ότι το πιστοποιητικό είναι εν ισχύ και ότι δεν γίνεται παράβαση κάποιου κανονισμού. Επιπλέον, σε λιμάνια των κρατών μελών που έχουν υπογράψει τη Σύμβαση λαμβάνεται δείγμα έρματος για έλεγχο, όταν ωστόσο, ο έλεγχος δεν δημιουργήσει καθυστέρηση στις εργασίες ή στην αναχώρηση του πλοίου.

Σύμφωνα με τους διεθνείς περιβαλλοντολογικούς κανονισμούς¹³², πλέον έχει θεσπιστεί και ένα επιπλέον μέτρο που αφορά την ρίψη έρματος στη θάλασσα. Πρόκειται για το Πλάνο διαχείρισης της βιορύπανσης, το οποίο αφορά καινούριες πρακτικές που θα πρέπει να υιοθετήσουν τα πλοία μέχρι το 2018 για την καταστροφή των βιώσιμων μικροοργανισμών πριν τον αφερματισμό. Η διαχείριση του πλάνου και ο έλεγχος της σωστής λειτουργίας και της σωστής εισαγωγής πληροφοριών στο σύστημα έγκειται στην ευθύνη του Πλοίαρχου. Το σύστημα αυτό αφορά και τη χρήση αντιρρυπαντικών επιστρώσεων στα κομμάτια του κύτους που αποτελούν περιβάλλοντα ανάπτυξης μικροοργανισμών και μεταφοράς του σε νέα θαλάσσια περιβάλλοντα, τη χρήση ανθεκτικών υλικών στα συστήματα αντλιών και στα τμήμα που δεν βιάφονται, καθώς και υλικά για την εξάλειψη της ανάπτυξης θαλάσσιων οργανισμών στο κήτος, στην προπέλα και στις κόγχες του πλοίου, εκεί όπου αναπτύσσονται συνήθως. Επίσης, ο Πλοίαρχος θα πρέπει να κατευθύνει τον υπεύθυνος αξιωματικό για το περιβάλλον για τη συμπλήρωση του βιβλίου του συστήματος που αφορά τα καταγραφή όλων των σχετικών δεδομένων με το σύστημα, όπως τις ημερομηνίες που τέθηκε σε εφαρμογή το σύστημα, τις ημερομηνίες επισκευής, τις πρακτικές που χρησιμοποιήθηκαν, τις επιθεωρήσεις που έγιναν, ακόμα και τις υποθαλάσσιες επιθεωρήσεις, τις βλάβες του συστήματος, τις διορθωτικές

¹³¹ Witt O' Briens, Master's Guide to Compliance in Canada, Έκδοση 2013

¹³² MEPC. 207(62) & USCG regulation 33 CFR Part 151

ενέργειες, και οποιεσδήποτε άλλες παρατηρήσεις και γενικές επισημάνσεις κριθούν απαραίτητες.

2.4.2. ΠΛΥΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΜΕ ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Μία μέθοδος που χρειάζεται να γίνεται και να ελέγχει ο Πλοίαρχος ότι γίνεται σωστά είναι η πλύση των δεξαμενών φορτίου με αργό πετρέλαιο. Ανακαλύφθηκε, κατόπιν μελετών και δοκιμών, πως το αργό πετρέλαιο αποτελεί έναν πολύ καλό διαλύτη και βοηθά στο καθαρισμό των δεξαμενών και την αφαίρεση των υπολειμμάτων τους. Έτσι, μέρος του φορτίου των πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων χρησιμοποιείται για την χρήση αυτή, με αποτέλεσμα τα υπολείμματα να ενσωματώνονται στο κυρίως φορτίο, χωρίς να μειώνεται η μεταφορική ικανότητα του πλοίου. Ωστόσο, η πλύση δεξαμενών έχει κάποια μειονεκτήματα σε ότι αφορά το κόστος εγκατάστασης και συντήρησης του συστήματος και την αύξηση του χρόνου εκφόρτωσης. Ο Πλοίαρχος όμως, θα πρέπει να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένος, όπως και το υπόλοιπο πλήρωμα του και να είναι σίγουρος ότι όλοι όσοι σχετίζονται με αυτήν τη διαδικασία είναι πλήρως εξοικειωμένοι και δε θα καταφύγουν για εξοικονόμηση χρόνου σε πρακτικές επιζήμιες για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Παλαιότερα, που τα πλοία δεν διέθεταν ξεχωριστή δεξαμενή έρματος, έπρεπε να ελέγξουν ότι κατά την εκφόρτωση του έρματος, το πετρέλαιο που διοχετευόταν στην θάλασσα ήταν ελεγχόμενο. Συνεπώς, εδραιώθηκε το σύστημα της αυτόματης παρακολούθησης και έλεγχου απόρριψης πετρελαίου, με στόχο τον έλεγχο της απορριπτέας ποσότητας, για την μείωση των επιβλαβών επιδράσεων στη θάλασσα. Βάσει των κανονισμών της MARPOL προβλέπεται ότι κάθε δεξαμενόπλοιο άνω των 150 κόρων διαθέτει το παραπάνω σύστημα και ελέγχεται η αναλογία νερού – πετρελαίου. Σε ενδεχόμενη βλάβη του συστήματος η ρίψη σταματά και η επισκευή του είναι απαραίτητη πριν την αναχώρηση του πλοίου για επόμενο ταξίδι.

Πλέον, βάσει των κανονισμών, η οποιαδήποτε ρίψη πετρελαίου έχει απαγορευθεί. Ενώ αν γίνει ρίψη πετρελαίου στη θάλασσα, ελέγχεται αν όλα τα προβλεπόμενα μέτρα είχαν ληφθεί στο πλοίο και αν πρόκειται για σκόπιμη ενέργεια του Πλοίαρχου ή αδιαφορία του. Όταν πραγματοποιείται καθαρισμός δεξαμενών με την μέθοδο που αναφέρθηκε παραπάνω, τότε όλο το φορτίο μαζί με τα υπολείμματα των δεξαμενών, δίνεται στις εγκαταστάσεις του λιμένα εκφόρτωσης για καθαρισμό

στις ειδικά σχεδιασμένες δεξαμενές της στεριάς. Καμία ποσότητα δεν επιστρέφει στη θάλασσα και η μόλυνση από πετρέλαιο μειώνεται δραστικά. Το φορτίο πρώτα μεταφέρεται σε δεξαμενές κατακαθίσεως, όπου εκεί τα βαρύτερα στοιχεία κατακάθονται στον πυθμένα των δεξαμενών, συμπεριλαμβανομένου και του νερού. Στην συνέχεια, μεταφέρονται σε δεξαμενές με φυγόκεντρο για να απαλλαχτεί το φορτίο από τα κατάλοιπα και να παραμείνει το καθαρό φορτίο για εκμετάλλευση.

2.4.3. ΠΡΟΛΗΨΗ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑΣ

Ένα μεγάλο κομμάτι της θαλάσσιας ρύπανσης προκαλείται από τις αέριες εκπομπές των πλοίων. Για το λόγο αυτό, η σχετική σύμβαση έχει αφιερώσει ένα ολόκληρο παράρτημα σε αυτό το ζήτημα. Ο Πλοίαρχος ενός πλοίου, θα πρέπει να ελέγχει ότι τηρούνται αυστηρά όλοι οι κανονισμοί και ότι καταβάλλεται κάθε προσπάθεια σε συνεργασία με την πλοιοκτήτρια εταιρεία που διαχειρίζεται το πλοίο για μείωση των εκπομπών. Τα περισσότερα πλέον, πλοία διαθέτουν διεθνές Πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης του αέρα.

Οι βασικοί ρυπαντές είναι τα οξείδια του θείου, τα οξείδια του αζώτου, οι πτητικές οργανικές ενώσεις και τα αιωρούμενα σωματίδια. Επίσης, λαμβάνονται υπόψη και τα αέρια του θερμοκηπίου όπως το διοξείδιο του άνθρακα. Επειδή, η εμπορική ναυτιλία θεωρείται από τους μεγαλύτερους ρυπαντές της ατμόσφαιρας, έχουν γίνει αρκετές μελέτες στους τρόπους μείωσης του φαινομένου.

Οι λύσεις εστιάζονται κυρίως, στην τεχνολογική εξέλιξη των μηχανών πρόωσης, στην ανάπτυξη συστημάτων που εφαρμόζονται σε ήδη υπάρχοντα συστήματα, στον καλύτερο σχεδιασμό πλοίων, στο σύστημα φορτοεκφόρτωσης και συσκευασίας φορτίων, στα συστήματα ψύξης και πυρασφάλειας, στα καύσιμα και στην χρήση εναλλακτικών τρόπων καυσίμων. Ο Πλοίαρχος, πέρα τον κανονισμών που πρέπει να τηρούνται, οφείλει να ελέγχει ότι το πλοίο είναι συμμορφωμένο με τις απαιτήσεις και έτοιμο να περάσει από τις περιοδικές και ενδιάμεσες επιθεωρήσεις των αρχών και των νηογνώμωνων. Θα πρέπει να εξετάζει ότι τηρείται ένα σύστημα διαχείρισης των πτητικών οργανικών ενώσεων και πως τα καύσιμα που καίγονται είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς. Επιπλέον, όταν εισέρχεται σε Ελεγχόμενες Περιοχές Εκπομπών διοξειδίου του θείου, να συμμορφώνεται το πλοίο με τις απαιτήσεις. Σε αυτές τις περιοχές που γεωγραφικά τοποθετούνται στη Βαλτική θάλασσα και στη Βόρεια θάλασσα, το περιεχόμενο σε θείο των καυσίμων δεν πρέπει

να ξεπέρνα συγκεκριμένα ποσοστά¹³³ καθώς οι περιοχές είναι ευαίσθητες στη ρύπανση με όξινη εναπόθεση. Συνεπώς, πριν την είσοδο σε τέτοιες περιοχές, το καύσιμο που χρησιμοποιείται θα πρέπει να τροποποιείται και να προσαρμόζεται στα όρια που έχουν τεθεί.

2.4.4. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΚΟΥΠΙΔΙΩΝ

Η Σύμβαση MARPOL επιδιώκει να εξαλείψει και να μειώσει την ποσότητα των σκουπιδιών που απορρίπτονται στη θάλασσα από τα πλοία. Η πολιτική σχετικά με τα απορρίμματα εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία, είτε πρόκειται για εμπορικά πλοία, σταθερές ή πλωτές πλατφόρμες, μη εμπορικά πλοία, όπως σκάφη αναψυχής και σκάφη αναψυχής. Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) ασχολήθηκε με την αντιμετώπιση και τη διαχείριση των πηγών θαλάσσιων απορριμμάτων. Το αποτέλεσμα ήταν η τροποποίηση του παρατήματος V. Η αναθεώρηση απαγορεύει την απόρριψη του συνόλου των απορριμμάτων στη θάλασσα.

Τα μέτρα που θέτει το παράρτημα για τη μείωση του φαινομένου αφορούν αρχικά, τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής απορριμμάτων, καθώς η αποτελεσματικότητα των πλοίων για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις απόρριψης της MARPOL εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη διαθεσιμότητα επαρκών λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής, ιδίως εντός ειδικών περιοχών¹³⁴. Ως εκ τούτου, το παράρτημα υποχρεώνει επίσης τις κυβερνήσεις να εξασφαλίσουν την ύπαρξη επαρκών εγκαταστάσεων υποδοχής σε λιμάνια και τερματικούς σταθμούς για την υποδοχή των σκουπιδιών χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση στα πλοία, και σύμφωνα με τις ανάγκες των πλοίων που τις χρησιμοποιούν.

Ένα άλλο μέτρο είναι να ασκείται σχετικός έλεγχος από τις λιμενικές αρχές των κρατών. Σχετικές διατάξεις για την επέκταση του ελέγχου από το κράτος - λιμένα για την κάλυψη των λειτουργικών απαιτήσεων όσον αφορά την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης εγκρίθηκαν το 1994 και τέθηκε σε ισχύ στις 3 Μαρτίου 1996. Επίσης, παρόμοιες τροπολογίες της MARPOL καθιστούν σαφές ότι οι αξιωματικοί

¹³³ 1,5% m/m

¹³⁴ Εδικές περιοχές θεωρούνται: η περιοχή της Μεσογείου, η περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, η περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, η περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας, η περιοχή του Κόλπου, η περιοχή της Βόρειας Θάλασσας, η Ευρύτερη Περιοχή της Καραϊβικής και η περιοχή της Ανταρκτικής.

ελέγχου του κράτους του λιμένα μπορεί να επιθεωρεί πλοίο και ξένης σημαίας , όπου υπάρχουν σαφείς λόγοι να πιστεύεται ότι ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με τις βασικές πλοίου διαδικασίες που σχετίζονται με την πρόληψη της ρύπανσης από σκουπίδια .

Ακόμη, ένα πολύ σημαντικό μέτρο αφορά τα «Σχέδια διαχείρισης απορριμμάτων». Όλα τα πλοία 100 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω, κάθε πλοίο πιστοποιημένο για τη μεταφορά 15 ή περισσότερων ατόμων, και κάθε μόνιμη ή πλωτή εξέδρα θα πρέπει να φέρει ένα σχέδιο διαχείρισης των απορριμμάτων, το οποίο περιλαμβάνει γραπτές διαδικασίες για την ελαχιστοποίηση, τη συλλογή, αποθήκευση, επεξεργασία και διάθεση των σκουπιδιών , συμπεριλαμβανομένης της χρήσης του εξοπλισμού επί του σκάφους¹³⁵ . Το σχέδιο διαχείρισης των απορριμμάτων θα πρέπει να ορίσει το πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για αυτό και θα πρέπει να είναι στη γλώσσα εργασίας του πληρώματος.

Επίσης, θα πρέπει να τηρείται Βιβλίο Αρχείων για τα Σκουπίδια¹³⁶. Ο κανονισμός απαιτεί όλα τα πλοία ολικής χωρητικότητας 400 τόνων και άνω, κάθε πλοίο το οποίο είναι πιστοποιημένο για τη μεταφορά 15 ή περισσότερων ατόμων, που ασχολούνται με ταξίδια σε λιμάνια και σταθμούς ανοικτής θάλασσας, που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους που έχει υπογράψει τη Σύμβαση, και κάθε μόνιμη ή πλωτή εξέδρα, να διαθέτει το παραπάνω βιβλίο και καταγράφει όλες τις εργασίες διάθεσης σκουπιδιών και αποτέφρωσης¹³⁷ . Ο Πλοίαρχος κάθε σκάφους είναι υπεύθυνος να τηρείται το βιβλίο αυτό και να καταγράφονται στοιχεία όπως: Η ημερομηνία, η ώρα , η θέση του πλοίου , την περιγραφή των σκουπιδιών και το εκτιμώμενο ποσό που καίγονται ή απορρίπτονται . Η Καταγραφή θα πρέπει να διατηρείται στο πλοίο για χρονικό διάστημα δύο ετών από την ημερομηνία της τελευταίας καταχώρισης . Ο κανονισμός αυτός συμβάλλει στον έλεγχο του πληρώματος ότι τηρεί τους κανονισμούς και επίσης, κατά της διάρκειας έλεγχου της προέλευσης των απορριπτόμενων σκουπιδιών , μπορεί να εξηγήσει το προσωπικό του

¹³⁵ MARPOL Annex V, Regulation 10.2. Επίσης, το ψήφισμα MEPC.220 (63) παρέχει τις κατευθυντήριες γραμμές του 2012 για την ανάπτυξη των σχεδίων διαχείρισης απορριμμάτων.

¹³⁶ MARPOL Annex V, Regulation 10.3.

¹³⁷ Η Πρότυπη προδιαγραφή για αποτεφρωτήρες του πλοίου (ψήφισμα MEPC.76 (40)) καλύπτει το σχεδιασμό, την κατασκευή, την απόδοση, τη λειτουργία και τον έλεγχο των αποτεφρωτήρων έχουν σχεδιαστεί για την αποτέφρωση απορριμμάτων και άλλων αποβλήτων πλοίου.

πλοίου που προήλθαν όλα τα σκουπίδια τους και να μην τιμωρούνται αδικώς για την εκκένωση των απορριμμάτων , όταν δεν το έχουν πράξει .

Τέλος, ένα βασικό ζήτημα είναι αυτό της απόρριψης κατάλοιπων φορτίου. Κατάλοιπα του φορτίου ορίζονται ως τα απομεινάρια του κάθε φορτίου που δεν καλύπτονται από άλλα παραρτήματα της παρούσας Σύμβασης και τα οποία παραμένουν στο κατάστρωμα ή απομένουν μετά τη φόρτωση ή εκφόρτωσης . Περιλαμβάνουν τη περίσσεια ποσότητα φορτίου ή διαρροής , είτε σε υγρή ή ξηρή κατάσταση είτε αυτή που παρασύρεται στο νερό πλύσης , αλλά δεν περιλαμβάνουν το φορτίο σκόνης που παραμένουν στο κατάστρωμα , μετά το σκούπισμα ή σκόνη στις εξωτερικές επιφάνειες του πλοίου.¹³⁸ Τα κατάλοιπα αυτά δεν μπορούν να ανακτηθούν χρησιμοποιώντας κοινές διαθέσιμες μεθόδους για την εκφόρτωση και πρέπει να ληφθούν υπόψη για απομάκρυνση από το πλοίο.

Κατά γενικό κανόνα , κατάλοιπα φορτίου τα οποία περιέχουν ουσίες που ταξινομούνται ως επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον δεν πρέπει να απορρίπτονται στη θάλασσα , αλλά πρέπει να ληφθούν σε λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής . Όσον αφορά την απόρριψη καταλοίπων φορτίου που δεν περιέχουν ουσίες που ταξινομούνται ως επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον , το αναθεωρημένο Παράρτημα V καθορίζει διαφορετικές απαιτήσεις ανάλογα με το αν αυτές περιέχονται στο νερό πλύσης ή όχι. Όσο για τα στερεά κατάλοιπα χύδην φορτίων θα πρέπει να ταξινομηθούν και να δηλωθεί από τον αποστολέα αν είναι ή όχι επιβλαβή για το θαλάσσιο περιβάλλον , σύμφωνα με τα κριτήρια που ορίζονται στην MARPOL .

2.4.5. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΛΥΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η ρύπανση που προκαλεί ένα πλοίο στη θάλασσα δεν προκαλείται μόνο από το φορτίο ή το έρμα, αλλά ακόμα και από τα λύματα που παράγονται από το ίδιο το πλοίο και το πλήρωμα που ζει και εργάζεται πάνω σε αυτό. Τα λύματα αυτά αφορούν τα απόβλητα από οποιοδήποτε χώρο αποχωρητηρίων και ουρητηρίων, από αποχετεύσεις από χώρους ιατρείων, νιπτήρες πλυσίματος, λουτήρες και αποχετεύσεις στους χώρους αυτούς, από αποχετεύσεις κουζινών ή πλυντηρίων, από αποχετεύσεις σε χώρους μεταφορά ζώων και αλλά νερά που αποβάλλονται όταν αναμιγνύονται με τους παραπάνω πηγές και αποχετεύσεις. Το σχετικό παράρτημα της σύμβασης

¹³⁸ MARPOL Annex V, Regulation 1.2.

MARPOL αφορά όχι μόνο τα εμπορικά πλοία αλλά και τα επιβατηγά ή τα κρουαζιερόπλοια και αθροιστικά ο όγκος της ρύπανσης από όλα μαζί είναι αρκετά μεγάλος.

Οι διατάξεις της σύμβασης ορίζει ότι η ρήψη λυμάτων απαγορεύεται αυστηρά στη θάλασσα, εκτός από πολύ συγκεκριμένες περιπτώσεις. Όταν η απόρριψη γίνεται σε απόσταση μεγαλύτερη των δώδεκα ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή ή εάν τα λύματα ρίπτονται σε απόσταση τεσσάρων ναυτικών μιλίων από την ακτή, αφού πρώτα έχουν πολτοποιηθεί και απολυμανθεί με συστήματα εγκεκριμένα από τις αρμόδιες κρατικές αρχές. Ακόμα, μπορεί να επιτραπεί η ρήψη λυμάτων οπουδήποτε εάν το πλοίο διαθέτει εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων. Η ρήψη θα πρέπει να γίνεται με αργό ρυθμό και εφόσον, η ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 4 μίλια /ώρα.

Ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος να διασφαλίσει ότι τα παραπάνω τηρούνται ρητά. Αν ωστόσο, γίνει ρήψη χωρίς να ισχύουν οι παραπάνω περιπτώσεις, θα πρέπει να αποδείξει ότι πρόκειται για ρήψη λόγω βλάβης του πλοίου και του εξοπλισμού, ή για λόγους ασφαλείας του πλοίου και των επιβαινόντων σε αυτό ή στα πλαίσια διάσωσης ανθρώπου στη θάλασσα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.

ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Εξετάζοντας τη δικαιοδοσία του Πλοίαρχου επί του Πληρώματος και των επιβαινόντων, η ανάλυση γίνεται βάσει των εθνικών νόμων και του Ελληνικού Δικαίου. Λόγω της φύσης του θέματος και του ότι ο Πλοίαρχος υπόκειται στη νομοθεσία του κράτους της σημαίας του πλοίου, εξετάζεται εδώ το δίκαιο της Ελληνικής Σημαίας. Το βασικό όργανο για την δικαιοδοσία αυτή είναι το Ναυτικό Δίκαιο.

Όπως προαναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο κώδικας Ναυτικού Δικαίου χωρίζεται στον Κώδικα Ιδιωτικού και Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Συνεπώς, γίνεται αναλυτική περιγραφή των άρθρων του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου για τις ευθύνες του Πλοίαρχου και του πληρώματος. Ομοίως, αναλύοντας την δικαιοδοσία του γίνονται αναφορές και παραπομπές στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και τις σχετικές διατάξεις του.

Στην περίπτωση παραβάσεων εν πλω είτε εις βάρος άλλου μέλους πληρώματος είτε εις βάρος του πλοίου και του φορτίου που μεταφέρει τότε ακολουθείται ο Ποινικός Κώδικας και ο Πλοίαρχος λειτουργεί βάσει των διατάξεων του. Ο Ποινικός Κώδικας τέθηκε σε ισχύ από 1^η Ιανουαρίου 1951 και αποτελεί ένα ενιαίο κείμενο το οποίο ορίζει επακριβώς τι θεωρείται ποινή, ποια είναι η ισχύς της και ποια είναι τα εγκλήματα με την σχετική τιμωρία τους. Συνεπώς, ένας Πλοίαρχος υλοποιώντας τις νομικές του υποχρεώσεις για την τιμωρία κάποιων εγκλημάτων οφείλει να λειτουργεί βάσει του Κώδικα. Επιπλέον, λαμβάνει υπόψη και τις διατάξεις του Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικα του Εμπορικού Ναυτικού, όπως αυτός κυρώθηκε με τον ν. 6392/52 «Περί κωδικοποίησης διατάξεων αφορωσών τον Ποινικόν και Πειθαρχικόν Κώδικα του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 83/ Α/3-4-52).

Τους παραπάνω κώδικες συμπληρώνουν και συγκεκριμένες διαταγές του Αστικού Κώδικα, όταν αυτές σχετίζονται με παραπτώματα που έλαβαν χώρα στο πλοίο, όπως και με άρθρα του Κώδικα Διοικητικής Δικαιοδοσίας.

Ο Πλοίαρχος πέρα από κυβερνήτης του πλοίου έχει και την ιδιότητα του επικεφαλής του πληρώματος¹³⁹, αποτελώντας συνδετικό κρίκο μεταξύ του πλοιοκτήτη και του πληρώματος. Το πλήρωμα πρόκειται για το σύνολο των προσώπων, τα οποία προσφέρουν τις υπηρεσίες τους εργαζόμενα στο πλοίο, το οποίο αποτελεί μία κινητή οικονομική μονάδα, της ναυτιλιακής επιχείρησης. Βασικό προσδιοριστικό στοιχείο του πληρώματος αποτελεί η ναυτολόγηση του ναυτικού στο πλοίο για να προσφέρει τις υπηρεσίες του ανεξαρτήτως του είδους τους. Στα μέλη του πληρώματος συγκαταλέγεται και ο Πλοίαρχος, εφόσον ναυτολογείται, διαχωρίζεται ωστόσο, από το υπόλοιπο πλήρωμα λόγω των αυξημένων αρμοδιοτήτων του, εξουσιών του και ευθυνών του¹⁴⁰. Όπως ορίζει ο νόμος, έχει τη διοίκηση του πλοίου ενώ του δίνονται και εξουσίες επί των επιβαινόντων του πλοίου να λαμβάνει κάθε μέτρο για την διατήρηση της τάξης, της πειθαρχίας και της υγιεινής για την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου¹⁴¹. Επιπλέον, λόγω του ότι το πλοίο ταξιδεύει εκτός των συνόρων και των υδάτων της χώρας, συχνά φέρει όμως, την ελληνική σημαία και επομένως, πάνω στο πλοίο ισχύει το ελληνικό δίκαιο, ο νόμος αναθέτει στον Πλοίαρχο μία σειρά από δικαιοδοσίες που εμπεριέχουν και άσκηση κρατικής εξουσίας.

Ο Πλοίαρχος, σε σχέση με το πλήρωμα, είναι υπεύθυνος να εξασφαλίζει ότι το πλοίο είναι πλήρως επανδρωμένο, σύμφωνα με τους Διεθνείς Κανονισμούς και με το τι προστάζουν τα κράτη σημαίες. Παράλληλα, οφείλει να ελέγχει και να διασφαλίζει πως όλα τα μέλη του πληρώματος έχουν αναγνωρισμένα κρατικά διπλώματα εν ισχύ, τα οποία στην ιεραρχία αντιστοιχούν στην ειδικότητα τους, ή είναι ανώτερα και ότι είναι κάτοχοι όλων των απαιτούμενων πιστοποιητικών και

¹³⁹ Σαν πλήρωμα εννοούνται «όλα τα εργαζόμενα επί του πλοίου πρόσωπα που αμείβονται με μισθό και είναι οργανικά τεταγμένα σύμφωνα με τον προορισμό του πλοίου αδιάφορα με το είδος της παρεχόμενης εργασίας ή της εγγραφής ή μη αυτών στο ναυτολόγιο του πλοίου ή την ασφάλιση στο ΝΑΤ.(Α.Π. 12/198 ΕΝΔ 14,74)» Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 57.1

¹⁴⁰ Στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου τα άρθρα 37-52 αφορούν τον Πλοίαρχο καθεαυτό, ενώ τα άρθρα 53-83 αφορούν το πλήρωμα.

¹⁴¹ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 104 «Ο πλοίαρχος έχει την εν γένει 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.»

εκπαιδευτικών τίτλων, όπως αυτά προβλέπονται από την Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών Ναυτικών. Σαν αρχή του πλοίου και επιβλέπων όλων, είναι υπεύθυνος να αξιολογεί τους ναυτικούς που βρίσκονται πάνω στο πλοίο του και να τους βαθμολογεί, να εντοπίζει τις όποιες εκπαιδευτικές ανάγκες τους και να ενημερώνει τα αντίστοιχο τμήμα της πλοιοκτήτριας εταιρείας για την κατάσταση τους, για τις επιδόσεις τους και την πορεία τους, όπως επίσης και για την λήξη των συμβάσεων τους, τους μελλοντικούς επαναπατρισμούς, τις αντικαταστάσεις ναυτικών, καθώς και για τις ανάγκες σε κόσμο, όπως αυτές παρουσιάζονται σε διάφορες περιπτώσεις. Τέλος, ο Πλοίαρχος αναλαμβάνει την εξοικείωση των νέων μελών του πληρώματος με το πλοίο και τις αρμοδιότητές τους, την εκπαίδευση των νέο προαχθέντων ναυτικών και διαχειρίζεται τα όποια παράπονα τους εξασφαλίζοντας την αρμονία και τη σωστή συνεργασία εν πλω, η οποία σαν αποτέλεσμα έχει την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου και του κόσμου, τα οποία εξάλλου είναι και τα βασικά ζητούμενα.

3.1. ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Ο Πλοίαρχος σαν υπεύθυνος του πληρώματος είναι αρμόδιος να επιβεβαιώσει ότι αρχικά το πλοίο είναι πλήρως επανδρωμένο σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς και τις νομοθεσίες των κρατών σημαιών, να ελέγχει ότι όλοι οι ναυτικοί που ναυτολογήθηκαν στο πλοίο του έχουν όλα τα απαραίτητα διπλώματα και πιστοποιητικά, τα οποία είναι εν ισχύ και ότι είναι ικανοί να φέρουν εις πέρας τις εργασίες και τα καθήκοντα που τους έχουν ανατεθεί. Την τελευταία αρμοδιότητα του την παρέχει η πλοιοκτήτρια εταιρεία για να διασφαλίσει ότι επίπεδο των ατόμων που εργάζονται στο πλοίο είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις της¹⁴². Από την άλλη, ο Πλοίαρχος βοηθά τους νέο-προσληφθέντες ναυτικούς να εξοικειωθούν τόσο με το καράβι, όσο και με τους χώρους που θα εργάζονται και τον εξοπλισμό που θα χρησιμοποιούν. Βοηθά τους ναυτικούς να γνωριστούν με το υπόλοιπο πλήρωμα, όπως και να συνεργαστούν με άτομα που είναι παλαιότερα στο πλοίο και εξοικειωμένα με τα παραπάνω, να βοηθήσουν στον εγκλιματισμό τους. Για να επιτευχθεί αυτό, χρειάζεται επικοινωνία με κοινή γλώσσα και από τις δύο πλευρές, κάτι που φροντίζει ο Πλοίαρχος να επιτευχθεί. Τέλος, παρέχει ένα εύλογο χρονικό

¹⁴² Κώδικας STCW Section A-1/14

διάστημα στο οποίο ο κάθε καινούριος ναυτικός εγκλιματίζεται πλήρως, προτού κρίνει εάν είναι κατάλληλος για τα καθήκοντα του.

Κάθε σύμβαση ναυτολογήσεως ναυτικού συνομολογείται από τον Πλοίαρχο του κάθε πλοίου, ο οποίος καταρτίζει και το πλήρωμα λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες του πλοιοκτήτη ή του αντιπροσώπου του¹⁴³. Αποτελεί νόμιμος αντιπρόσωπος των δύο τελευταίων και ενεργεί για λογαριασμό τους, ενώ λόγω του ότι ενεργεί μέσα στα όρια των παραγόντων που αντιπροσωπεύει δεν έχει άμεση ευθύνη από τις συμβάσεις. Η διάταξη αυτή θεωρείται δημοσίας τάξεως, επομένως, δε μπορεί η εξουσία που του έχει δοθεί, να του αφαιρεθεί ή να περιοριστεί από τον πλοιοκτήτη. Αντιθέτως, η εξουσία του ενισχύεται από το γεγονός ότι έχει τη δικαιοδοσία να εκλέγει τα μέλη του πληρώματος για να μπορεί να συνεργάζεται με αυτά και επιπλέον, να απολύει όσα θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια και την τάξη στο πλοίο. Ο ναυτικός είναι υποχρεωμένος να εκτελεί την υπηρεσία του σύμφωνα με το νόμο, τη σύμβαση ναυτολογήσεως, τους κανονισμούς και τις κρατικές συνήθειες, υπακούοντας καθ' όλη τη διάρκεια στις εντολές των ανωτέρων του, κυρίως του Πλοίαρχου. Ο τελευταίος μάλιστα έχει το δικαίωμα να αναθέσει στον ναυτικό υπηρεσία διαφορετική από τις αρμοδιότητες του, σύμφωνη όμως με τον βαθμό του¹⁴⁴, για λόγους εξασφάλισης της αξιοπλοΐας και της ασφάλειας.

Η σύμβαση ναυτολογήσεως συντελείται μέσω της εγγραφής της στο ναυτολόγιο του πλοίου. Η εγγραφή αυτή γίνεται από τον τοπικό λιμενάρχη ή πρόξενο¹⁴⁵. Για τον λόγο αυτό, κάθε σύμβαση ναυτικού μεταξύ των στοιχείων που οφείλει να αναφέρει, όπως το όνομα του ναυτολογούμενου ναυτικού, τον τόπο και τον χρόνο γεννήσεως του, την ειδικότητα του, το όνομα του πλοίου, την χωρητικότητα και το διεθνές σήμα του, τον μισθό, την διάρκεια και τα σχετικά λοιπά στοιχεία, οφείλει να αναφέρει το όνομα του πλοιοκτήτη, σε περίπτωση συμπλοιοκτησίας του διαχειριστή και τέλος, του πλοίαρχου.¹⁴⁶

Το Ναυτικό δίκαιο κάνει ειδική μνεία στην σύμβαση του Πλοίαρχου, διαχωρίζοντας την από του υπόλοιπου πληρώματος. Η σύμβαση του, λοιπόν, συνομολογείται μετά του πλοιοκτήτη ή ειδικώς εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του και συντελείται μέσω της εγγραφής της στο ναυτολόγιο. Σε περίπτωση άκυρης ή

¹⁴³ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 39

¹⁴⁴ Διαταγή 659 εδάφιο 2 Αστικός Κώδικας.

¹⁴⁵ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 53

¹⁴⁶ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 54

προφορικής σύμβασης ισχύουν οι γενικές αρχές που διέπουν τις συμβάσεις¹⁴⁷, το οποίο σημαίνει ότι η σύμβαση είναι έγκυρη ακόμα και αν δεν έχει καταρτισθεί εγγράφως ή δεν έχει εγγραφεί στο ναυτολόγιο. Συνεπώς η προβλεπόμενη από τον ΚΙΝΔ διαδικασία έχει αποδεικτική αξία, ωστόσο το έγγραφο καθεαυτό και η εγγραφή της δεν είναι συστατικός τύπος. Η καταβολή του μισθού ξεκινάει από την ημέρα υπογραφής της συμφωνίας για την πρόσληψη του Πλοιάρχου ενώ η υπηρεσία του αρχίζει από την ημέρα που η σύμβαση καταχωρείται στο ναυτολόγιο του πλοίου.

Η καταβολή μισθού στον ναυτικό αποτελεί δικαίωμα του, καθώς αποτελεί αντάλλαγμα στις προσφερόμενες υπηρεσίες του κατά τη διάρκεια της ναυτολόγησής του. Διατάξεις για το μισθό του ναυτικού συναντώνται στο Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου αλλά και στις συλλογικές συμβάσεις εργασίας ανάλογα την κατηγορία και την ειδικότητα των ναυτικών και τις κατηγορίες των πλοίων και συμπληρωματικά στις διατάξεις του Αστικού Κώδικα για τη μίσθωση της εργασίας¹⁴⁸. Τον μισθό τον καταβάλλει ο Πλοίαρχος για λογαριασμό του πλοιοκτήτη, ενώ το δικαίωμα ξεκινά από την κατάρτιση της σύμβασης. Ο μισθός του ναυτικού συμφωνείται να υπολογίζεται μηνιαίως και επομένως, ο ναυτικός δικαιούται να πληρωθεί για όλους τους μήνες και ημέρες που διήρκεσε η ναυτολόγησή του. Εάν η ναυτολόγησή του διήρκεσε λιγότερο από ένα μήνα, τότε βάσει νόμου δικαιούται μισθό ενός ολόκληρου μήνα.¹⁴⁹ Στην περίπτωση που ο ναυτικός έχει υπογράψει σύμβαση αλλά απολυθεί πριν ολοκληρώσει ένα μήνα υπηρεσία, λόγω ασθένειας ή ατυχήματος, δικαιούται με απόφαση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, πλήρη μηνιαίο μισθό αλλά και μισθούς ασθένειας αφαιρώντας το χρονικό διάστημα που καταβλήθηκε πλήρης μηνιαίος μισθός¹⁵⁰. Ο υπολογισμός του μισθού γίνεται στις 31 του κάθε μήνα, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα πρόσθετα επιδόματα που συνυπολογίζονται, όπως αυτά αναφέρονται στις Συλλογικές Συμβάσεις Ποντοπόρων.

Τα επιδόματα χωρίζονται σε γενικά επιδόματα που αφορούν όλες τις ειδικότητες και τα ειδικά επιδόματα που αφορούν συγκεκριμένες ειδικότητες. Στα γενικά επιδόματα περιλαμβάνονται το διορθωτικό επίδομα¹⁵¹, το επίδομα

¹⁴⁷ Α.Π. 633/1971 ΝΟΒ 20.191 Εφ. Αθ. 2004/1972

¹⁴⁸ Κιάντου Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 1, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 2003 (σελ. 235)

¹⁴⁹ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 60

¹⁵⁰ ΎΕΝ 70112/3210/1984

¹⁵¹ Όταν ο υπολογισμός του μισθού γίνεται με βάση τη συλλογική σύμβαση προστίθεται το ποσό των 18.95 ευρώ μηνιαίως ως διορθωτικό επίδομα.

Κυριακών¹⁵², το επίδομα κατώτερου πληρώματος¹⁵³, το επίδομα δεξαμενοπλοίων και επικινδύνων φορτίων¹⁵⁴ και το επίδομα υγραεριοφόρων¹⁵⁵. Τα ειδικά επιδόματα αφορούν το επίδομα του Α' Μηχανικού, το επίδομα Αξιωματικού Ασυρμάτου, το επίδομα Ηλεκτρολόγου, το επίδομα Μαγείρου και το επίδομα Ναυκλήρου, τα οποία αφορούν ποσά που συνυπολογίζονται μηνιαίως στο μισθό τους λόγω των αυξημένων αρμοδιοτήτων. Ο Πλοίαρχος, επομένως, στο τέλος κάθε μήνα, λειτουργώντας εκ μέρους του εργοδότη οφείλει να συνυπολογίζει στους μισθούς τα επιδόματα, όπως επίσης και τις επιπλέον αμοιβές στις ιδιαίτερες εργασίες, όπως ο καθαρισμός αμπαριών, ο καθαρισμός πλευρικών δεξαμενών, ο καθαρισμός δεξαμενών, ο καθαρισμός δεξαμενών πόσιμου νερού, σεντινών, η επίστρωση κυτών, η τοποθέτηση παραφραγμάτων, η μεταφορά φορτίου καταστρώματος, η απομάκρυνση υπολειμμάτων επισκευών, η σύνδεση και αποσύνδεση σωλήνων φορτώσεως, η πρόσδεση σε λίμνες, ο καθαρισμός λεβήτων, ο καθαρισμός διπύθμενων μηχανοστασίου, η αντικατάσταση αυλών λεβήτων, ο καθαρισμός θερμοδοχείου, ο καθαρισμός μηχανολεβητοστασίου, η σύνδεση και αποσύνδεση κιβωτίου αντιστάσεων, η ενασχόληση με έμβολα, χιτώνια και έδρανα, η επιθεώρηση φρένου βαρούλκου, η αντικατάσταση περιέλιξης ενός πηνίου κινητήρα, η συντήρηση, η απόψυξη και ο καθαρισμός ψυγείων, η παραλαβή τροφίμων, η ιδιαίτερη αμοιβή για μεταφορά επιβατών και τέλος, έπειτα από κοινή συμφωνία Πλοίαρχου και μέλους ή μελών πληρώματος, η ανάθεση εργασιών άλλης ειδικότητας.

Αναφορικά με τον υπολογισμό του μισθού, ο νόμος ορίζει ότι αυτός μπορεί να γίνει τόσο με το χρόνο όσο και με το ταξίδι. Σε κάποιες περιπτώσεις, μπορεί να υπολογιστεί και με ποσοστά από το κέρδος ή με το ναύλο, κάτι που όμως δεν προβλέπεται νομικά. Στην περίπτωση που η σύμβαση έχει συμφωνηθεί για διάρκεια

¹⁵² Για όλες τις Κυριακές που το πλοίο ταξιδεύει ή βρίσκεται σε λιμάνι καταβάλλεται το ανωτέρω επίδομα το οποίο είναι σε ποσοστό το 22% του βασικού μισθού. Καταβάλλεται σε όλους ανεξάρτητα από το αν εκείνη τη μέρα καταβάλλεται υπηρεσία ή όχι.

¹⁵³ Στα μέλη κατώτερου πληρώματος καταβάλλεται επιπλέον το ποσό των 87,06 ευρώ μηνιαίως.

¹⁵⁴ Για τους ναυτικούς που υπηρετούν στις κατηγορίες πλοίων που προαναφέρθηκαν {η κατηγορία επικίνδυνα φορτία αφορά πλοία τύπου ORE- BULK- OIL (O.B.O.)} καταβάλλεται επίδομα ίσο με 10% του βασικού μισθού, εφόσον τα πλοία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά υγρών φορτίων. Επίσης, καταβάλλεται σε ναυτικούς που υπηρετούν σε φορτηγά πλοία που μεταφέρουν εύφλεκτα υλικά σε ποσότητα άνω του 5% της συνολικής χωρητικότητας του πλοίου.

¹⁵⁵ Στους ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία μεταφοράς υγραερίου καταβάλλεται κάθε μήνα επίδομα ίσο με το 20% του βασικού μισθού.

ενός ταξιδιού θεωρείται σύμβαση ορισμένου χρόνου. Νοείται ότι ξεκινά από την μέρα που ναυτολογήθηκε ο ναυτικός και ολοκληρώνεται με την εκφόρτωση στο λιμάνι του προορισμού, περιλαμβάνοντας τον πλου υπό έρμα, ενώ πλοία που πραγματοποιούν τακτική γραμμή, θεωρείται ότι ολοκληρώνουν το ταξίδι με την εκφόρτωση στο λιμάνι που προσελήφθη ο ναυτικός¹⁵⁶. Στην περίπτωση που η συνομολογημένη σύμβαση ορισμένου χρόνου ανανεώνεται διαρκώς για περισσότερα ταξίδια, τότε θεωρείται αορίστου χρόνου. Αυτό συμβαίνει επειδή, η σύμβαση ορισμένου χρόνου έγινε για καταστρατήγηση του νόμου χωρίς να επιβάλλεται από άλλες ανάγκες του πλοίου¹⁵⁷. Επιπλέον, στην περίπτωση που ο ναυτικός προσελήφθη για ένα κυκλικό ταξίδι και απολύεται πριν από την συμπλήρωση ενός μήνα, τότε δικαιούται το μισθό ενός ολόκληρου μήνα¹⁵⁸, ενώ το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση που το ταξίδι συντηθεί, ο μισθός παραμένει ο ίδιος.

Εάν καταρτιστεί σύμβαση, ο ναυτικός δικαιούται και προκαταβολή του μισθού του, που θα έχει καθοριστεί από ειδικές συνθήκες, όχι όμως ποσό μεγαλύτερο από τον μισθό που αναλογεί σε ένα μήνα εργασίας¹⁵⁹. Στην περίπτωση που ο ναυτικός έχει υπογράψει προσύμφωνο ναυτολόγησης, λαμβάνοντας προκαταβολή, ωστόσο δεν μεταβεί στο πλοίο και για ναυτολογηθεί, ακόμα και εξαιτίας ασθένειας, είναι υποχρεωμένος να αποδώσει στον πλοιοκτήτη την προκαταβολή¹⁶⁰ καθώς και το αντίτιμο του εισιτηρίου για τη μεταβίβαση του, εφόσον παρέλειψε να ενημερώσει για την ματαίωση του ταξιδιού¹⁶¹ του¹⁶².

Καθ' όλη την υπηρεσία ενός ναυτικού επί ενός συγκεκριμένου πλοίου, ο Πλοίαρχος του πλοίου αυτού έχει την δικαιοδοσία να προβεί σε διάφορες ενέργειες επί του πληρώματος για να εξασφαλίσει την αξιοπλοΐα και την εύρυθμη λειτουργία του πλοίου, ακόμα και αν αυτές αλλάζουν τους όρους της σύμβασης του. Για παράδειγμα, ένας πλοίαρχος δύναται να καταγγείλει τη σύμβαση ναυτολόγησεως ενός ναυτικού, χωρίς καμία αιτία και σε ανύποπτο χρόνο, λόγω της ανάγκης που προκύπτει να εξασφαλιστούν πάνω στο πλοίο οι συνθήκες που επιτρέπουν στο πλοίο την κανονική του λειτουργία και την σωστή του εκμετάλλευση, πράγμα το οποίο

¹⁵⁶ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου άρθρο 71.

¹⁵⁷ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 61

¹⁵⁸ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 60.3 Π.Π.Π. 1733/78 Ε.Ν.Δ. 7, 135

¹⁵⁹ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 64

¹⁶⁰ Σύμφωνα με τις διατάξεις περί αδικαιολόγητου πλουτισμού.

¹⁶¹ Θεωρείται αποζημίωση από αδικοπραξία.

¹⁶² Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 64.1 (Ε.Π. 1378/81, Ε.Ν.Δ. 10,194)

απαιτεί την επιβολή της τάξης και της πειθαρχίας και όπως προαναφέρθηκε και παραπάνω της εύρυθμης λειτουργίας του.¹⁶³ Σε περίπτωση που ο Πλοίαρχος καταγγείλει Σύμβαση ορισμένου χρόνου ενός ναυτικού, κάτι το οποίο έχει τη δικαιοδοσία να το πράξει, δίχως να είναι υποχρεωμένος να τηρήσει την προθεσμία ή να αναφέρει τον λόγο που έπραξε το παραπάνω, τότε ο απολυόμενος ναυτικός δικαιούται μόνο την αποζημίωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και όχι μισθούς υπερημερίας.¹⁶⁴

Ο ναυτικός δικαιούται αποζημίωση όταν απολύεται πριν τη λήξη της σύμβασης του λόγω καταγγελίας της σύμβασης του από τον Πλοίαρχο. Ο υπολογισμός της αποζημίωσης γίνεται βάσει του συμφωνηθέντος μισθού και του μισθού¹⁶⁵ που καταβάλλεται στην πραγματικότητα. Σαν μισθός εννοείται ο βασικός μισθός μαζί με τα επιδόματα και το μέσο όρο των καταβαλλόμενων υπερωριών. Ωστόσο, δεν συνυπολογίζεται η αμοιβή για τις επιπλέον εργασίες, εφόσον δεν αποτελεί κατ' αποκοπή αμοιβή τακτικά καταβαλλόμενη (Ε.Π. 300/96, ΕΝΔ 24,354). Σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις, η αποζημίωση αφορά ποσό ίσο με το μισθό δεκαπέντε ημερών, ποσό το οποίο διπλασιάζεται όταν η απόλυση γίνεται σε ξένη χώρα και συγκεκριμένα σε λιμάνι της Μεσογείου, του Εύξεινου Πόντου, της Ερυθράς θάλασσας¹⁶⁶ ή της Ευρώπης, και τριπλασιάζεται όταν γίνεται σε οποιοδήποτε άλλο λιμάνι του εξωτερικού¹⁶⁷.

3.2. ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΞΟΥΣΙΕΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Ένας Πλοίαρχος σύμφωνα με τους διεθνείς νόμους μπορεί να συγκεντρώνει στο πρόσωπο του ένα πλήθος εξουσιών. Τέτοιες μπορεί να είναι εξουσίες διοικητικές, ποινικές ή πειθαρχικές. Παρακάτω αναλύονται οι εξουσίες αυτές και ο τρόπος που γίνεται χρήση των εξουσιών.

Ωστόσο, σε αυτό το σημείο θα τεθεί ένα περίπλοκο και αμφιλεγόμενο ζήτημα. Ένας Πλοίαρχος είναι ο εκπρόσωπος του κράτους στο πλοίο και σαν κράτος

¹⁶³ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 72.2 «Δικαίωμα Πλοίαρχου για την καταγγελία των συμβάσεων»

¹⁶⁴ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 72.3 «Καταγγελία συμβάσεως ορισμένου χρόνου».

¹⁶⁵ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρα 76,4 και 76.5

¹⁶⁶ Το λιμάνι του Djibouti, βάσει της απόφασης του ΥΕΝ 70112/3065/86 βρίσκεται εκτός των ορίων της Ερυθράς θάλασσας.

¹⁶⁷ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 76

νοείται αυτό της σημαίας που φέρει το πλοίο. Όσο το πλοίο είναι σε διεθνή ύδατα, πάνω στο πλοίο ισχύουν οι νόμοι του κράτους σημαίας. Συνεπώς, ένας Πλοίαρχος μπορεί να πιστοποιήσει γεννήσεις, θανάτους, να επικυρώσει δημόσια έγγραφα και να επιτελεί τέτοιου είδους λειτουργίες. Στο ζήτημα, όμως, του γάμου προκύπτει συζήτηση. Η ελληνική σημαία δεν επιτρέπει σε έναν Πλοίαρχο να τελεί γαμήλιες τελετές και να παντρεύει πάνω στο πλοίο. Ομοίως και το Δίκαιο των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής και της Μεγάλης Βρετανίας δεν αναφέρει κάτι τέτοιο. Σαν γενική ομολογία, παρόλα αυτά, έχει επικρατήσει πως ένας Πλοίαρχος έχει τέτοιο δικαίωμα. Στον αντίποδα, το Ναυτικό Δίκαιο των δύο προαναφερθέντων κρατών κάνουν ειδική μνεία για το θέμα, αφαιρώντας το δικαίωμα αυτό από τους Πλοιάρχους¹⁶⁸. Στην περίπτωση Fisher vs. Fisher, γάμος που διατελέστηκε από Πλοίαρχο αναγνωρίστηκε και θεωρήθηκε έγκυρος από τις αρχές επειδή τελέστηκε στην ανοιχτή θάλασσα και δεν υπήρχε άλλη αρχή. Το αμερικάνικο Κογκρέσο απεφάνθη πως πάνω σε ένα πλοίο υπάρχει νόμος του γάμου και αναφέρεται ότι ο Πλοίαρχος πρέπει να καταγράφει στο ημερολόγιο του πλοίου εάν έχει τελεστεί. Εν κατακλείδι, σχετικά με το ζήτημα, το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο που επιτρέπει σε Πλοιάρχους κρουαζιερόπλοιων να τελούν γάμους σε διεθνή ύδατα και συνοψίζοντας, οποιοσδήποτε γάμος τελεστεί από Πλοίαρχο πλοίου κατά τη διάρκεια ταξιδιού μόνο, είναι έγκυρος.

3.2.1. ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΓΝΗΣΙΟ ΤΗΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ

Σύμφωνα με τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, με επισημειωτική πράξη¹⁶⁹ στις 10 Φεβρουαρίου 2010, έκανε αποδεκτή τη γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους σχετικά με την δικαιοδοσία του Πλοίαρχου Εμπορικών πλοίων να βεβαιώνει το γνήσιο της υπογραφής των μελών του πληρώματος του πλοίου, όσο και του ιδίου. Συγκεκριμένα αναφέρεται πως στον Πλοίαρχο αναλογούν μία σειρά από εξουσίες και

¹⁶⁸ Code Federal Regulations, Title 32, Subtitle a, Chapter VI, Subchapter A, Part 700, Subpart G, Rule 716, - 32 CFR 700.716 “The commanding officer shall not permit a marriage ceremony to be performed on board when the ship or aircraft is outside the territory of the United States, except: (a) In accordance with the local laws... and (b) In the presence of a diplomatic or consular official of the United States”

¹⁶⁹ Αρ. πρωτοκόλλου 3523/01/10,02,2010, άρθρο 7 παρ. 4 του Νόμου 3086/2002 (ΦΕΚ 324/τ. Α')

καθήκοντα που περιέχουν άσκηση κρατικής εξουσίας και έχοντας πειθαρχική και ποινική εξουσία στο πλήρωμα όπως και τις εξουσίες ανακριτικού υπαλλήλου, λόγω της ιδιαιτερότητας της φύσης του επαγγέλματος και της μη ικανότητας να απευθυνθούν άμεσα στα αρμόδια άτομα. Η ταυτότητα του Πλοιάρχου έχει νομικό λόγο και επομένως, οφείλει να του αναγνωριστεί, με εφαρμογή των σχετικών διατάξεων του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας¹⁷⁰, η προαναφερθείσα εξουσία της βεβαίωσης του γνησίου υπογραφής τόσο του ιδίου του εαυτού, όσο και των λοιπών μελών του πληρώματος.

3.2.2 ΠΟΙΝΙΚΗ ΚΑΙ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Όταν ένας ναυτικός διαπράξει κάποια παράβαση υπηρεσιακού χαρακτήρα είτε ενσυνείδητα είτε από αμέλεια, τότε διαπράττει ένα πειθαρχικό παράπτωμα. Σαν παράβαση υπηρεσιακού καθήκοντος εννοούμε κάθε ενέργεια ή παράλειψη ναυτικού, η οποία είναι αντίθετη ή δεν είναι σύμφωνη με όσα προβλέπονται από τους διάφορους σχετικούς ναυτικούς νόμους που αφορούν τη διαγωγή, την πειθαρχία, την εργασία και την συμπεριφορά όλων στο πλοίο. Επιπλέον, παράβαση θεωρείται και η μη συμμόρφωση του με τις οδηγίες και τις διαταγές του Πλοιάρχου και των αρμόδιων αρχών. Τέτοιες διαταγές μπορεί να αναφέρονται τόσο στην εκτέλεση εργασίας όσο και σε ζητήματα που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου. Εάν σε κάποια διαταγή ο ναυτικός διατηρεί επιφυλάξεις ή αντιρρήσεις, οφείλει πρώτα να υπακούσει και στη συνέχεια να ζητήσει εξηγήσεις.

Ο Πλοίαρχος σαν άρχων του πλοίου, διατηρεί το δικαίωμα την τιμωρίας των πειθαρχικών παραπτωμάτων, όπως αυτές προβλέπονται από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Οι ποινές είναι της επίπληξης, του προστίμου, της προσωρινής στέρησης ασκήσεως επαγγέλματος και της οριστικής στέρησης του. Από αυτές, ο Πλοίαρχος μπορεί να επιβάλλει την επίπληξη και το πρόστιμο και εφόσον το πλοίο είναι ελληνικής σημαίας¹⁷¹ μόνο. Το ποια από τις δύο ποινές θα επιβάλλει εξαρτάται από την βαρύτητα του παραπτώματος και τις συνθήκες κάτω από τις οποίες συνέβη. Με άλλα λόγια, ενδέχεται ο Πλοίαρχος να αποδώσει την ίδια τιμωρία σε δύο

¹⁷⁰ Άρθρα 11 και 3 του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας

¹⁷¹ Δεν διατηρεί αυτό το δικαίωμα αν το πλοίο είναι ξένης σημαίας, ακόμα και αν είναι ασφαλισμένο στο Ν.Α.Τ. Αν είναι ξένης σημαίας αναφέρει τον παραβάτη σε ελληνική Λιμενική ή Προξενική Αρχή.

παραπτώματα διαφορετικής βαρύτητας, εάν κρίνει ότι το πιο ελαφρύ διαπράχθηκε με δόλο, ενώ το πιο βαρύ από αμέλεια, ή εάν στο ένα είχε χρόνο να σκεφτεί και να το κρίνει, ενώ στο δεύτερο ενέργησε εν βρασμό ψυχής ή υπό πίεση. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να έχει πολύ έντονο το αίσθημα της δικαιοσύνης και να είναι πολύ προσεχτικός στην επιβολή της ποινής που θα επιλέξει.

Η επίπληξη αφορά την παρατήρηση που γίνεται σε κάποιον ναυτικό με τη μορφή της τιμωρίας. Τις περισσότερες φορές είναι προφορική, μπορεί ωστόσο, να είναι και γραπτή, με σκοπό να θίξει την ηθική του και τον συναισθηματισμό του ενόχου, ώστε να διορθωθεί. Λαμβάνεται όμως και υπόψη σαν επιβαρυντικό για όταν διαπραχθεί ένα νέο παράπτωμα από τον ίδιο. Το πρόστιμο από την άλλη, είναι μία χρηματική ποινή. Μπορεί να φθάσει το ένα πέμπτο του αναγραφόμενου στο ναυτολόγιο μισθού¹⁷² του ναυτικού και να διπλασιαστεί στην περίπτωση που επαναλάβει κάποιο παράπτωμα το ίδιο πρόσωπο σε διάστημα δύο μηνών από το πρώτο. Το πρόστιμο μπορεί να παρακρατηθεί από το μισθό του τιμωρούμενου.

Εάν ο καπετάνιος κρίνει ότι ο παραβάτης θα πρέπει να τιμωρηθεί με ποινή βαρύτερη από τις δύο προαναφερθείσες, τότε θα πρέπει να τον αναφέρει στην ελληνική Λιμενική ή Προξενική Αρχή του πρώτου λιμένα κατάπλου και η υπόθεση να οδηγηθεί σε πειθαρχικό συμβούλιο. Θα πρέπει να συντάξει σχετική έκθεση παραπομπής και να οριστεί η πειθαρχική ποινή που αρμόζει. Συνήθως οι ποινές αυτές αφορούν σοβαρά πειθαρχικά παραπτώματα.

Το σημαντικό είναι να μην τιμωρηθεί ο ναυτικός για το ίδιο παράπτωμα δύο φορές, πράγμα που απαγορεύεται από το πειθαρχικό δίκαιο. Επιβολή δύο πειθαρχικών ποινών για το ίδιο παράπτωμα συμβαίνει όταν ο Πλοίαρχος επιβάλει την ποινή της επίπληξης ή του προστίμου στον τιμωρούμενο για ένα παράπτωμα που αποτελεί και ποινικό αδίκημα και μέσα από την υποβολή της δικογραφίας και την ενέργεια της προανάκρισης γίνεται ειδική έκθεση παραπομπής στο πειθαρχικό συμβούλιο για να τιμωρηθεί πειθαρχικά για δεύτερη φορά. Βέβαια ο ναυτικός διατηρεί το δικαίωμα να ασκήσει έφεση εάν το πράξει έγκαιρα, δηλαδή σε διάστημα μικρότερο των τεσσάρων μηνών από την επιβολή των ποινών. Δεδομένου όμως, του

¹⁷² Αναφέρεται στον βασικό μισθό της ατομικής σύμβασης του ναυτικού, ο οποίος αναγράφεται στο ναυτολόγιο. Εάν δεν έχει αναγραφεί ο μισθός τότε υπολογίζεται ο μισθός που αναγράφεται για άλλους ναυτικούς της ίδιας ειδικότητας που ναυτολογήθηκαν πριν από τον τιμωρούμενο. Εάν δεν υπάρχει ούτε αυτός τότε χρησιμοποιείται ο μισθός της συλλογικής σύμβασης.

ότι λίγοι γνωρίζουν αυτό το δικαίωμα έφεσης που έχουν, δίνεται έμφαση στο ότι ο Πλοίαρχος θα πρέπει να είναι πολύ προσεκτικός όταν ασκεί το δικαίωμα της τιμωρίας σε παραπτώματα που συνιστούν ταυτόχρονα και ποινικά αδικήματα. Για τον λόγο αυτό θα πρέπει να είναι σε θέση να κάνει προανάκριση και να καταρτίσει σχετική δικογραφία σε βάρος του δράστη. Με αυτό τον τρόπο πριν την παραπομπή στο πειθαρχικό συμβούλιο, η διάπραξη του εγκλήματος θα πρέπει να είναι βέβαιη και να προϋπάρχει συνεννόηση μεταξύ Πλοίαρχου και Αρχών.

Για να επιβληθεί από τον Πλοίαρχο ποινή της επίπληξης ή του προστίμου θα πρέπει να ακολουθηθεί μια συγκεκριμένη διαδικασία από τον Πλοίαρχο. Αρχικά, χρειάζεται να βεβαιωθεί για τη διάπραξη του παραπτώματος και τη βαρύτητα του. Στη συνέχεια καλεί τον τιμωρούμενο σε απολογία και όταν αποφασιστεί η ποινή τότε καταχωρείται στο ποινολόγιο του πλοίου. Η καταχώρηση γίνεται με τον αύξοντα αριθμό της αναγραφόμενης απόφασης επιβολής ποινής, το ονοματεπώνυμο του τιμωρούμενου ναυτικού, ο βαθμός του, η ειδικότητά του, ο αριθμός ναυτικού φυλλαδίου, ο αριθμός διπλώματος του, η ημερομηνία και ο τρόπος επιβολής της ποινής και το παράπτωμα που διαπράχθηκε με τρόπο σαφή και περιληπτικό, όπως και η επιβαλλόμενη ποινή. Αφού υπογράψει ο Πλοίαρχος, καλείται να υπογράψει και ο ναυτικός. Αν αρνηθεί να υπογράψει τότε καταγράφεται στα πρακτικά. Μόλις το πλοίο καταπλεύσει σε λιμάνι όπου υπάρχει ελληνική Λιμενική ή Προξενική Αρχή τότε ο Πλοίαρχος μαζί με τα υπόλοιπα έγγραφα παραδίδει και το ποινολόγιο του πλοίου. Αν υπάρχει σημείωση για άρνηση υπογραφής ή έφεση από πλευράς του κατηγορούμενου τότε η πράξη εκδικάζεται σε δεύτερο βαθμό, χωρίς να είναι απαραίτητη η παρουσία του ναυτικού. Το πρόστιμο που καθορίζεται τελικά από την αρμόδια αρχή παρακρατείται από τον μισθό του. Τέλος, επειδή το ποινολόγιο είναι επίσημο έγγραφο του πλοίου δεν επιτρέπεται διαγραφή ποινής που έχει ήδη επιβληθεί.

3.2.3. ΕΞΟΥΣΙΑ ΑΝΑΚΡΙΤΙΚΟΥ ΥΠΑΛΛΗΛΟΥ

Πέρα από την εξουσία που διακατέχει ο Πλοίαρχος για να καθορίζει πειθαρχικές ποινές, συγκαταλέγεται στους ανακριτικούς υπαλλήλους που μαζί με τους εισαγγελείς είναι τα πλέον υπεύθυνα όργανα για δίωξη εγκλημάτων. Βάσει της συγκεκριμένης αρχής, στην περίπτωση που συμβεί κάποιο ατύχημα από αμέλεια

πάνω στο πλοίο, ή κάποιο αδίκημα όσο αυτό βρίσκεται εν πλω ή αγκυροβολημένο σε κάποιο λιμάνι που δεν υπάρχει Λιμενική ή Προξενική αρχή, ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος να προβεί στην διενέργεια της προανάκρισης.¹⁷³ Στην ουσία, λόγω απουσίας εισαγγελέα, αναλαμβάνει εκείνος τα χρέη ανακριτικού υπαλλήλου, τα οποία είναι συγκεκριμένα και ακολουθούν τις συγκεκριμένες δικονομικές διάταξης της προανάκρισης. Αρχικά, η προανάκριση αποτελείται από τα εξής στάδια, τα οποία οφείλει να τηρήσει ο Πλοίαρχος προκειμένου να κάνει τη διερεύνηση και να εξαγάγει ένα ορθό πόρισμα: αυτοψία, έρευνα, κατάσχεση, πραγματογνωμοσύνη, εξέταση μάρτυρος και εξέταση κατηγορουμένου. Σχετικά με την σειρά των προαναφερθέντων σταδίων, αυτή δεν είναι δεσμευτική, ωστόσο κατά κοινό κανόνα η εξέταση του κατηγορουμένου γίνεται πάντα τελευταία. Για τη διευκόλυνση της όλης διαδικασίας και για τυπικούς λόγους, ορίζεται και ένας βοηθός σαν Γραμματέας, που τις περισσότερες φορές είναι ο Υποπλοίαρχος. Εξετάζοντας αναλυτικότερα, ένα ένα τα στάδια της προανάκρισης, το πλέον σημαντικό είναι από την πρώτη στιγμή που θα πληροφορηθεί την ύπαρξη ενός συμβάντος ο Πλοίαρχος, να σπεύσει στον χώρο, ώστε να δει ο ίδιος από κοντά τον τόπο που συνέβη το περιστατικό, τον δράστη, το θύμα καθώς και τα πρόσωπα που παρευρέθησαν και αποτελούν τους μάρτυρες. Με άλλα λόγια να διενεργήσει την αυτοψία του χώρου. Εξετάζει λεπτομερέστερα τόσο τον περιβάλλοντα χώρο και ότι υπάρχει σε αυτόν, τραβάει φωτογραφίες και φροντίζει να έχει πλήρη απεικόνιση του μέρους, ώστε να χρησιμοποιηθούν στην έκθεση αυτοψίας που συντάσσει στο τέλος της διαδικασίας αυτής. Παράλληλα, οφείλει να εξασφαλίσει ότι ο χώρος θα μείνει ανέπαφος μέχρι την ώρα της αυτοψίας και τίποτα δε θα αλλοιωθεί. Στη συνέχεια, ερευνά διεξοδικά το χώρο που έγινε το γεγονός, συλλέγοντας οποιοδήποτε στοιχείο μπορεί να σχετίζεται με ό,τι συνέβη, όπως προσωπικά αντικείμενα, έγγραφα, επιστολές και διάφορα όργανα. Εάν θεωρηθεί ότι κάποιος από το πλήρωμα φέρει πάνω του ή αποκρύπτει κάποιο στοιχείο που μπορεί να επηρεάσει την έρευνα, τότε ο Πλοίαρχος τον καλεί να το παραδώσει. Στην περίπτωση που αρνηθεί ή αντισταθεί τότε μπορεί να γίνει σωματική έρευνα ακόμα και με τη χρήση βίας, εξασφαλίζοντας ότι δε θα θιχτεί η αιδώ του ή η σωματική του ακεραιότητα. Όλα τα αντικείμενα που βρήκε ο Πλοίαρχος κατάσχονται και φυλάσσονται με ασφάλεια για να προωθηθούν, εφόσον απαιτηθεί στην πορεία σε

¹⁷³ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 241

κάποια κρατική αρχή ή δικαστήριο, ενώ καταγράφονται στην έκθεση κατασχέσεως, η οποία συνοδεύει την έκθεση της έρευνας.

Εάν κριθεί από τον Πλοίαρχο πως το ατύχημα ή αδίκημα που συνέβη απαιτεί τις εξειδικευμένες γνώσεις κάποιου από το πλήρωμα του, τότε μπορεί να ορίσει με ειδική πράξη πραγματογνώμονες¹⁷⁴, οι οποίοι είναι ειδικοί¹⁷⁵. Αξιοσημείωτο είναι πως όταν οριστούν από τον Πλοίαρχο, δεν έχουν το δικαίωμα να αρνηθούν τον διορισμό τους και αφού ορκιστούν¹⁷⁶, προχωρούν στην εκτέλεση του έργου τους που δεν είναι άλλο από την έρευνα της υπόθεσης και την έγγραφη αναφορά όλων των πορισμάτων στον Πλοίαρχο με ειδική και αιτιολογημένη έκθεση, της οποίας ο χαρακτήρας είναι καθαρά συμβουλευτικός και σε καμία περίπτωση δεν δεσμεύει τον Πλοίαρχο να την λάβει υπόψη του.

Έπειτα όλα τα άτομα τα οποία έχουν πληροφορίες σχετικά με την υπόθεση που ερευνάται, είτε επειδή ήταν παρόντες στο συμβάν, άκουσαν ή είδαν κάτι, είτε επειδή άκουσαν ιστορίες από τρίτο πρόσωπο, καλούνται να καταθέσουν στον Πλοίαρχο ως μάρτυρες¹⁷⁷. Εκείνοι που θα κληθούν οφείλουν να καταθέσουν αλλιώς θα προσέλθουν με τη χρήση βίας. Η εξέταση γίνεται σε εμπιστευτικό κλίμα, παρουσία μόνο του Πλοίαρχου και ακόμα δύο ατόμων που είναι μάρτυρες λήψεως κατάθεσης του ανακρινόμενου, οι οποίοι θα πρέπει να είναι άνω των δεκαεπτά ετών, όχι συγγενείς του Πλοίαρχου, και σε καλή νοητική κατάσταση. Η εξέταση των μαρτύρων γίνεται ερωτώντας πρώτα τα στοιχεία τους, συμπεριλαμβανομένου ονόματος, τόπου και ημερομηνίας γεννήσεως, τόπου κατοικίας κ.ο.κ., έπειτα για

¹⁷⁴ Υπάρχουν οι εξής περιορισμοί στον διορισμό: α) να μην είναι άτομα κάτω των 21 χρόνων και β) να μην εμπλέκονται στην συγκεκριμένη υπόθεση.

¹⁷⁵ Για παράδειγμα να ζητηθεί η γνώμη του Α΄ Μηχανικού για κάτι που σχετίζεται με τη μηχανή, ή του Ηλεκτρολόγου, ή του Μαγείρου κλπ.

¹⁷⁶ Η ορκωμοσία είναι απαραίτητη προϋπόθεση, αλλιώς μπορεί να ακυρωθεί η όλη διαδικασία. Ο όρκος διαβάζεται από τον Πλοίαρχο και επαναλαμβάνεται από τους πραγματογνώμονες με ακουμπισμένο το δεξί χέρι στο Ευαγγέλιο. Εάν, ωστόσο, είναι αλλόθρησκοι ή άθεοι, τότε ο όρκος προσαρμόζεται στη θρησκεία τους ή επικαλούνται την τιμή της συνείδησής τους ότι ο σκοπός είναι η ανακάλυψη της αλήθειας. Το κείμενο του όρκου είναι το εξής: «Ορκίζομαι να διεξαγάγω την πραγματογνωμοσύνη που μου ανατίθεται με κάθε αμεροληψία και επιμέλεια και με κάθε μυστικότητα, έχοντας σαν μοναδικό σκοπό την ανακάλυψη της αλήθειας. Ας μου είναι ο Θεός βοηθός και το ιερό ευαγγέλιο».

¹⁷⁷ Μάρτυρας μπορεί να είναι οποιοσδήποτε, ανεξαρτήτου ηλικίας, φύλου, εθνικότητας ή ειδικότητας στο πλοίο. Εξαιρούνται όσοι είναι παράφρονες, ανίκανοι να παραστήσουν επακριβώς τα γεγονότα ή επιπλέον επειδή είναι συγγενής πρώτου βαθμού του δράστη ή υπαίτιου, ή επειδή ενδέχεται η κατάθεσή τους να ενοχοποιήσει τους ίδιους.

όποια πιθανή σχέση με τον κατηγορούμενο και στη συνέχεια ορκίζεται¹⁷⁸ ότι θα πει την αλήθεια μόνο. Έπειτα, αναφέρει όλα τα γεγονότα που υπέπεσαν στην αντίληψη του, ενώ αν πληροφορήθηκε κάτι, το μεταφέρει, ενημερώνοντας ωστόσο για τα στοιχεία εκείνων που του παρείχαν τις παραπάνω πληροφορίες, ώστε να εξεταστούν στην πορεία και αυτά από τον Πλοίαρχο. Στην περίπτωση που ο μάρτυρας αντιμετωπίζει κάποιο πρόβλημα ακοής, ερωτάται γραπτώς και απαντά προφορικά, ενώ αν έχει και πρόβλημα ομιλίας δικαιούται να απαντήσει γραπτά. Εάν δεν γνωρίζει την ελληνική γλώσσα μπορεί να οριστεί διερμηνέας από τον Πλοίαρχο, ο οποίος μπορεί να είναι οποιοσδήποτε εκτός εκείνων που εξετάστηκαν σαν μάρτυρες ή διορίστηκαν σαν πραγματογνώμονες. Στην σπάνια περίπτωση, που η μητρική γλώσσα του μάρτυρα είναι σπάνια και δεν υπάρχει διαθέσιμος διερμηνέας, μπορεί να γράψει την μαρτυρία- κατάθεση του στην γλώσσα του.

Αφού συγκεντρωθούν όλα τα αποδεικτικά στοιχεία, όλες οι απαραίτητες μαρτυρίες και συνταχθούν οι εκθέσεις, τότε καλείται ο κατηγορούμενος για να απολογηθεί. Ο τελευταίος με τη σειρά του έχει το δικαίωμα να αρνηθεί να απολογηθεί ή στην περίπτωση που τελικά δεχτεί, έχει την επιλογή της προφορικής ή της γραπτής απολογίας. Ξεκινώντας, δίνει όλα τα στοιχεία του που αφορούν στην ταυτοποίηση του και συνέχεια πληροφορείται από τον Πλοίαρχο για τις πράξεις που κατηγορείται και πρέπει να απολογηθεί. Κατά την διάρκεια της προφορικής του απολογίας κανείς δεν πρέπει να τον διακόψει και όλες οι ερωτήσεις γίνονται στο τέλος της απολογίας. Βασική προϋπόθεση είναι οι ερωτήσεις να μην είναι παραπειστικές. Στην περίπτωση της προφορικής απολογίας, ο Πλοίαρχος του παρέχει ένα πλήθος ερωτήσεων διασαφηνίζοντας έτσι το περιεχόμενο της απολογίας. Επιπρόσθετα, εάν ο κατηγορούμενος επικαλεστεί άτομα ή περιστατικά για την υπεράσπισή του, τότε ο Πλοίαρχος θα πρέπει να εξετάσει τα άτομα και να ερευνήσει τα γεγονότα.

Στο τέλος της απολογίας, συγκεντρώνεται όλο το προανακριτικό υλικό, μαζί με τα αποδεικτικά στοιχεία, τις ειδικές εκθέσεις, τις φωτογραφίες, όπως και τα αντίγραφα των εγγραφών στο ημερολόγιο της γέφυρας και τις καταστάσεις

¹⁷⁸ Και εδώ ο όρκος απαγγέλλεται από τον Πλοίαρχο και επαναλαμβάνει ο μάρτυρας έχοντας το δεξί του χέρι στο Ευαγγέλιο. Το κείμενο του όρκου έχει ως εξής: «Ορκίζομαι ενώπιον του Θεού να πω ευσυνειδήτως όλη την αλήθεια χωρίς να προσθέσω ή να κρύψω τίποτε». Εάν είναι αλλόθρησκος και πάλι προσαρμόζεται ο όρκος, ενώ αν είναι άθεος τότε το κείμενο αλλάζει ως ακολούθως: «Δηλώνω επικαλούμενος τη τιμή και τη συνείδηση μου ότι θα πω όλην την αλήθεια και μόνη την αλήθεια χωρίς να προσθέσω ή να κρύψω τίποτε.»

πληρώματος και παραδίδονται στην Ελληνική Λιμενική Αρχή ή σε έμμισθη Προξενική Αρχή του πρώτου λιμένα κατάπλου.

Σε ορισμένες περιπτώσεις δύναται να κριθεί απαραίτητη η προφυλάκιση του κατηγορουμένου. Αυτές μπορεί να είναι αφενός, η περίπτωση που το αδίκημα που διέπραξε είναι κακούργημα, δηλαδή εγκληματική πράξη στην οποία ο νόμος επιβάλλει ποινή ελάχιστης φυλάκισης πέντε ετών. Αφετέρου, στην περίπτωση που το διαπραχθέν αδίκημα θεωρείται πλημμέλημα, ο Πλοίαρχος έχει δικαίωμα να προφυλακίσει τον κατηγορούμενο εφόσον το αδίκημα αυτό ορίζει ο Νόμος ότι απαιτεί τιμωρία με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον τριών μηνών, ή ο δράστης είναι ιδιαίτερα επικίνδυνος ή αλλοδαπός ή ικανός να δραπετεύσει ή εφόσον το πλοίο πρόκειται να καταπλεύσει σε ελληνικό λιμάνι σε σύντομο χρονικό διάστημα. Στην περίπτωση πλημμελήματος, και εφόσον το πλοίο δεν καταπλεύσει σε ελληνικό λιμάνι σύντομα, αλλά ωστόσο, ο δράστης είναι επικίνδυνος και το αδίκημα χρίζει ποινής τουλάχιστον τριών μηνών, ο Πλοίαρχος διατηρεί το δικαίωμα προφυλάκισης του κατηγορουμένου έως τον κατάπλου σε λιμάνι και την παράδοση του σε Ελληνική Λιμενική ή Προξενική Αρχή. Εφόσον όμως, καμία από την παραπάνω περιπτώσεις δεν ισχύει, τότε η προφυλάκιση θεωρείται παράνομη.

Σχετικά με την προφυλάκιση, υπάρχουν συγκεκριμένες οδηγίες που οφείλει να ακολουθεί ο Πλοίαρχος. Αρχικά, όταν προφυλακιστεί ο κατηγορούμενος, ο Πλοίαρχος οφείλει παράλληλα να τον απολύσει από το πλοίο και να κάνει τις σχετικές εγγραφές στο ημερολόγιο σημειώνοντας τον τόπο και τον χρόνο της προφυλάκισης και τους λόγους που την προκάλεσαν. Αν ο κατηγορούμενος δεν προφυλακιστεί, τότε η απόλυση του δεν θεωρείται υποχρεωτική. Επιπλέον, ο χώρος που θα επιλεγεί για την προφυλάκιση, θα πρέπει να είναι ο καταλληλότερος, ώστε να μην ωθεί τον κατηγορούμενο σε τάσεις απόδρασης ή αυτοκτονίας. Με άλλα λόγια, θα πρέπει να είναι με ισχυρά τοιχώματα, ενισχυμένη πόρτα, ψηλή οροφή και με μικρά ανοίγματα. Μαζί του ο κατηγορούμενος απαγορεύεται να φέρει κάθε αντικείμενο που μπορεί να τον βοηθήσει να αποδράσει ή να αυτοτραυματιστεί προκαλώντας μέχρι και αυτοκτονία.¹⁷⁹ Ακόμα, αν κάνει χρήση ναρκωτικών, προκειμένου να αποφευχθεί αυτοτραυματισμός λόγω στερητικού συνδρόμου, συνιστάται το δέσιμο του. Τέλος,

¹⁷⁹ Πιο συγκεκριμένα απαγορεύονται ψαλίδια, λεπίδες, καρφίτσες, μαχαίρια, σουγιάδες, ξυραφάκια, σπάγκος, κορδόνια, σχοινιά, λουριά κ.ο.κ. Επιτρέπονται μόνο κλινοσκεπάσματα, στρώμα και βιβλία.

απαιτείται εικοσιτετράωρη παρακολούθηση του με την τοποθέτηση φρουρού έξω από τον χώρο της προφυλάκισης του.

Ο Πλοίαρχος, εν κατακλείδι, έχει το δικαίωμα να διατάζει προσωρινή αναστολή της προφυλάκισης του, δηλαδή να βγάζει τον κατηγορούμενο εκτός του κρατητηρίου, με προσωπική του ευθύνη ότι θα είναι ασφαλής¹⁸⁰ και καταγράφοντας τις χρονικές αυτές περιόδους αναλυτικά στο ημερολόγιο.

3.3 ΠΟΙΝΙΚΑ ΑΔΙΚΗΜΑΤΑ - ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ

Ένα πολύ σημαντικό ζήτημα για την ασφάλεια του πλοίου αποτελεί η πειθαρχία και η τάξη, κάτι το οποίο όμως δεν αποτελεί πάντα εύκολη υπόθεση, καθώς οι ιδιόμορφες συνθήκες του επαγγέλματος του ναυτικού και ο μακροχρόνιος εγκλεισμός στο πλοίο δημιουργούν δυσκολίες επηρεάζοντας την ψυχολογία και τη συμπεριφορά. Την κατάσταση αυτή καλείται να διαχειριστεί ο Πλοίαρχος σαν επικεφαλής του πληρώματος και υπεύθυνος για την ασφάλεια του και για την ασφάλεια του πλοίου και του φορτίου. Σύμφωνα με τον Ποινικό Κώδικα κάθε ενέργεια που ενδέχεται να διαταράξει την τάξη στο πλοίο αποτελεί μια ειδική μορφή εγκλήματος, το οποίο πρέπει να αντιμετωπιστεί με την κατάλληλη τιμωρία και ο μόνος που έχει την δικαιοδοσία να την ορίσει και να πράξει τα δέοντα για την επαναφορά της πειθαρχίας είναι ο Πλοίαρχος. Προκειμένου να εξεταστούν ορθά και εμπειριστωμένα οι ενέργειες του Πλοίαρχου στα πιθανά αδικήματα, θα ήταν χρήσιμο να εξεταστεί τι ορίζεται σαν έγκλημα. Έγκλημα, λοιπόν, είναι κάθε ανθρώπινη πράξη ή παράλειψη, η οποία τυγχάνει να είναι άδικη, καταλογιστή και να τιμωρείται από τον Νόμο. Πιο αναλυτικά, για να υπάρξει ένα έγκλημα θα πρέπει να συνυπάρξουν τα παρακάτω στοιχεία: Θα πρέπει να είναι μία ανθρώπινη πράξη¹⁸¹ ή μία παράλειψη¹⁸², η οποία θα πρέπει ταυτόχρονα να είναι και άδικη, δηλαδή να απαγορεύεται από τον Νόμο¹⁸³. Παράλληλα, η συγκεκριμένη ανθρώπινη πράξη θα

¹⁸⁰ Σε περίπτωση διαφυγής μέσω πτώσης στη θάλασσα, είτε φτάσει στη στεριά είτε πνιγεί, υπαίτιος θεωρείται ο Πλοίαρχος βάσει του άρθρου 172 του Ποινικού Κώδικα «Περί ελευθερώσεως κατηγορουμένου».

¹⁸¹ Ως πράξη ορίζεται κάθε θεληματική εξωτερική ενέργεια του ανθρώπου.

¹⁸² Παράλειψη ορίζουμε κάθε θεληματική αποχή από κάποια ενέργεια.

¹⁸³ Παραδείγματα άδικων πράξεων: αφαίρεση ανθρώπινης ζωής, κλοπή, απάτη, εξύβριση. Παραδείγματα άδικων παραλείψεων: παράλειψη διάσωσης της ζωής κάποιου, όταν μάλιστα

πρέπει να μπορεί να καταλογιστεί στον δράστη, ο οποίος θα πρέπει να είναι σε θέση να αντιληφθεί τη σημασία της άδικης πράξης ή παραλείψεως του, ανάλογα το ώριμο της ηλικίας του, και το πνευματικό και ψυχικό υγιές του. Τέλος, μία ακόμη προϋπόθεση είναι η άδικη πράξη ή παράλειψη να είναι καταλογιστή και να τιμωρείται από τον Νόμο με συγκεκριμένη ποινή, καθώς εάν δεν υπάρξει συγκεκριμένη τιμωρία τότε δε μπορεί να θεωρηθεί έγκλημα.

Παρακάτω παρουσιάζονται τα βασικά είδη εγκλημάτων και πως αντιμετωπίζονται και τιμωρούνται από τον Πλοίαρχο.

3.3.1 ΕΙΔΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ

Ο Πλοίαρχος διατηρεί το δικαίωμα υπαναχώρησης του πλοίου, στην περίπτωση που ο ναυτικός αδικαιολογήτως δεν επιβιβασθεί στο πλοίο κατά την ημέρα της ναυτολογήσεως του.¹⁸⁴ Οποιαδήποτε αδικαιολόγητη καθυστέρηση, η οποία με τη σειρά της θα καθυστερήσει το πλοίο από την προκαθορισμένη πορεία, θέτοντας σε κίνδυνο τον ναύλο δεν είναι επιτρεπτή. Το ίδιο ισχύει και καθ' όλη την διάρκεια την ναυτολόγησης του ναυτικού στο πλοίο και δίνει τη δυνατότητα στον Πλοίαρχο να υπαναχωρήσει εάν ο ναυτικός απουσιάζει από το πλοίο παρανόμως, λύοντας αυτομάτως την σύμβασή του.¹⁸⁵

Στην περίπτωση που κάποιο μέλος του πληρώματος απουσιάζει αδικαιολόγητα από το πλοίο, στην διάρκεια που εκτελούνται βάρδιες στο πλοίο αλλά δεν εκτελεί ο ίδιος διατεταγμένη υπηρεσία, τότε διαπράττει το έγκλημα της **παράνομης απουσίας**¹⁸⁶. Ο δράστης μπορεί να είναι οποιοδήποτε μέλος πλοίου με ελληνική σημαία, ο οποίος εξέρχεται από το πλοίο χωρίς πρώτα, να έχει πάρει άδεια από τον Πλοίαρχο ή τον αρμόδιο αξιωματικό¹⁸⁷ ή ακόμα και αν έχει πάρει, αργήσει να επιστρέψει άνευ δικαιολογημένης αιτιολογίας¹⁸⁸. Ο Πλοίαρχος διενεργεί, αρχικά,

δεν τίθεται σε κίνδυνο η ζωή του διασώστη, παράλειψη αναγγελίας της σχεδιαζόμενης επιβουλής του Πλοίαρχου από εκείνον που την αντιλήφθηκε.

¹⁸⁴ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 55

¹⁸⁵ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 69

¹⁸⁶ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 205

¹⁸⁷ Για το προσωπικό της γέφυρας ή γενικών καθηκόντων, αρμόδιος αξιωματικός θεωρείται ο Υποπλοίαρχος, ενώ για το προσωπικό της μηχανής, ο Α' Μηχανικός.

¹⁸⁸ Για παράδειγμα, εάν ο ναύτης που κάνει τη βάρδια 20:00-24:00 φεύγει από το πλοίο χωρίς άδεια στις 17:00 ενώ σε εξέλιξη βρίσκονται οι βάρδιες. Άλλο παράδειγμα: Ο Γ' Μηχανικός της βάρδιας 12:00-16:00 φεύγει από το πλοίο στις 10:00, αφού έχει πάρει άδεια από τον

μία έρευνα σχετικά με την παράνομη πράξη και προχωρά σε σύνταξη σχετικής έκθεσης, προσλαμβάνοντας σαν γραμματέα τον Υποπλοίαρχο αν ο δράστης ανήκει στο προσωπικό του καταστρώματος, ή τον Α' Μηχανικό αν ανήκει στο προσωπικό της μηχανής. Το αντίγραφο της έκθεσης το επισυνάπτει στη σχετική εγγραφή του ημερολογίου και αν έχει χρόνο μέχρι να αποπλεύσει, το πρωτότυπο το καταθέτει στην τοπική λιμενική ή προξενική αρχή. Σε διαφορετική περίπτωση, δηλαδή το πλοίο πρέπει να αποπλεύσει άμεσα ή η απουσία του δράστη γίνεται αντιληπτή ενώ το πλοίο είναι εν πλω, τότε η πρωτότυπη έκθεση παραδίδεται στις αρχές του πρώτου λιμένα κατάπλου. Μαζί παραδίδει και το ναυτικό φυλλάδιο ή διαβατήριο του ναυτικού και τον απολύει, καταγγέλλοντας την σύμβαση του λόγω παραπτώματος, Με διαταγή του Πλοίαρχου συντάσσεται τριμελής επιτροπή αποτελούμενη από τον Υποπλοίαρχο και δύο ακόμη μέλη του πληρώματος για καταγραφή των προσωπικών του ειδών και καταγράφονται όλα στο Πρακτικό καταγραφής. Όσα ειδή από τα καταγεγραμμένα είναι ευτελούς αξίας παραμένουν στο πλοίο χωρίς καμία ευθύνη, μέχρι να τα αναζητήσει ο ίδιος ο ναυτικός, ενώ όσα αντικείμενα είναι αξίας, παραδίδονται στις αρχές μαζί με το αντίγραφο του πρακτικού καταγραφής, για φύλαξη και απόδοση στο ναυτικό. Μετά την παράδοση στις Αρχές, ο Πλοίαρχος λαμβάνει απόδειξη από την Αρχή.

Εάν το παραπάνω ποινικό αδίκημα το διαπράξουν περισσότεροι από έναν ναυτικοί τότε χαρακτηρίζεται ως **ομαδική παράνομη απουσία**¹⁸⁹. Και πάλι θα πρέπει να μην εκτελούν ειδικά καθήκοντα, αλλά να απουσιάζουν κατά τη διάρκεια φυλακής στο πλοίο¹⁹⁰. Ο Πλοίαρχος ενεργεί όπως και στην προηγούμενη περίπτωση, μόνο που τώρα συντάσσει μία έκθεση βεβαιώσεως παράνομης απουσίας, συγκεντρώνοντας τα στοιχεία όλων των δραστών και να φαίνεται η ομαδική φύση του εγκλήματος. Η ποινή επίσης, σε αυτή την περίπτωση είναι και βαρύτερη.

Εάν ο ναυτικός ναυτολογηθεί στο πλοίο, αλλά προβάλλει αδικαιολόγητη¹⁹¹ **άρνηση ανάληψης καθηκόντων**¹⁹² τότε διαπράττει ποινικό αδίκημα¹⁹³. Και σε

Πλοίαρχο, αργεί όμως να επιστρέψει για να αναλάβει τα καθήκοντα του την ώρα που ξεκινά η βάρδια του.

¹⁸⁹ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 205 και 211

¹⁹⁰ Για παράδειγμα, ο Ανθυποπλοίαρχος με τον ναύτη και έναν Γ' Μηχανικό φεύγουν από το πλοίο χωρίς άδεια από τον Πλοίαρχο, ενώ στο πλοίο διατηρούνται οι φυλακές.

¹⁹¹ Εάν η άρνηση που θα προβάλλει ο ναυτικός θεωρείται δικαιολογημένη τότε δεν τιμωρείται. Για παράδειγμα, εάν πληροφορηθεί μετά τη ναυτολόγησή του, ότι το πλοίο στερείται σωστικών μέσων, ή αρρωσταίνει ξαφνικά και αδυνατεί να αναλάβει τα καθήκοντά του.

αυτήν την περίπτωση, ο Πλοίαρχος κάνει την σχετική εγγραφή στο ημερολόγιο του πλοίου και εάν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι με λιμενική ή προξενική αρχή τότε αναφέρει τον δράστη και παρουσιάζει όλα τα επιβαρυντικά στοιχεία, καταγγέλλοντας παράλληλα, τη σύμβαση ναυτολογήσεως «λόγω παραπτώματος».

Στην περίπτωση που ένας ναυτικός απουσιάζει από το πλοίο, αδικαιολόγητα, την ώρα που εκτελεί ή που πρόκειται να αναλάβει συγκεκριμένη διατεταγμένη υπηρεσία, όπως βάρδια, τότε διαπράττει ένα διαφορετικό αδίκημα που ονομάζεται **εγκατάλειψη θέσης**¹⁹⁴. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, ο δράστης και πάλι μπορεί να είναι οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πλοίου με ελληνική σημαία, αλλά θα πρέπει να εξέλθει από το πλοίο- χωρίς να έχει πρώτα, ζητήσει άδεια από τον Πλοίαρχο ή τον αρμόδιο αξιωματικό- την ώρα που εκτελεί συγκεκριμένα καθήκοντα¹⁹⁵, ασχέτως του αν το πλοίο βρίσκεται σε ελληνικό λιμάνι ή ξένο, ή εάν η υπηρεσία διεξάγεται σε βάρδιες ή ανά οχτάωρο¹⁹⁶. Όταν διαπιστωθεί η απουσία του δράστη, τότε ο Πλοίαρχος, αφού ερευνήσει το βάσιμο της πράξης, θα καταγράψει το γεγονός στο ημερολόγιο του πλοίου και στην περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα με ελληνική λιμενική ή έμμισθή προξενική αρχή θα αναφέρει τον δράστη, παρέχοντας κάθε σχετική πληροφορία, προκειμένου να διενεργηθεί προανάκριση εις βάρος του. Επιπλέον, θα προβεί σε λύση της σύμβασης του λόγω παραπτώματος. Στην διαφορετική περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται σε ξένο λιμένα χωρίς ελληνικές τοπικές αρχές, τότε ο Πλοίαρχος θα διενεργήσει προανάκριση και θα παραδώσει τον φάκελο της δικογραφίας στην ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή του πρώτου λιμένα κατάπλου ώστε να προωθηθεί αρμοδίως. Παράλληλα μπορεί να τιμωρήσει τον δράστη και πειθαρχικώς με πρόστιμο και να τον απολύσει με την αιτία «λόγω καταγγελίας της σύμβασης από τον Πλοίαρχο».

¹⁹² Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 208

¹⁹³ Παραδείγματα αδικαιολόγητης άρνησης ανάληψης καθηκόντων αποτελούν οι εξής περιπτώσεις. Πρώτον, ο καθαριστής ενώ έχει ταξιδέψει αεροπορικώς από της Αθήνα στο λιμάνι που βρίσκεται το πλοίο, ναυτολογείται αλλά αρνείται να αναλάβει καθήκοντα εάν δεν του επιβληθούν 2 μισθοί ως προκαταβολή. Επίσης, Ανθυποπλοίαρχος που έχει ναυτολογηθεί, αρνείται να αναλάβει καθήκοντα επειδή δεν του δίνεται η βάρδια 8-12.

¹⁹⁴ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 206

¹⁹⁵ Καθήκοντα τα οποία σχετίζονται είτε με την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου ή του πληρώματος και των επιβαινόντων.

¹⁹⁶ Εάν ναύτης κατά τη διάρκεια της βάρδιας του, βγει από το πλοίο χωρίς άδεια, για να διασκεδάσει σε νυχτερινό μαγαζί, τότε διαπράττει το αδίκημα εγκατάλειψης θέσης. Επίσης, ενώ γίνεται προετοιμασία για απόπλου, εάν ο Γ' Μηχανικός εξέλθει από το πλοίο χωρίς την άδεια του Πλοίαρχου ή του Α' Μηχανικού, τότε και πάλι έχει διαπράξει το έγκλημα αυτό .

Όλες οι παραπάνω ενέργειες γίνονται και στην περίπτωση που παραπάνω από ένα άτομα απουσιάζουν από τη θέση τους, ενώ εκτελούν ή πρόκειται να αναλάβουν διατεταγμένη υπηρεσία¹⁹⁷. Τότε γίνεται λόγος για **ομαδική εγκατάλειψη θέσεως**¹⁹⁸ και οι δράστες τιμωρούνται αναλόγως.

Στην περίπτωση που η απουσία ναυτικού χαρακτηριστεί ως **λιποταξία**¹⁹⁹, δηλαδή ναυτικός που υπηρετεί σε πλοίο είτε ελληνικής είτε ξένης σημαίας, ασφαλισμένος στο Ν.Α.Τ., αποβιβαστεί του πλοίου χωρίς πρώτα να έχει λάβει άδεια από τον Πλοίαρχο και απουσιάζει για τουλάχιστον 48 ώρες ή μέχρι την ώρα του απόπλου του πλοίου²⁰⁰, τότε ο Πλοίαρχος θα πρέπει να προβεί στις εξής ενέργειες: αφού ερευνήσει την πράξη και θεωρήσει ότι όντως αποτελεί πράξη λιποταξίας, τότε συντάσσει την έκθεση Βεβαιώσεως Λιποταξίας, με γραμματέα τον Υποπλοίαρχο ή τον Α' Μηχανικό, αναλόγως εάν ο λιποτάκτης ναυτικός ανήκε στο δυναμικό της γέφυρας ή της μηχανής. Στη συνέχεια, οφείλει να κάνει σχετική εγγραφή στο ημερολόγιο του πλοίου, επισυνάπτοντας και τη Βεβαίωση Λιποταξίας. Συντάσσει, έπειτα τριμελή επιτροπή για να προβεί σε καταμέτρηση και καταγραφή των προσωπικών ειδών που άφησε πίσω του ο λιποτάκτης και υπολογίζει τους οφειλόμενους δεδουλευμένους μισθούς του. Όταν ολοκληρώσει τις εγγραφές, συγκεντρώνει όλα τα παραπάνω έγγραφα και τα καταθέτει²⁰¹ στη Λιμενική Αρχή του λιμανιού που βρίσκεται και καταγγέλλει την Σύμβαση Ναυτολογήσεως εις βάρος του ναυτικού με αιτιολογία «Λόγω Παραπτώματος».²⁰² Εάν διαπράξουν λιποταξία δύο ή

¹⁹⁷ Για παράδειγμα, ο Γ' Μηχανικός μαζί με τον Ανθυποπλοίαρχο, κατά τη διάρκεια της βάρδιας τους 20:00- 24:00, εξέρχονται από το πλοίο χωρίς άδεια από τον Πλοίαρχο ή τον Υποπλοίαρχο ή τον Α' Μηχανικό, για να επισκεφτούν μπαρ στο λιμάνι.

¹⁹⁸ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 206 και 211

¹⁹⁹ Λιποταξία θεωρείται η αδικαιολόγητη απουσία μέλους του πληρώματος επί δύο συνεχόμενες ημέρες, ή μέχρι τον απόπλου του πλοίου όταν βρίσκεται σε λιμάνι ξένης χώρας., Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 207

²⁰⁰ Παράδειγμα λιποταξίας αποτελεί η περίπτωση που ένας Γ' Μηχανικός, ενώ το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι του Ρότερνταμ, βγει από το πλοίο στις 20/01/2014 στις 10:00 τοπική ώρα, και επιστρέψει στο πλοίο στις 22/01/2014 στις 20:00.

²⁰¹ Πρωτότυπη Έκθεση Βεβαιώσεως Λιποταξίας συνοδευόμενη από το Ναυτικό Φυλλάδιο του Ναυτικού ή το διαβατήριό του, αντίγραφο του πρακτικού καταγραφής των προσωπικών του ειδών και του εξοφλητικού λογαριασμού με το οφειλόμενο ποσό.

²⁰² Η ποινή σε αυτό το ειδικό ναυτικό αδίκημα κυμαίνεται μεταξύ ενός μήνα φυλάκισης και ενός έτους. Στην περίπτωση που ο λιποτάκτης ναυτικός χειρίστηκε βία ή απειλές τότε η ποινή κυμαίνεται μεταξύ των τριών μηνών με πέντε ετών, ενώ στην περίπτωση χρήση όπλων από μέρους του η ποινή είναι από ένα έτος έως πέντε. Επίσης, τιμωρείται με στέρηση του δικαιώματος άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος από δύο έως πέντε χρόνια.

περισσότερα άτομα, τότε αυτομάτως χαρακτηρίζεται ως «ομαδική λιποταξία»²⁰³ και ο Πλοίαρχος διενεργεί τα δέοντα, όπως και στην ατομική λιποταξία, μόνο που συντάσσει πλέον μία Βεβαίωση λιποταξίας για όλους τους λιποτάκτες μαζί και η ποινή είναι σαφέστατα βαρύτερη.

Η κάθε άρνηση ναυτικού να εκτελέσει διαταγή την οποία έχει δώσει ο Πλοίαρχος θεωρείται **ανυπακοή**²⁰⁴ και σύμφωνα με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου οφείλει να τιμωρηθεί²⁰⁵. Ο ναυτικός μπορεί να είναι οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος και η διαταγή μπορεί να αφορά τα καθήκοντα του ναυτικού ή ενδέχεται να είναι και εκτός καθηκόντων, αρκεί να είναι θέμα ανάγκης και να έχει σχέση με την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου ή του πληρώματος. Η άρνηση θα πρέπει να καταγραφεί στο ημερολόγιο του πλοίου και αν υπάρχει ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή, τότε να γίνει καταγγελία εις βάρος του ναυτικού λόγω παραπτώματος. Στην περίπτωση, που το συμβάν γίνει εν πλω ή σε λιμάνι χωρίς προξενική αρχή, τότε ο Πλοίαρχος θα πρέπει να διενεργήσει προανάκριση και εάν είναι επικίνδυνος ο ναυτικός, να διατάξει την προφυλάκιση του, έως ότου το πλοίο καταπλεύσει σε λιμάνι με αρμόδια αρχή για να τον παραδώσει. Στην περίπτωση προφυλάκισης, ο Πλοίαρχος υποχρεούται να απολύσει τον ναυτικό με σχετική καταγγελία της συμβάσεως και συνοδευτική εγγραφή στο ημερολόγιο, ενώ αν δεν προφυλακιστεί, τότε ο Πλοίαρχος μπορεί να μην απολύσει και να του επιτρέψει να επιστρέψει στα καθήκοντα του, καταβάλλοντάς του, ωστόσο ένα πρόστιμο. Στην περίπτωση που προκύψει ομαδική υπακοή τότε ο Πλοίαρχος διαπράττει ακριβώς τις ίδιες ενέργειες και αναφέρει στο ημερολόγιο το συμβάν αναφέροντας τους εμπλεκόμενους που αρνήθηκαν κατόπιν συνεννόησης να εκτελέσουν διαταγή του Πλοίαρχου.

Είναι πολύ σημαντικό στο πλοίο να τηρείται η ιεραρχία και συνεπώς, ο σεβασμός και η υπακοή προς κάθε ανώτερο. Στην περίπτωση που κάποιο μέλος του πληρώματος είτε με λόγια είτε με κάποια πράξη προσβάλλει κάποιον ανώτερό του,

²⁰³ Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 207 και 211

²⁰⁴ Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 210

²⁰⁵ Παράδειγμα ανυπακοής αποτελεί η περίπτωση που ο Ανθυποπλοίαρχος δεν ετοιμάζει το αντίγραφο ημερολογίου που τον είχε διατάξει να κάνει ο Πλοίαρχος. Επίσης, άλλο παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση που ο Γ' Μηχανικός δεν θέσει σε λειτουργία την εφεδρική αντλία πυρκαγιάς, αψηφώντας διαταγή του Α' Μηχανικού που του δόθηκε μέσω του Β' Μηχανικού.

κατά την διάρκεια εκτέλεσης της υπηρεσίας, τότε διαπράττει **εξύβριση**²⁰⁶. Ο υβριστής μπορεί να είναι οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος το οποίο προσβάλλει κάποιον ανώτερο ή και ισάξιο στην ιεραρχία συνάδελφο του, ο οποίος είναι αρχαιότερος του ανεξάρτητα από το αν ανήκουν στον ίδιο κλάδο προσωπικού²⁰⁷. Είναι σημαντικό να σημειωθεί πως η εξύβριση μπορεί να αποτελέσει πράξη που διαπράχθηκε όχι μόνο εντός του πλοίου αλλά και εκτός, αρκεί να σχετίζεται με την υπηρεσία στο πλοίο²⁰⁸. Ο Πλοίαρχος, αφού εξακριβώσει το παράνομο της πράξεως, καταγράφει το συμβάν στο ημερολόγιο του πλοίου και αναλόγως, με το αν το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα με ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή ή εάν βρίσκεται εν πλω ή σε λιμάνι χωρίς ελληνικές αρχές, τότε δρα αναλόγως. Πιο αναλυτικά, στην πρώτη περίπτωση, αναφέρει στις αρχές τον δράστη, παρέχοντας όλες τις πληροφορίες εις βάρος του και έχει τη δικαιοδοσία να καταγγείλει τη σύμβαση του ναυτικού με την αιτιολογία του παραπτώματος. Στην δεύτερη περίπτωση, αρχικά διενεργεί προανάκριση και ετοιμάζει τη σχετική δικογραφία εις βάρος του, ενώ όπως και στην περίπτωση του παραπτώματος της ανυπακοής, εάν κριθεί ο υβριστής ύποπτος φυγής ή ιδιαίτερα επικίνδυνος, τότε ο Πλοίαρχος διατάσσει την προφυλάκιση του με εγκλεισμό σε ασφαλή χώρο με φρουρά να τον προσέχει, μέχρι το πλοίο να καταπλεύσει σε ελληνικό λιμάνι και να παραδοθεί στις αρχές μαζί με την δικογραφία. Εάν, όμως, το πλοίο δεν καταπλεύσει έγκαιρα σε λιμάνι ελληνικό, τότε μπορεί να τον παραδώσει στην λιμενική ή προξενική αρχή του πρώτου λιμένα που θα καταπλεύσει, πάλι μαζί με την δικογραφία για να προωθηθεί στην Ελλάδα. Στην περίπτωση της προφυλάκισης, ο Πλοίαρχος θα πρέπει να απολύσει και τον ναυτικό με καταγγελία της σύμβασης του λόγω παραπτώματος και να το αναφέρει στο ημερολόγιο. Επιπροσθέτως, ο πρώτος έχει την εξουσία να τιμωρήσει τον δράστη και πειθαρχικώς με πρόστιμο, καθώς η εξύβριση αποτελεί ειδικό ναυτικό έγκλημα και μπορεί να τιμωρηθεί από τη φύση της και με φυλάκιση διαστήματος μεταξύ τριών μηνών έως πέντε ετών.

²⁰⁶ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 212

²⁰⁷ Σαν κλάδο εννοούμε είτε τον κλάδο του καταστρώματος που αποτελείται από τον Πλοίαρχο Α' Τάξης, τον Πλοίαρχο Β' Τάξης, τους Πλοίαρχους Γ' Τάξης, τα ναυτόπαιδα, τους ναύκληρους, τους ναύτες., είτε τον κλάδο της μηχανής, ο οποίος αποτελείται από τον Α' Μηχανικό, τον Β' Μηχανικό, τους Μηχανικούς Γ' τάξης, τους αντλιορούς, τους καθαριστές, τους λιπαντές, τους βοηθούς θαλαμηπόλου, τους μάγειρες κλπ.

²⁰⁸ Για παράδειγμα, σε μπαρ ενός λιμανιού στο οποίο έχει αγκυροβολήσει το πλοίο, ο λιπαντής συναντά τον Β' Μηχανικό και του επιτίθεται φραστικά λόγω του ότι ο τελευταίος ανέφερε στον Α' Μηχανικό ότι ο λιπαντής δεν εκτελεί σωστά την βάρδια του.

Έγκλημα αποτελεί, επιπλέον και η **απειλή**²⁰⁹ σε ανώτερο μέσα στο πλοίο και με τον όρο απειλή εννοείται η πρόκληση φόβου και ανησυχίας είτε μέσω της βίας είτε μέσω άλλης παράνομης πράξης. Ο δράστης μπορεί να είναι οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος και η απειλή του μπορεί να απευθύνεται είτε σε ανώτερο μέλος ή σε ισόβαθμο που όμως είναι ναυτολογημένος πριν από εκείνον ή είναι μεγαλύτερος σε ηλικία. Το σημαντικό σε αυτήν την εγκληματική πράξη είναι ότι δεν είναι απαραίτητη η άσκηση βίας για να χαρακτηριστεί ως απειλή, αλλά αρκεί η έντονη προειδοποίηση, η οποία θα έχει σαν αποτέλεσμα τον φόβο την ανησυχία και την αγωνία. Η απειλή θα πρέπει να σχετίζεται με την υπηρεσία των ναυτικών πάνω στο πλοίο και ενδέχεται να αφορά την σωματική του ακεραιότητα, ή οικείων, συγγενών προσώπων του όπως σύζυγος ή τέκνα ή προσωπικά αντικείμενα και μπορεί να έχει ενημερωθεί για την απειλή και από ενδιάμεσους. Όπως και στην περίπτωση της εξύβρισης, ο Πλοίαρχος ενεργεί με τον ίδιο ακριβώς τρόπο, αφού πρώτα εξακριβώσει ότι πρόκειται για απειλή.

Υπάρχει και η περίπτωση ένα ή περισσότερα μέλη του πληρώματος να αντιδράσουν και να ξεερθεθούν εναντίον του Πλοίαρχου και της εξουσίας τους. Η κίνηση αυτή χαρακτηρίζεται σαν **στάση**²¹⁰, η οποία τιμωρείται από τον Πλοίαρχο, όπως και οι προηγούμενες εγκληματικές πράξεις²¹¹. Δράστης ή δράστες ενδέχεται να είναι οποιαδήποτε μέλη του πληρώματος πλοίου, ενώ στην περίπτωση της ομαδικής στάσης, θα πρέπει να έχουν ενεργήσει από κοινού²¹² εναντίον της εξουσίας του Πλοίαρχου με σκοπό να τον παρεμποδίσουν τον τελευταίο από την άσκηση της εξουσίας του. Για το λόγο αυτό, δεν πρέπει να συγχέεται η ομαδική ανυπακοή, η οποία αναφέρθηκε παραπάνω με τη στάση, καθώς η πρώτη πρόκειται για παθητική άρνηση εκτέλεσης μίας διαταγής, ενώ η τελευταία αφορά μία εξέγερση με δυναμική. Σχετικά με το πώς ενεργεί ο Πλοίαρχος, αφού γίνει η αντίστοιχη εγγραφή στο ημερολόγιο, θα πρέπει, στην περίπτωση που δεν είναι το πλοίο σε λιμάνι με ελληνικές λιμενικές ή προξενικές αρχές, να προβεί μετά την προανάκριση σε προφυλάκιση, εάν είναι Αξιωματικός του πλοίου ο εγκληματίας, ή εάν έκανε χρήση

²⁰⁹ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 212

²¹⁰ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 213

²¹¹ Παράδειγμα στάσης αποτελεί εάν ο Υποπλοίαρχος και ο Α΄ μηχανικός εμποδίσουν τον Πλοίαρχο να αλλάξει τη ρότα του πλοίου για να προσεγγίσει σκάφος το οποίο εξέπεμπε σήμα για βοήθεια.

²¹² Προηγούμενη συνεννόηση δεν είναι απαραίτητη, θα πρέπει ωστόσο, όλοι όσοι συμμετέχουν στη στάση να γνωρίζουν τον σκοπό της.

βιαιοπραγίας ή όπλων. Σε αυτήν την περίπτωση, θα πρέπει να καταγραφεί στο ημερολόγιο και η προφυλάκιση αναφέροντας την ημερομηνία έναρξης. Ο Πλοίαρχος διατηρεί την εξουσία να διακόψει την προφυλάκιση κατά τη διάρκεια του ταξιδιού με δική του ευθύνη. Ανεξάρτητα, όμως, από τις παραπάνω ενέργειες, η στάση θεωρείται από τα πιο βαριά ειδικά ναυτικά εγκλήματα και οι δράστες θα πρέπει να τιμωρηθούν και πειθαρχικώς. Η τιμωρία αποτελείται από φυλάκιση από τρία μέχρι πέντε χρόνια, ενώ αν ο δράστης ήταν αξιωματικός, η φυλάκιση αυξάνεται και ενδέχεται να φτάσει τα δέκα χρόνια. Τέλος, εάν έγινε και χρήση όπλων, τότε οι δράστες έχουν να αντιμετωπίσουν ποινή φυλάκισης από πέντε μέχρι είκοσι χρόνια.

Όποιο μέλος του πληρώματος επιτεθεί κατά του Πλοίαρχου ή ανώτερου του αξιωματικού, τότε έχει διαπράξει **βιαιοπραγία**²¹³. Πρόκειται για μία επίθεση που τείνει να οδηγήσει σε σωματική προσβολή, δηλαδή το μαστίγωμα, ο τραυματισμός, το ράπισμα, η ώθηση του προσώπου στο οποίο επιτίθεται ο δράστης και άλλες τέτοιου είδους πράξεις²¹⁴. Ο τόπος που διαπράχθηκε η βιαιοπραγία δεν έχει σημασία, αρκεί σαν πράξη να σχετίζεται με την υπηρεσία πάνω στο πλοίο. Ο Πλοίαρχος, πρώτα θα ερευνησει το βάσιμο της πράξεως και στη συνέχεια θα κάνει σχετική εγγραφή στο ημερολόγιο του πλοίου. Έπειτα, εάν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι με ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή, θα παραδώσει τον δράστη στις αρχές και θα προχωρήσει σε απόλυση του λόγω παραπτώματος. Σε διαφορετική περίπτωση, που δηλαδή το πλοίο βρίσκεται εν πλω ή σε λιμένα που δεν υπάρχει ελληνική ή προξενική αρχή, τότε ο Πλοίαρχος συντάσσει δικογραφία εναντίον του και σε περίπτωση που συνεχίζει να αποτελεί απειλή στο πλοίο τον προφυλακίζει, απολύοντας τον παράλληλα, καταγγέλλοντας την σύμβαση του. Παράλληλα, οφείλει να υπάρξει και πειθαρχική τιμωρία με πρόστιμο. Η βιαιοπραγία αποτελεί πλημμέλημα που τιμωρείται με φυλάκιση τριών έως πέντε μηνών.

Ένα ακόμη έγκλημα είναι αυτό της **παράλειψης παροχής αιτηθείσης συνδρομής**²¹⁵. Είναι το έγκλημα που διαπράττει οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος

²¹³ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 214

²¹⁴ Τέτοιο παράδειγμα είναι η περίπτωση που ο ναύτης, έπειτα από παρατήρηση του Πλοίαρχου εντός της γέφυρας για λανθασμένη εκτέλεση των καθηκόντων του, νευριάζει και τον χτυπά στο πρόσωπο. Άλλο παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση που ο Γ' Μηχανικός σε μπαρ του λιμανιού που είναι αγκυροβολημένο το πλοίο, ύστερα από παρατήρηση του Β' Μηχανικού να μη θίγει και εκθέτει το πλοίο, του επιτίθεται και του προκαλεί μώλωπες και εκδορές στο πρόσωπο και το λαιμό.

²¹⁵ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 214, παρ.3

πλοίου είτε ελληνικής είτε ξένης σημαίας, ασφαλισμένου στο NAT, όταν είναι μπροστά²¹⁶ σε πράξης βίας²¹⁷ ή απειλών²¹⁸ εις βάρος ανωτέρου του ή παλιότερου συναδέρφου του στο πλοίο και δεν βοηθά παρόλο που η συνδρομή του έχει ζητηθεί²¹⁹. Σαν προϋπόθεση θεωρείται ότι ο δράστης μπορεί να παρέχει τη βοήθεια του χωρίς να διακινδυνεύσει η δική του ακεραιότητα. Οι ενέργειες του Πλοιάρχου είναι όμοιες με όλων των προαναφερθέντων εγκληματικών πράξεων, με τη μόνη διαφορά ότι σε απόφαση απόλυσης του δράστη η αιτιολογία της λήξης της σύμβασης του πλέον είναι «λόγω καταγγελίας από τον Πλοίαρχο». Η απειλούμενη ποινή για το συγκεκριμένο έγκλημα που χαρακτηρίζεται ως πλημμέλημα είναι φυλάκιση μέγιστης διάρκειας έξι μηνών.

Σε περίπτωση που σε πλοίο ελληνικής ή ξένης σημαίας, τουλάχιστον δύο ή και περισσότεροι ναυτικοί στραφούν κατά της ζωής ή της σωματικής ακεραιότητας του Πλοιάρχου, ή της υγείας του, της ελευθερίας του ή της εξουσίας του, τότε διαπράττουν το έγκλημα της **επιβουλής κατά του Πλοιάρχου**²²⁰. Οι δράστες μπορεί να είναι πλήρωμα του πλοίου ελληνικής ή ξένης σημαίας, συμβεβλημένης με το Ν.Α.Τ., οι οποίοι έχουν συμφωνήσει εκ των προτέρων σχετικά με το έγκλημα που θα διαπράξουν κατά του Πλοιάρχου²²¹. Το έγκλημα ξεκινά από τη στιγμή που οι δράστες συναποφασίζουν και υπάρχει σύμπτωση των επιθυμιών τους για να προξενήσουν κακό στον Πλοίαρχο, χωρίς να κρίνεται απαραίτητο να προβούν σε κάποια ενέργεια εναντίον του. Εάν συμβεί το μοιραίο και πράξουν το οτιδήποτε τότε θεωρείται άλλο τελειωμένο έγκλημα, όπως ανθρωποκτονία, στάση ή βιαιοπραγία. Οι ενέργειες του Πλοιάρχου δεν διαφέρουν σε τίποτα από αυτές των προηγούμενων εγκλημάτων. Δηλαδή, αφού ερευνησει το βάσιμο του εγκλήματος, κάνει τη σχετική

²¹⁶ Μπορεί να μην είναι στον ίδιο χώρο που λαμβάνει χώρα το περιστατικό αλλά να είναι σε τέτοια απόσταση που να του επιτρέπεται με τις αισθήσεις του να αντιληφθεί το γεγονός και την έκκληση για βοήθεια.

²¹⁷ Σαν βία νοείται ο εξαναγκασμός ατόμου να κάνει κάτι παρά τη θέληση του.

²¹⁸ Σαν απειλή θεωρείται η προαναγγελία και προειδοποίηση ηθικής ή υλικής βλάβης με σκοπό την κάμψη της αντίστασης στην προτροπή διαπράξεως μίας ενέργειας.

²¹⁹ Παράδειγμα τέτοιου εγκλήματος είναι εάν ο Πλοίαρχος κατά τη διάρκεια διαπληκτισμού με τον Υποπλοίαρχο στην γέφυρα, δεχτεί τις απειλές του τελευταίου για χειροδικία και ενώ ζητήσει τη βοήθεια του Ανθυποπλοιάρχου που είναι παρών, ο οποίος με τη σειρά του δε σπεύσει να βοηθήσει τον Πλοίαρχο, τότε ο Ανθυποπλοίαρχος είναι ένοχος για το σχετικό έγκλημα.

²²⁰ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 216

²²¹ Για παράδειγμα, ο Β' Μηχανικός με τον Μάγειρα συμφωνούν να δηλητηριάσουν τον Πλοίαρχο. Το ακούει, ωστόσο ο βοηθός μαγείρου και το καταγγέλλει, προτού προλάβουν να το πράξουν.

εγγραφή στο ημερολόγιο και στη συνέχεια, αν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι με ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή, παραδίδει τον φάκελο της δικογραφίας μαζί με την καταγγελία των δραστών, προκειμένου να διενεργηθεί προανάκριση εις βάρος τους και τους απολύει με την αιτιολογία του παραπτώματος, λόγω επιβουλής του Πλοιάρχου. Εάν το πλοίο βρίσκεται εν πλω ή σε λιμένα χωρίς ελληνικές λιμενικές ή προξενικές αρχές, τότε ενεργεί προανάκριση και σχηματίζει δικογραφία εις βάρος τους. Εάν θεωρούνται ιδιαίτερα επικίνδυνοι, τότε διατάζει την προφυλάκιση τους έως ότου φτάσει το πλοίο σε λιμάνι και τους παραδώσει στις αρχές. Παράλληλα, προχωρά σε καταγγελία των συμβάσεων τους και κάνει τις σχετικές εγγραφές στο ημερολόγιο του πλοίου. Στην περίπτωση που οι δράστες δεν προφυλακιστούν, η απόλυση δεν θεωρείται αναγκαία, ωστόσο σε κάθε περίπτωση, ο Πλοίαρχος μπορεί να τους τιμωρήσει και πειθαρχικά με πρόστιμο.

Έγκλημα, ωστόσο, αποτελεί και η **παράλειψη αναφοράς σχεδιαζόμενης επιβουλής κατά του Πλοιάρχου**²²² από κάποιος μέλος του πληρώματος που μαθαίνει αλλά δεν αναφέρει εγκαίρως το σχεδιαζόμενο έγκλημα στον Πλοίαρχο²²³. Στην περίπτωση αυτή αρκεί και μόνο η αναφορά του σχεδίου και λεπτομέρειες όπως τα ονόματα των δραστών ή άλλες σχετικές λεπτομέρειες που δεν γνωρίζει μπορεί να παραλειφθούν. Σημασία έχει η προειδοποίηση για να αποφευχθεί η υλοποίηση της πράξης. Ο Πλοίαρχος, όταν ενημερωθεί για το έγκλημα, διερευνά το αληθές της κατηγορίας και αφού βεβαιωθεί, τότε δρα όπως ακριβώς και με τους κατηγορούμενους για την επιβουλή εναντίον του. Δηλαδή, μετά την σχετική εγγραφή στο ημερολόγιο, παραδίδει στις ελληνικές λιμενικές ή προξενικές αρχές τον κατηγορούμενο, μαζί με όσα στοιχεία έχει συλλέξει εναντίον του και τον απολύει λόγω παραπτώματος. Εάν το πλοίο είναι εν πλω ή σε λιμένα που δεν υπάρχουν ελληνικές αρχές, τότε, αν είναι επικίνδυνος ο δράστης προφυλακίζεται και απολύεται, διαφορετικώς, συλλέγονται όλα τα στοιχεία εναντίον του και στον πρώτο λιμένα παραδίδονται στις Αρχές. Ανεξάρτητα από τα παραπάνω, ο Πλοίαρχος μπορεί να τιμωρήσει το δράστη και πειθαρχικώς με πρόστιμο.

Όταν ένας Αξιωματικός του πλοίου ασκεί την νόμιμη εξουσία του αντίθετα προς το περιεχόμενο και το σκοπό της ή όταν διατάζει, επιτρέπει ή ανέχεται άλλον

²²² Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 216 παράγραφος 3

²²³ Για παράδειγμα, εάν ο βοηθός μαγείρου ακούσει ότι ο Μάγειρας συνωμοτεί με τον Β' Μηχανικό εναντίον του Πλοιάρχου και πρόκειται να τον δηλητηριάσουν και δεν αναφέρει τίποτα τότε διαπράττει το σχετικό έγκλημα.

Αξιοματικό να ασκεί την εξουσία του κατά τρόπον αντίθετο προς το περιεχόμενο της εις βάρος οποιουδήποτε κατωτέρου του τότε κάνουμε λόγο για **κατάχρηση εξουσίας**²²⁴. Ο δράστης μπορεί να είναι οποιοδήποτε Αξιοματικός ή Υπαξιοματικός πλοίου ελληνικής ή ξένης σημαίας, ασφαλισμένο στο Ν.Α.Τ. , ο οποίος είτε κάνει κατάχρηση της εξουσίας που του παρέχει ο Νόμος λόγω της θέσης που έχει σαν ιεραρχία, είτε που κάνει χρήση της εξουσίας που έχει με παράνομους σκοπούς χρησιμοποιώντας εκβιαστικά συνήθως μέτρα είτε που διατάσσει ή επιτρέπει ή ανέχεται άλλο μέλος να κάνει κατάχρηση της εξουσίας του εις βάρος άλλου μέλους του πληρώματος²²⁵. Ο Πλοίαρχος όταν αντιληφθεί ένα τέτοιο συμβάν θα πρέπει να ερευνήσει το βάσιμο της πράξης και έπειτα να το καταχωρίσει στο ημερολόγιο της γέφυρας. Έπειτα, στην περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται σε ελληνικό λιμένα ή σε λιμένα με προξενικές αρχές, να αναφέρει τν δράστη και να προσκομίσει κάθε πληροφορία και στοιχείο εις βάρος του. Έπειτα θα τον απολύσει καταγγέλλοντας την σύμβαση του, λόγω παραπτώματος. Σε αντίθετη περίπτωση, όπου το πλοίο βρίσκεται εν πλω ή σε λιμένα χωρίς ελληνικές αρχές, τότε ενεργεί ο Πλοίαρχος προανάκριση και σχηματίζει φάκελο δικογραφίας, τον οποίο και θα παραδώσει στους αρμόδιους με την άφιξη του πλοίου στο πρώτο λιμάνι. Μπορεί, επίσης, να τον τιμωρήσει και πειθαρχικώς καταβάλλοντας του πρόστιμο και απολύοντας τον λόγω καταγγελίας από τον Πλοίαρχο.

Ακόμη ένα κοινό έγκλημα είναι η **χρήση βίας κατά την εκτέλεση υπηρεσίας**²²⁶. Όταν, με άλλα λόγια, κάποιος Αξιοματικός ή Υπαξιοματικός πλοίου ελληνικής ή ξένης σημαίας ασφαλισμένου σο Ν.Α.Τ. χρησιμοποιεί παρανόμως²²⁷ τη βία κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του²²⁸. Δηλαδή χρησιμοποιήσει βίαια μέσα,

²²⁴ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 218 παράγραφος 1 α.β

²²⁵ Παραδείγματα αποτελούν οι εξής περιπτώσεις: Πρώτον, ο Α μηχανικός υποχρεώνει τον Γ' Μηχανικό να καθαρίζει την καμπίνα του, εκβιάζοντας τον ότι σε αντίθετη περίπτωση δεν θα προωθήσει την προαγωγή του σε Β' Μηχανικό. Δεύτερον, εάν ο Υποπλοίαρχος εκμεταλλευτεί την επιθυμία του ναύτη να παραμείνει στο πλοίο όσο τον δυνατόν περισσότερο, διατάζει τον ναύκληρο να ανεβάξει καθημερινά τον ναύτη στον ιστό του πλοίου, όσο είναι εν πλω και να τον κατεβάξει από τον εξωτερική σκάλα για να βάφει.

²²⁶ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 218, παράγραφος 1γ

²²⁷ Η βία δε θεωρείται παράνομη και δεν τιμωρείται όταν γίνεται με σκοπό την διατήρηση της τάξης στο πλοίο, της ασφάλειας του πλου ή την προστασία ανθρώπινης ζωής.

²²⁸ Για παράδειγμα, εάν ο Υποπλοίαρχος χτυπά στο πρόσωπο τον βοηθό θαλαμηπόλου επειδή δεν εκτέλεσε σωστά τον πρωινό καθαρισμό της καμπίνας των Αξιοματικών, τότε γίνεται λόγος για χρήση βίας κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας. Ή εάν ο Α' Μηχανικός απειλήσει τον λιπαντή μέσω του Β' Μηχανικού ότι θα τον πνίξει εάν ξεχάσει άλλη φορά στην βάρδια του να ελέγξει την εφεδρική αντλία της πυρκαγιάς.

ορίζοντας ως βίαια τα μέσα εκείνα που στόχο έχουν την κάμψη οποιασδήποτε αντίστασης του άλλου ατόμου και αυτά μπορεί να είναι σωματικά ²²⁹ ή ψυχολογικά²³⁰. Ο Πλοίαρχος, σε αυτήν την περίπτωση, ενεργεί έρευνα για το περιστατικό και το καταγράφει στο ημερολόγιο του πλοίου. Εάν το πλοίο βρίσκεται σε ελληνικό λιμένα ή σε λιμένα με ελληνικές προξενικές αρχές, τότε παραδίδει τον δράστη και τη δικογραφία που σχηματίστηκε εναντίον του, και καταγγέλλει την σύμβαση του λόγω παραπτώματος. Εάν το πλοίο βρίσκεται εν πλω ή σε λιμάνι χωρίς ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή, τότε καταρτίζει μόνος ο Πλοίαρχος την δικογραφία για να την παραδώσει στις ελληνικές αρχές στον πρώτο λιμένα κατάπλου. Παράλληλα, μπορεί να τον απολύσει από το πλοίο με την αιτιολογία της καταγγελίας της σύμβασης του από τον Πλοίαρχο και μπορεί να τον τιμωρήσει και πειθαρχικώς με επιβολή τιμωρίας ή προστίμου.

Όταν ένα μέλος πληρώματος αφαιρεί παράνομα από το φορτίο πράγματα ή μέρος του, με σκοπό να τα ιδιοποιηθεί τότε διαπράττει **κλοπή φορτίου**²³¹, το οποίο αποτελεί ειδικό ναυτικό έγκλημα, σύμφωνα με τον Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου και πρέπει να τιμωρηθεί από τον Πλοίαρχο²³². Ο δράστης μπορεί να είναι οποιοσδήποτε ναυτικός πλοίου ελληνικής ή ξένης σημαίας, ασφαλισμένου στο Ν.Α.Τ. , ο οποίος αφαιρεί μέρος του φορτίου²³³, το οποίο ανήκει σε κάποιον άλλον και δεν έχει την συγκατάθεση του. Ο Πλοίαρχος σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει πρώτα να ερευνήσει το βάσιμο της πράξης και να κάνει τις απαραίτητες εγγραφές στο ημερολόγιο του πλοίου. Έπειτα, εάν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι με ελληνικές λιμενικές ή έμμισθες προξενικές αρχές, τότε ο δράστης παραπέμπεται σε αυτές και μαζί παρέχεται κάθε χρήσιμη πληροφορία που μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναντίον του στη διεξαγωγή της προανάκρισης. Ακόμη, υπάρχει η δυνατότητα καταγγελίας της σύμβασης του λόγω υπαιτιότητας του με την αιτιολογία του παραπτώματος. Στην διαφορετική περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται εν πλω ή σε λιμάνι χωρίς ελληνικές αρχές, τότε ο πλοίαρχος αρχικά, διενεργεί προανάκριση εις βάρος του δράστη και

²²⁹ Σωματική βία ορίζεται η βία που εμπεριέχει φυσική δύναμη ή ενέργεια κατά του θύματος με σκοπό να εξουδετερωθεί κάθε πιθανή αντίσταση του.

²³⁰ Ψυχολογική βία θεωρείται εκείνη που εμπεριέχει απειλή με κίνδυνο της ζωής ή της σωματικής ακεραιότητας του θύματος και ο σκοπός είναι ο εξαναγκασμός της θέλησής του.

²³¹ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 217

²³² Για παράδειγμα, ο Υποπλοίαρχος μαζί με τν Β' Μηχανικό κλέβουν από το φορτίο δέκα σακιά κόκκους καφέ από το κύτος νούμερο 2 και τα κρύβουν με σκοπό να τα μεταπωλήσουν.

²³³ Θα πρέπει μέσα από την φορτωτική να αποδεικνύεται η φόρτωση, η ποσότητα και το είδος του κλεμμένου μέρους του φορτίου.

συντάσσει δικογραφία εναντίον του. Αν ο δράστης είναι ύποπτος για φυγή ή αλλοδαπός ή ιδιαίτερα επικίνδυνος, τότε ο Πλοίαρχος έχει την δικαιοδοσία να διατάξει την προφυλάκιση του σε ασφαλή χώρο του πλοίου και φρουρούμενος, εφόσον το πλοίο καταπλεύσει σε σύντομο χρονικό διάστημα σε ελληνικό λιμάνι. Εάν το ταξίδι είναι μεγάλο και το διάστημα κατάπλευσης μεγαλύτερο, τότε ο Πλοίαρχος μπορεί και πάλι να διατάξει την προφυλάκιση του, μέχρι να φτάσει σε λιμάνι και να τον παραδώσει στις αρχές εκεί μαζί με τη δικογραφία για να προωθηθεί στην Ελλάδα. Παράλληλα με την προφυλάκιση, ο ναυτικός θα πρέπει υποχρεωτικά να απολυθεί με το αιτιολογικό της καταγγελίας της σύμβασης από τον Πλοίαρχο και να καταχωρηθεί η απόλυση στο ημερολόγιο της γέφυρας. Εάν δεν έχει προφυλακιστεί, τότε η απόλυση έγκειται στην κρίση του Πλοίαρχου, ο οποίος μπορεί να τον τιμωρήσει και πειθαρχικώς, με πρόστιμο.

Φθορά φορτίου²³⁴ διαπράττει μέλος του πληρώματος το οποίο καταστρέφει ή βλάπτει εκ προθέσεως το σύνολο ή μέρος του φορτίου που είναι φορτωμένο στο πλοίο²³⁵. Ο δράστης μπορεί να είναι οποιοδήποτε μέλος πληρώματος πλοίου ελληνικής ή ξένης σημαίας, ασφαλισμένου στο Ν.Α.Τ., ο οποίος επιθυμεί εκ προθέσεως την βλάβη, δηλαδή της μείωσης της αξίας και της χρηστικότητας του φορτίου, ή και καταστροφή τμήματος του φορτίου, δηλαδή το να καταστήσει παντελώς άχρηστο το φορτίο. Ο Πλοίαρχος και σε αυτήν την περίπτωση δρα όπως και στα προηγούμενα παραπτώματα, ερευνώντας την πράξη, κάνοντας σχετική εγγραφή στο ημερολόγιο του πλοίου, παραπέμποντας τον δράστη στις αρχές σε περίπτωση κατάπλευσης του πλοίου σε λιμάνι με ελληνικές λιμενικές ή προξενικές αρχές, ή την κατάρτιση προανάκρισης και κατάρτισης σχετικής δικογραφίας σε περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται εν πλω. Παράλληλα, έχει τη δυνατότητα να διατάξει την προφυλάκιση του εάν ο δράστης είναι επικίνδυνος ή ύποπτος φυγής και ταυτόχρονα να το απολύσει λόγω καταγγελίας της σύμβασης από τον Πλοίαρχο. Εκτός εάν δεν προφυλακιστεί ο δράστης, τότε ο Πλοίαρχος έχει την δυνατότητα να μην τον απολύσει και να του επιτρέψει να επιστρέψει κανονικά στα καθήκοντα του.

²³⁴ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 217

²³⁵ Παραδείγματα φθοράς φορτίου είναι όταν ο Γ΄ Μηχανικός για να εκδικηθεί την πλοιοκτήτρια εταιρεία, διοχετεύει νερό σε ένα αμπάρι του πλοίου και καταστρέφει τριάντα τόνους ζάχαρης. Ή στην περίπτωση που δύο ναύτες στην προσπάθεια να βρουν για να κλέψουν υφάσματα, σκίζουν διακόσια χαρτόκουτα με παιδικά παιχνίδια. Τέλος, ο Γ΄ μηχανικός προκαλεί σκόπιμα βλάβη στα ψυκτικά μηχανήματα ψύξεως και καταστρέφει τριάντα τόνους φορτίου κρέατος.

Ανεξάρτητα από τις παραπάνω ενέργειες, έχει τη δικαιοδοσία να τον τιμωρήσει και πειθαρχικά με πρόστιμο.

Η λίστα των ποινικών αδικημάτων συνεχίζεται με την **κλοπή του εξοπλισμού του πλοίου**²³⁶. Το έγκλημα αυτό το διαπράττει μέλος του πληρώματος πλοίου ελληνικής ή ξένης σημαίας, ασφαλισμένο στο Ν.Α.Τ., το οποίο αφαιρεί παρανόμως, πράγματα που ανήκουν στον εξοπλισμό του πλοίου με σκοπό να τα ιδιοποιηθεί.²³⁷ Σαν εξοπλισμό του πλοίου εννοούμε το σύνολο των μηχανημάτων, εργαλείων, εξαρτημάτων και εφοδίων γενικά²³⁸. Και σε αυτό το ναυτικό έγκλημα, οι ενέργειες του Πλοίαρχου παραμένουν οι γνωστές, όπως και στα προηγούμενα εγκλήματα. Αναλόγως με το αν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι με ελληνικές λιμενικές ή έμμισθες προξενικές αρχές ή εάν βρίσκεται εν πλω ή σε ξένο λιμάνι, ο Πλοίαρχος δρα αντιστοίχως. Το σημαντικό είναι να γίνουν οι απαραίτητες εγγραφές στο ημερολόγιο του πλοίου και να σχηματιστεί δικογραφία εναντίον του δράστη. Επίσης, τίθεται το ζήτημα της λύσης της σύμβασης του δράστη, λόγω παραπτώματος, ή λόγω καταγγελίας από τον Πλοίαρχο, αν φυλακιστεί ή εάν κριθεί ότι δεν μπορεί να επιστρέψει στα καθήκοντα του. Τέλος, το συγκεκριμένο έγκλημα μπορεί να τιμωρηθεί και πειθαρχικά με την επιβολή προστίμου.

Εν συνεχεία του παραπάνω αδικήματος, και η **φθορά εξοπλισμού του πλοίου**²³⁹, η οποία γίνεται από μέλος πλοίου ελληνικής ή ξένης σημαίας, ασφαλισμένου στο Ν.Α.Τ., με σκοπό να τον βλάψει ή να τον καταστρέψει, θεωρείται ναυτικό έγκλημα το οποίο τιμωρείται από τον Πλοίαρχο²⁴⁰. Το σημαντικό είναι ο δράστης να διαπράττει αυτό το αδίκημα με πρόθεση να βλάψει²⁴¹ ή να καταστρέψει²⁴² εξοπλισμό²⁴³ του πλοίου. Ο Πλοίαρχος ενεργεί με τον ίδιο ακριβώς τρόπο όπως και στην κλοπή του εξοπλισμού του πλοίου.

²³⁶ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 217

²³⁷ Παραδείγματος χάριν, ο ναύκληρος, πριν επαναπατριστεί, αφαιρεί πενήντα κιλά χρώματος από τις αποθήκες του πλοίου για να τις χρησιμοποιήσει στο σπίτι του. Ή πιο σοβαρό, ο Β' Μηχανικός αφαιρεί και πουλάει δύο τόνους πετρελαίου.

²³⁸ Για παράδειγμα ναυτιλιακά όργανα, βιβλία, χάρτες, μηχανήματα μηχανοστασίου, σωστικά και πυροσβεστικά μέσα, μέσα εστίασεως και ενδιαιτήσεως, καύσιμα, λιπαντικά, τρόφιμα κ.ο.κ.

²³⁹ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 217

²⁴⁰ Για παράδειγμα, ο ναύτης καταστρέφει με μαχαίρι τα καθίσματα στην τραπεζαρία του πληρώματος. Ή ο Ανθυποπλοίαρχος μετακινεί και μεταθέτει τις μαγνητικές ράβδους της πυξίδας με αποτέλεσμα την απορρύθμιση της.

²⁴¹ Εννοείται να μειώσει την αξία του ή την χρηστικότητα του εξοπλισμού.

²⁴² Να καταστεί ο εξοπλισμός παντελώς άχρηστος για την επιτέλεση του σκοπού του.

Ειδικό ναυτικό έγκλημα αποτελεί και η **μέθη**²⁴⁴ κατά τη διάρκεια τα υπηρεσίας. Πιο συγκεκριμένα, όταν ένα μέλος του πληρώματος πλοίου ελληνικής σημαίας, κατά τη διάρκεια της βάρδιας του ή άλλης διατεταγμένης υπηρεσίας²⁴⁵ μεθύσει είτε από απροσεξία είτε απεισκευσία ή από πρόθεση, ακόμα και όταν δεν διαπράξει κάποιο έγκλημα ή παράνομη πράξη, διαπράττει έγκλημα²⁴⁶. Δεν έχει καμία σημασία ο βαθμός της μέθης, ακόμα και η ελαφριά θεωρείται επιλήψιμη. Ο Πλοίαρχος, σε αυτήν την περίπτωση κάνει τη σχετική εγγραφή στο ημερολόγιο του πλοίου και εάν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι με ελληνικές ή έμμισθες προξενικές αρχές, παραδίδει τον δράστη εκεί μαζί με όποια στοιχεία έχει συλλέξει εναντίον του ενώ αν το πλοίο βρίσκεται εν πλω ή σε λιμάνι που δεν υπάρχουν ελληνικές αρχές, τότε ξεκίνα προανάκριση και σχηματίζει φάκελο δικογραφίας τον οποίο παραδίδει στις αρχές του πρώτου λιμένα κατάπλου. Επιπλέον, μπορεί να τον τιμωρήσει και πειθαρχικά με την επιβολή πρόστιμου, με επίπληξη και με απόλυση με την αιτιολογία λόγω λήξης της σύμβασης από τον Πλοίαρχο.

Το τελευταίο από τα ειδικά ναυτικά εγκλήματα είναι η **προσφυγή στις αλλοδαπές αρχές**²⁴⁷. Το έγκλημα αυτό το διαπράττει μέλος του πληρώματος που υπηρετεί σε πλοίο ελληνικής σημαίας ή απολύθηκε από αυτό²⁴⁸, όταν προσφεύγει στις αλλοδαπές αρχές ή αλλοδαπούς οργανισμούς²⁴⁹ για να διεκδικήσει τις απαιτήσεις του ή να επιλύσει τις διαφορές του με τον πλοίαρχο ή την Πλοιοκτήτρια εταιρεία προερχόμενες από τη σύμβαση εργασίας στο πλοίο ή που έχουν σχέση με αυτή²⁵⁰ και κανονικά, έχει την δυνατότητα να προσφύγει σε Ελληνική Λιμενική ή Προξενική Αρχή^{251, 252}. Ο Πλοίαρχος ερευνά το βάσιμο της άδικης πράξης και κάνει εγγραφή στο

²⁴³ Εννοούμε το σύνολο των οργάνων, των μηχανημάτων, των εξαρτημάτων, των εργαλείων, των εφοδίων του πλοίου.

²⁴⁴ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 241

²⁴⁵ Είτε τετράωρες φυλακές, είτε κατά οχτάωρο, είτε νυχτοφυλακή ή υπερωριακή εργασία.

²⁴⁶ Για παράδειγμα, ο Ανθυποπλοίαρχος κατά τη διάρκεια της φυλακής 20:00 – 24:00 πίνει ούισκι στη γέφυρα του πλοίου και μεθά ελαφρά.

²⁴⁷ Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 238

²⁴⁸ Απολύθηκε με οποιοδήποτε αιτιολογικό απόλυσεως.

²⁴⁹ Σαν Αρχές εννοούνται οι λιμενικές, οι αστυνομικές ή δικαστικές αρχές, ενώ σαν οργανισμοί οι διάφορες ενώσεις είτε συνδικαλιστικές είτε επαγγελματικές.

²⁵⁰ Όπως η μη καταβολή μισθών, η επιπλέον αμοιβή, η μη τήρηση του εδεσματολογίου, η υποχρέωση υπερωριακής εργασίας.

²⁵¹ Εάν δεν μπορεί να προσφύγει σε Ελληνική Λιμενική ή Προξενική Αρχή τότε δεν θεωρείται αδίκημα.

²⁵² Για παράδειγμα, ο Γ' Μηχανικός καταγγέλλει στη Λιμενική Αρχή του λιμανιού Γιοκοχάμα όπου βρίσκεται το πλοίο, ότι ο Πλοίαρχος δεν του κατέβαλε υπερωριακή αμοιβή

ημερολόγιο του πλοίου. Αναφέρει τον δράστη στην Ελληνική Λιμενική ή έμμισθη Προξενική Αρχή και παρέχει κάθε σχετική πληροφορία για τη διενέργεια προανάκρισης εις βάρος του κατηγορουμένου. Επίσης, μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση του ναυτικού με το αιτιολογικό λόγω παραπτώματος.

3.3.2. ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ ΚΟΙΝΟΥ ΠΟΙΝΙΚΟΥ ΚΩΔΙΚΑ

Το πιο βαρύ από τα εγκλήματα αυτά αποτελεί η **ανθρωποκτονία εκ προθέσεως**²⁵³, όταν δηλαδή ένα μέλος του πληρώματος αφαιρεί σκόπιμα²⁵⁴ τη ζωή κάποιου αλλού είτε με ενέργεια είτε με παράλειψη του²⁵⁵. Ο δράστης σε αυτήν την περίπτωση, μπορεί να είναι οποιοδήποτε μέλος πληρώματος πλοίου ελληνικής σημαίας ή Έλληνας υπήκοος σε πλοίο με ξένη σημαία, ενώ το θύμα μπορεί να είναι επίσης, οποιοσδήποτε από το πλήρωμα. Οι ενέργειες του Πλοίαρχου είναι οι εξής: Αρχικά, κάνει σχετική εγγραφή στο ημερολόγιο του πλοίου. Στην συνέχεια, αν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι με ελληνικές λιμενικές αρχές ή έμμισθες προξενικές αρχές, τότε συλλαμβάνει και παραδίδει σε αυτές τον δράστη, παρέχοντας επιπλέον και κάθε επιβαρυντικό στοιχείο που μπορεί να συμβάλλει στην προανακριτική διαδικασία. Παράλληλα, τον απολύει με την αιτιολογία «λόγω διαπράξεως εγκλήματος». Σε περίπτωση που το πλοίο, βρίσκεται εν πλω, ή σε λιμάνι όπου δεν υπάρχει ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή, τότε ο Πλοίαρχος διατάσσει υποχρεωτικά την προφυλάκιση του. Ταυτόχρονα, προβαίνει σε απόλυση του, ενώ στον πρώτο λιμένα κατάπλου²⁵⁶ παραδίδει στις αρχές τον δράστη μαζί το φάκελο δικογραφίας που έχει συντάξει ο ίδιος, για να προωθηθούν στην Ελλάδα. Εάν το πλοίο είναι ξένης σημαίας και βρίσκεται σε λιμάνι, ενώ ο δράστης είναι Έλληνας υπήκοος, τότε ο Έλληνας

για εργασία που εκτέλεσε κατά τη διάρκεια της νύκτας, όπου ήταν αξιωματικός φυλακής. Ή ο ναύκληρος με τρεις ναύτες προσφύγουν στην ένωση ναυτεργατών του λιμένος Σαουθάμπτον της Αγγλίας και καταγγέλλουν ότι ο Πλοίαρχος δεν τους αμείβει κανονικά για τον καθαρισμό των κυτών.

²⁵³ Ποινικός Κώδικας, άρθρο 299

²⁵⁴ Η πράξη εμπεριέχει δόλο.

²⁵⁵ Παραδείγματα ανθρωποκτονίας από πρόθεση αποτελούν τα εξής: Ο Λιπαντής καιροφυλακτεί και σκοτώνει έναν ναύτη πισώπλατα με μαχαίρι. Ή επίσης ο Υποπλοίαρχος εκδικούμενος τον Β' Μηχανικό, δεν του δίνει το σωστό φάρμακο, με αποτέλεσμα ο τελευταίος να πεθάνει.

²⁵⁶ Εάν καταπλεύσει σε ελληνικό λιμένα τότε κάθε σχετικό έγγραφο μαζί με τον δράστη παραδίδονται στις Λιμενικές Αρχές, ενώ αν καταπλεύσει σε λιμένα της αλλοδαπής, τότε στην Ελληνική Λιμενική ή Προξενική Αρχή.

Πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να αποταθεί ή στην Προξενική Αρχή της χώρας της σημαίας του πλοίου και να ενεργήσει συμφωνά με τις εντολές της ή σε ελληνικές αρχές ακολουθώντας το ελληνικό δίκαιο²⁵⁷. Αυτό που ωστόσο, έχει τη μεγαλύτερη σημασία είναι να ληφθεί κάθε αναγκαίο μέτρο για τη διατήρηση της ασφάλειας του πλοίου και του πληρώματος.

Στην περίπτωση, όπου ο θάνατος μέλους πληρώματος δεν προήλθε από δόλο αλλά από απροσεξία, τότε γίνεται λόγος για **ανθρωποκτονία από αμέλεια**²⁵⁸. Ο δράστης και πάλι, μπορεί να είναι οποιοσδήποτε ναυτικός πλοίου με Ελληνική σημαία, ή Έλληνας υπήκοος σε πλοίο με ξένη σημαία, ο οποίος δεν κατέβαλε την απαιτούμενη προσοχή για την συγκεκριμένη περίπτωση και έτσι το αποτέλεσμα της ενέργειας του ή της παράλειψης του ήταν ο θάνατος του θύματος²⁵⁹. Ο Πλοίαρχος, αρχικά, θα πρέπει να κάνει τη σχετική έρευνα για να διαπιστωθεί η αμέλεια και στη συνέχεια να κάνει τη σχετική εγγραφή στο ημερολόγιο του πλοίου. Εάν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι με ελληνική λιμενική ή έμμισθη προξενική αρχή, τότε παραπέμπει σε αυτή τον δράστη και παρέχει κάθε χρήσιμη πληροφορία που θα βοηθήσει στην προανάκριση. Ταυτόχρονα, έχει την δικαιοδοσία να καταγγείλει την σύμβαση του με την αιτιολογία του παραπτώματος. Στην αντίθετη, όμως, περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι χωρίς ελληνικές αρχές ή βρίσκεται εν πλω, τότε ο Πλοίαρχος ξεκινά τη διενέργεια προανάκρισης και ανοίγει φάκελο δικογραφίας κατά του δράστη. Στην περίπτωση που ο δράστης είναι ύποπτος φυγής ή είναι επικίνδυνος, διατάσσει την προφυλάκιση του και με την άφιξη του πλοίου σε λιμένα, τον παραδίδει στις Αρχές για να προωθηθεί στην Ελλάδα. Στην προφυλάκιση ακολουθεί και υποχρεωτική απόλυση με καταγγελία της σύμβασης του δράστη από τον Πλοίαρχο και γίνεται και η ανάλογη εγγραφή στο ημερολόγιο. Στην περίπτωση εκείνη, όπου ο δράστης δεν θεωρήθηκε επικίνδυνος αρκετά, ώστε να πρέπει να εγκλειστεί σε φρουρούμενο χώρο, τότε ο Πλοίαρχος μπορεί να του επιτρέψει να επιστρέψει στα καθήκοντα του και επομένως, να μην γίνει και καταγγελία της σύμβασης του. Εάν το πλοίο δε φέρει την ελληνική σημαία, αλλά αντί αυτής φέρει μία ξένη, τότε ο Πλοίαρχος έχει την δικαιοδοσία να επιλέξει εάν θα απευθυνθεί στην

²⁵⁷ Το έγκλημα αυτό θεωρείται κακούργημα και τιμωρείται με κάθειρξη.

²⁵⁸ Ποινικός Κώδικας, άρθρο 302

²⁵⁹ Για παράδειγμα, ο ναύκληρος δεν δίνει καλά τη σκαλωσιά του ναύτη, με αποτέλεσμα ο τελευταίος να πέσει στο κατάστρωμα και να σκοτωθεί. Ή ο Υποπλοίαρχος δίνει εσφαλμένα στον ασθενή ναύτη δηλητήριο αντί για φάρμακο με αποτέλεσμα ο τελευταίος να πεθάνει.

χώρα της σημαίας του πλοίου και να ενεργήσει σύμφωνα με τις εντολές της ή θα απευθυνθεί σε ελληνικές αρχές και θα ακολουθήσει το Δίκαιο της χώρας μας, αφού όμως, πρώτα υπάρξει αίτηση της Κυβερνήσεως της χώρας της σημαίας που φέρει το πλοίο²⁶⁰.

Έγκλημα θεωρείται και η **συμμετοχή σε αυτοκτονία**²⁶¹, εάν δηλαδή κάποιο μέλος του πληρώματος παρακινήσει ή βοηθήσει κάποιο άλλο να αυτοκτονήσει²⁶². Ο δράστης μπορεί να είναι οποιοσδήποτε από το πλήρωμα πλοίου με Ελληνική σημαία ή Έλληνας υπήκοος πλοίου ξένης σημαίας, ο οποίος παρακίνησε με πρόθεση το θύμα²⁶³ να γίνει αυτόχειρας ή το βοήθησε στην πράξη του αυτή²⁶⁴. Ο Πλοίαρχος στην περίπτωση αυτή ερευνά το βάσιμο της πράξης και κάνει τη σχετική εγγραφή στο ημερολόγιο του πλοίου. Στην περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι όπου υπάρχει ελληνική λιμενική αρχή ή έμμισθη προξενική αρχή, τότε αναφέρει τον δράστη και παραδίδει τον ίδιο καθώς και όλα τα στοιχεία που έχει συλλέξει εναντίον του και μπορεί να χρησιμοποιηθούν στην δικογραφία. Ταυτόχρονα, μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση του λόγω παραπτώματος. Σε αντίθετη περίπτωση, όπου το πλοίο βρίσκεται είτε εν πλω είτε σε λιμάνι χωρίς ελληνικές λιμενικές ή προξενικές αρχές, ο Πλοίαρχος καταρτίζει ο ίδιος την δικογραφία και παραδίδει τον φάκελο στις αρμόδιες αρχές στον πρώτο λιμένα κατάπλου, ώστε να προωθηθεί αναλόγως. Παράλληλα, έχει τη δικαιοδοσία να τον απολύσει με το αιτιολογικό της καταγγελίας της σύμβασης από τον Πλοίαρχο ελλείψει λιμενικής ή προξενικής αρχής και να τον τιμωρήσει και πειθαρχικά.²⁶⁵ Στην περίπτωση που το πλοίο φέρει ξένη σημαία και είναι αγκυροβολημένο σε λιμάνι, ο Πλοίαρχος έχει την διακριτική ευχέρεια είτε να απευθυνθεί στην Προξενική αρχή της χώρας του πλοίου, ενεργώντας σύμφωνα με τις

²⁶⁰ Η ανθρωποκτονία εξ αμελείας χαρακτηρίζεται ως πλημμέλημα και τιμωρείται με φυλάκιση από τρεις μήνες έως πέντε χρόνια

²⁶¹ Ποινικός Κώδικας, άρθρο 301

²⁶² Για να γίνει λόγος για έγκλημα θα πρέπει να τελεσθεί η αυτοκτονία ή να γίνει τουλάχιστον απόπειρα, αλλιώς δεν υπάρχει αδίκημα.

²⁶³ Το θύμα εάν το έπραξε από μόνος του δεν υπάρχει έγκλημα, αφού ο καθένας έχει το δικαίωμα να διαθέτει τη ζωή του όπως θέλει.

²⁶⁴ Για παράδειγμα, ο μάγειρας πληρωθεί εσφαλμένα τον ναύτη ότι η σύζυγος του τον εγκατέλειψε και εκμεταλλευόμενος την απογοήτευση του συνιστά να αυτοκτονήσει. Ακόμη ένα παράδειγμα, εάν ο ανθυποπλοίαρχος εκμεταλλευόμενος την απελπισία του Β' Μηχανικού λόγω ασθένειας του εξαιτίας αφροδίσιου νοσήματος, τον ωθεί στο να γίνει αυτόχειρας και του εξασφαλίζει από το φαρμακείο θανατηφόρο δόση φαρμάκων.

²⁶⁵ Η συμμετοχή σε αυτοκτονία είναι πλημμέλημα και τιμωρείται με ποινή φυλάκισης.

εντολές που θα του δοθούν, είτε στην Ελληνική Λιμενική ή Προξενική Αρχή, αφού πρώτα κάνει αίτηση στην Κυβέρνηση της χώρας της σημαίας του πλοίου.

Στην περίπτωση που η ζωή ενός ναυτικού βρίσκεται σε κίνδυνο και κάποιιο άλλο μέλος του πληρώματος μπορεί να τον σώσει χωρίς να θέσει σε κίνδυνο τη δική του ζωή αλλά δεν το κάνει, τότε διαπράττει το έγκλημα της **παράλειψης λύτρωσης από κίνδυνο ζωής**²⁶⁶. Το συμβάν αυτό μπορεί να συμβεί είτε σε πλοίο υπό ελληνική σημαία ή σε πλοίο ξένης σημαίας, αρκεί ο θύτης να είναι Έλληνας υπήκοος. Ταυτόχρονα, ο κίνδυνος να χαθεί η ζωή του θύματος θα πρέπει να είναι σημαντικός και να απειλείται άμεσα η ζωή του, ώστε να κρίνεται επιτακτική η παρέμβαση τρίτου για να σωθεί²⁶⁷. Ο δράστης θα πρέπει να έχει δράσει με δόλο, αφού γνωρίζοντας πόσο σημαντική θα είναι η παρέμβαση του για τη ζωή του συναδέρφου του, επιλέγει να μην βοηθήσει. Ο Πλοίαρχος, με τη σειρά του, αφού πληροφορηθεί το γεγονός, οφείλει να ερευνήσει το βάσιμο, καταγράφοντας το στο ημερολόγιο της γέφυρας. Όπως και στα προηγούμενα εγκλήματα, εάν το πλοίο βρίσκεται σε ελληνικό λιμάνι ή σε λιμάνι με ελληνική λιμενική ή έμμισθη προξενική αρχή τότε αναφέρει το συμβάν παραδίδοντας τον ένοχο στις αρχές παρέχοντας και κάθε σχετική πληροφορία, η οποία μπορεί να φανεί χρήσιμη στην διενέργεια προανάκρισης και στη δικογραφία εναντίον του. Επίσης, ο Πλοίαρχος δύναται να καταγγείλει τη σύμβαση του ναυτικού λόγω παραπτώματος. Εάν το πλοίο βρίσκεται σε ξένο λιμάνι απουσία ελληνικής λιμενικής ή προξενικής αρχής, τότε ο Πλοίαρχος διενεργεί ο ίδιος την προανάκριση και σχηματίζει φάκελο δικογραφίας, ο οποίος παραδίδεται στις αρχές του πρώτου λιμένα κατάπλου για να προωθηθεί αναλόγως. Εάν το πλοίο φέρει σημαία αλλοδαπής, τότε ο Έλληνας Πλοίαρχος μπορεί είτε να ενεργήσει βάσει του δικαιού της χώρας της σημαίας που φέρει το πλοίο, παραπέμποντας τον δράστη στις τοπικές αρχές αυτής, είτε να ενεργήσει κατόπιν των εντολών των αρχών της Ελληνικής σημαίας, εφόσον έχει προηγηθεί έγκληση²⁶⁸ του παθόντα ή αίτηση της Κυβέρνησης της σημαίας του πλοίου.

²⁶⁶ Ποινικός Κώδικας, άρθρο 307

²⁶⁷ Για παράδειγμα, αν ο ναύτης δει τον άλλο ναύτη του πλοίου να πέφτει στη θάλασσα και ενώ έχει τη δυνατότητα να του πετάξει ένα σκοινί για να τον τραβήξει πάνω, δεν το κάνει, τότε κρίνεται ένοχος του παραπάνω εγκλήματος. Επίσης, το ίδιο ισχύει και αν ο λιπαντής δει τον καθαριστή να μπλέκεται στα γρανάζια ενός μηχανήματος του μηχανοστασίου και αντί να σταματήσει τη λειτουργία του μηχανήματος, δεν το πραγματοποιεί.

²⁶⁸ Τα εγκλήματα χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: τα εγκλήματα που διώκονται αυτεπάγγελτα από τα αρμόδια όργανα και τα εγκλήματα που διώκονται κατόπιν εγκλήσεως του παθόντα.

Το έγκλημα της **απλής σωματικής βλάβης**²⁶⁹ πρόκειται για το έγκλημα κατά το οποίο κάποιος ναυτικός προκαλεί σε συνάδερφό του κάποια σωματική βλάβη ή βλάβη στην υγεία του, με δόλο²⁷⁰. Ο δράστης ενδέχεται να είναι οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πλοίου με ελληνική σημαία ή και ξένης αρκεί να είναι Έλληνας υπήκοος. Στα πλοία με ελληνική σημαία ή ξένη σημαία, ασφαλισμένα στο Ν.Α.Τ., το θύμα θα πρέπει να είναι κατώτερο ιεραρχικά από τον δράστη, ενώ ο τελευταίος θα πρέπει να του προξενήσει σωματική βλάβη²⁷¹ ή βλάβη στην υγεία του²⁷², δρώντας ηθελημένα με συγκεκριμένο σκοπό²⁷³. Εάν το θύμα επιθυμεί έγκληση και το πλοίο βρίσκεται σε ελληνικό λιμάνι ή σε λιμάνι με έμμισθη προξενική αρχή, τότε ο Πλοίαρχος βοηθά το θύμα να υποβάλει την αίτηση διώξεως του δράστη στις αρχές, παρέχοντας κάθε επιπλέον στοιχείο που θα συμβάλλει στην προανακριτική διαδικασία. Ταυτόχρονα, μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση του λόγω παραπτώματος. Σε διαφορετική περίπτωση, όπου δηλαδή το πλοίο βρίσκεται εν πλω ή σε λιμάνι που απουσιάζει ύπαρξη προξενικής αρχής, ο Πλοίαρχος θα ανοίξει φάκελο δικογραφίας και θα προβεί ο ίδιος σε προανακριτικές διαδικασίες, αρκεί να έχει προηγηθεί έγκληση από το θύμα. Στον πρώτο λιμένα κατάπλου, παραδίδει τον φάκελο της δικογραφίας στην ελληνική λιμενική ή έμμισθη προξενική αρχή μαζί με τον κατηγορούμενο, προκειμένου να προωθηθούν αρμοδίως. Πέρα όμως, από την παραπάνω διαδικασία, μπορεί να τον τιμωρήσει και πειθαρχικά με πρόστιμο και να τον απολύσει με καταγγελία της σύμβασης του από τον Πλοίαρχο²⁷⁴. Στην περίπτωση που το πλοίο φέρει ξένη σημαία, το θύμα έχει την επιλογή να απευθυνθεί στην

Θα πρέπει η έγκληση να κατατεθεί σε εισαγγελέα ή ανακριτικό υπάλληλο και να είναι έγγραφη ή προφορική.

²⁶⁹ Ποινικός Κώδικας, άρθρο 308

²⁷⁰ Για παράδειγμα, ο μάγειρας επιτίθεται στον βοηθό μαγείρου με γροθιά στο πρόσωπο και του σπάει τα δόντια λόγω ανεξόφλητης οφειλής χρημάτων. Επιπλέον, ο Α' Μηχανικός ενώ γνωρίζει ότι πάσχει από ψώρα, δίνει στον Γ' Μηχανικό το κράνος του να το φορέσει και του μεταδίδει την ασθένεια.

²⁷¹ Αυτό σημαίνει οποιαδήποτε πράξη μπορεί να επηρεάσει την εξωτερική εικόνα και τη σωματική ευεξία του θύματος. Δηλαδή τραύματα ή ακρωτηριασμός ή παράλυση ή προξένηση ασθένειας ή πρόκληση πόνου ή φόβου και άλλα.

²⁷² Σαν βλάβη εννοείται η πρόκληση ή επιδείνωση μίας παθολογικής κατάστασης του θύματος όπως η πρόκληση μέθης, κρυολογήματος, η μετάδοση αφροδίσιου νοσήματος και άλλα.

²⁷³ Στην περίπτωση που δρα χωρίς τη θέληση του, τότε γίνεται λόγος για σωματική βλάβη εξ αμελείας.

²⁷⁴ Το έγκλημα αυτό θεωρείται πλημμέλημα και διώκεται κατόπιν εγκλήσεως τιμωρούμενο με κράτηση ή πρόστιμο.

Προξενική Αρχή της χώρας της Σημαίας του πλοίου δρώντας σύμφωνα με τους νόμους της ή σε Ελληνική Αρχή.

Σε συνέχεια του παραπάνω, εάν ο δράστης προξενήσει σωματική βλάβη σε κατώτερο του ιεραρχικά ναυτικό του πληρώματος πλοίου με ελληνική ή ξένη σημαία, ασφαλισμένο στο Ν.Α.Τ. , η οποία όμως είναι δυνατό να παράγει κίνδυνο για τη ζωή ή σοβαρή βλάβη της υγείας του, τότε πρόκειται για το έγκλημα της **επικίνδυνης σωματικής βλάβης**²⁷⁵. Οι διαφορές μεταξύ των δύο εγκλημάτων είναι μικρές, ο βασικός ωστόσο, διαχωρισμός γίνεται στο ότι στο πρώτο έγκλημα η βλάβη είναι ελαφριά ενώ σε αυτό, υπάρχει ενδεχόμενος κίνδυνος ζωής και σοβαρής βλάβης²⁷⁶. Ο Πλοίαρχος ερευνά το βάσιμο της πράξης κάνοντας τις απαραίτητες εγγραφές στο ημερολόγιο του πλοίου. Οι υπόλοιπες ενέργειες παραμένουν οι ίδιες με τη μόνη διαφορά, λόγω της σοβαρότητας του εγκλήματος, εάν στην περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται εν πλω, ο δράστης κριθεί επικίνδυνος για την ασφάλεια του πληρώματος, τότε ο Πλοίαρχος έχει την διακριτική ευχέρεια να διατάξει την προφυλάκιση του μέχρι την άφιξη στο πρώτο λιμάνι. Ταυτόχρονα με την προφυλάκιση υποχρεώνεται και σε απόλυση του από το ναυτολόγιο με καταγγελία της σύμβασης του, ενώ μπορεί να τον τιμωρήσει και πειθαρχικά²⁷⁷.

Άλλη μία επιπλέον κατηγορία εγκλημάτων σωματικής βλάβης είναι η **βαριά σωματική βλάβη**²⁷⁸. Αφορά την απλή βλάβη σώματος ή υγείας που προκαλεί με δόλο μέλος του πληρώματος πλοίου ελληνικής ή ξένης σημαίας, όταν πρόκειται για ημεδαπό, σε κάποιο άλλο μέλος κατώτερο του ιεραρχικά, και η βλάβη έχει σαν συνέπεια κάποια βαριά πάθηση της σωματικής ή πνευματικής υγείας του θύματος²⁷⁹. Ο Πλοίαρχος ενεργεί όπως και στην παραπάνω περίπτωση, καταγράφοντας όλα τα γεγονότα στο ημερολόγιο της γέφυρας και σε περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται εν

²⁷⁵ Ποινικός Κώδικας , άρθρο 309

²⁷⁶ Για παράδειγμα, ο ναύτης εξοργισμένος από το ναυτόπαιδο, εκσφενδονίζει εναντίον του σιδερένιο καρφί και τον τραυματίζει τελικά στην κνήμη. Επίσης, παράδειγμα του συγκεκριμένου εγκλήματος αποτελεί και η περίπτωση όπου ο Γ' Μηχανικός σπρώχνει τον λιπαντή να φύγει από μπροστά του επειδή τον έθιξε, ενώ βρίσκονταν στις σκάλες και ο τελευταίος πρόλαβε να συγκρατηθεί γλυτώνοντας το πέσιμο με μάλωπες στους αγκώνες,

²⁷⁷ Το έγκλημα αυτό θεωρείται πλημμέλημα και τιμωρείται αυτεπάγγελτα με φυλάκιση από τρεις μήνες έως πέντε έτη.

²⁷⁸ Ποινικός Κώδικας , άρθρο 310

²⁷⁹ Την ώρα καυγά, για παράδειγμα, ο Β' Μηχανικός σπρώχνει τον λιπαντή και τον ρίχνει στο δάπεδο του μηχανοστασίου εν γνώσει του ότι μπορεί να χτυπήσει ελαφρά. Ο λιπαντής τραυματίζεται στο αριστερό γόνατο, το οποίο σε λίγες ημέρες λόγω γάγγραινας το κόβουν. Ο Β' Μηχανικός διαπράττει έγκλημα εδώ βαριάς σωματικής βλάβης, αφού έπραξε με δόλο, δεν γνώριζε όμως ότι θα προκαλέσει ακρωτηριασμό ο τραυματισμός του.

πλω ή σε λιμάνι που απουσιάζει ελληνική λιμενική ή έμμισθη προξενική αρχή, σχηματίζει ο ίδιος τη δικογραφία. Αν ο δράστης είναι ύποπτος φυγής ή ιδιαίτερα επικίνδυνος, διατηρεί το δικαίωμα ο Πλοίαρχος της διάταξης προφυλάκισης του και απόλυσης του καταγγέλλοντας την Σύμβαση του²⁸⁰.

Το τελευταίο είδος εγκλημάτων σωματικής βλάβης που γίνονται εκουσίως, είναι το **έγκλημα της θανατηφόρου σωματικής βλάβης**²⁸¹, το πιο σοβαρό από όλα τα εγκλήματα σωματικών βλαβών που πρόκειται για πρόκληση απλής σωματικής βλάβης, η οποία είχε σαν συνέπεια τον θάνατο του θύματος. Διαπράττεται από οποιοδήποτε μέλος πληρώματος πλοίου ελληνικής σημαίας ή ξένης αν πρόκειται για ομογενή, εναντίον οποιουδήποτε μέλους του πληρώματος, ενώ η πράξη γίνεται με δόλο να προκληθεί κάποια κάκωση, όχι όμως και θάνατος²⁸². Ο Πλοίαρχος διενεργεί σχετική έρευνα και κάνει τη σχετική εγγραφή στο ημερολόγιο. Εάν το πλοίο δεν βρίσκεται σε ελληνικό λιμένα ή σε λιμένα με προξενική αρχή, για να παραδώσει τον δράστη στις αρχές μαζί με όλα τα στοιχεία που έχουν συλλεχθεί, τότε ο Πλοίαρχος διενεργεί ο ίδιος προανάκριση εναντίον του δράστη. Εάν ο τελευταίος είναι επικίνδυνος ή ύποπτος φυγής προφυλακίζεται. Το ίδιο πράττεται και όταν το πλοίο δεν πρόκειται να καταπλεύσει σε λιμάνι με ελληνικές αρχές σε σύντομο χρονικό διάστημα και ο δράστης είναι επικίνδυνος, οπότε διατάσσεται ο εγκλεισμός του σε ασφαλές μέρος, φρουρούμενος, μέχρι την άφιξη σε λιμάνι και την παράδοση του στις Αρχές για να προωθηθεί στην Ελλάδα. Παράλληλα με την προφυλάκιση, ακολουθεί και καταγγελία της σύμβασης του από τον Πλοίαρχο, γεγονός που επίσης, καταγράφεται στο ημερολόγιο του πλοίου²⁸³. Εάν το πλοίο είναι ξένης σημαίας και είναι αγκυροβολημένο σε λιμάνι, είναι στη διακριτική ευχέρεια του Πλοίαρχου να απευθυνθεί στην Ελληνική Λιμενική ή Προξενική Αρχή, ή να απευθυνθεί στις Αρχές της χώρας του πλοίου. Εάν πράξει το δεύτερο, χρειάζεται αίτηση από την Κυβέρνηση

²⁸⁰ Πρόκειται για πλημμέλημα που διώκεται αυτεπάγγελτα και τιμωρείται με φυλάκιση από δύο έως πέντε έτη.

²⁸¹ Ποινικός Κώδικας, άρθρο 311

²⁸² Ο μάγειρας διαπληκτίζεται με το βοηθό μαγείρου και τον σπρώχνει στο πάτωμα, για παράδειγμα. Ο βοηθός κατά την πτώση χτυπά σε αιχμηρό αντικείμενο στο κεφάλι με αποτέλεσμα να πεθάνει. Ο μάγειρας επιδίωξε τον τραυματισμό του συναδέρφου του, όχι όμως και τον θάνατο του.

²⁸³ Εάν δεν προφυλακιστεί, η καταγγελία της σύμβασης δεν κρίνεται απαραίτητη και ο κατηγορούμενος μπορεί να παραμείνει στο πλοίο και να επιστρέψει στα καθήκοντα του.

της χώρας της σημαίας του πλοίου. Εάν το πλοίο είναι εν πλω λαμβάνεται κάθε μέτρο για την εξασφάλιση της ασφάλειας του πλοίου και του πληρώματος²⁸⁴.

Στην περίπτωση, ωστόσο που η σωματική βλάβη δεν προκλήθηκε με δόλο αλλά από αμέλεια ή απροσεξία, τότε γίνεται λόγος για το έγκλημα της σωματικής βλάβης εξ αμελείας. Ο δράστης και εδώ μπορεί να είναι οποιοσδήποτε από το πλήρωμα πλοίου ελληνικής σημαίας ή και ξένης σημαίας εάν πρόκειται για ημεδαπό, όπως επίσης και ο παθών μπορεί να είναι οποιοδήποτε άλλο μέλος του πληρώματος του ίδιου πλοίου. Η σωματική κάκωση ή η βλάβη στην υγεία ενδέχεται να προκλήθηκε από αμέλεια ή ελλιπή προσοχή από πλευράς του δράστη, ο οποίος δεν ήθελε να προκαλέσει κάτι τέτοιο²⁸⁵. Οι ενέργειες του Πλοιάρχου αρχικά εστιάζονται στην έρευνα της άδικης πράξης και την εγγραφή της στο ναυτολόγιο. Έπειτα, αναλόγως με το αν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι με ή χωρίς ελληνικές λιμενικές αρχές, δρα αναλόγως, όπως και στα παραπάνω εγκλήματα. Στην περίπτωση που το πλοίο είναι ξένης σημαίας και αποφασιστεί να ενεργήσει ο Πλοίαρχος σύμφωνα με το δίκαιο της χώρας της σημαίας του πλοίου, απαιτείται πρώτα έγκληση από το θύμα ή αίτηση της Κυβέρνησης της χώρας σημαίας²⁸⁶.

Όταν δύο μέλη του πληρώματος κάνουν επίθεση εναντίον ενός ή περισσότερων ατόμων του πληρώματος με σκοπό την πρόκληση βιαιοπραγιών και το αποτέλεσμα της επίθεσης είναι βαριές σωματικές βλάβες ή θάνατος προσώπου, τότε λαμβάνει χώρα **συμπλοκή**²⁸⁷. Το συγκεκριμένο έγκλημα αποτελεί μια βιαιοπραγική φιλονικία μεταξύ των δραστών πλοίου ελληνικής σημαίας, ή ξένης στην περίπτωση που οι δράστες είναι ομογενείς, της οποίας το αποτέλεσμα πρέπει να είναι, όπως

²⁸⁴ Η θανατηφόρος σωματική βλάβη είναι πλημμέλημα και τιμωρείται με φυλάκιση από δύο έως πέντε έτη, εκτός αν έγινε με σκοπό το θάνατο που τότε επιβάλλεται κάθειρξη τουλάχιστον πέντε ετών.

²⁸⁵ Για παράδειγμα, ο ναύκληρος δεν πρόσεξε αρκετά κατά τον χειρισμό του βαρούλκου με αποτέλεσμα το αιωρούμενο φορτίο να πέσει και να τραυματίσει έναν ναύτη. Ή το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση που ο Γ' Μηχανικός δεν προσέξει αρκετά κατά τη διάρκεια εργασιών με την ηλεκτρομηχανή και κατά λάθος ακρωτηριάσει τα δάχτυλα του λιπαντή που βοηθούσε στην διεκπεραίωση της εργασίας.

²⁸⁶ Η σωματική βλάβη εξ αμελείας είναι πλημμέλημα και τιμωρείται με φυλάκιση τριών μηνών ή χρηματική ποινή αν η βλάβη είναι ελαφρά ή με φυλάκιση έως τρία έτη αν είναι βαρύτερη.

²⁸⁷ Ποινικός Κώδικας, άρθρο 313

προαναφέρθηκε, θάνατος ή σωματικές βλάβες²⁸⁸. Εάν δεν υπάρξουν τα συγκεκριμένα αποτελέσματα, δεν θεωρείται έγκλημα συμπλοκής.

Στην περίπτωση που μεταξύ μελών του πληρώματος επέλθει διαφωνία με το ένα μέλος να κάνει χρήση σωματικής βίας ή άλλου μέσου αποσκοπώντας στον εξαναγκασμό ή την απειλή του συναδέλφου του, τότε γίνεται λόγος για το έγκλημα της **παράνομης βίας**²⁸⁹. Η διαφορά με τα ειδικά ναυτικά εγκλήματα, όπως αναλύθηκαν παραπάνω, έγκειται στο ότι ο λόγος της άσκησης βίας έγκειται σε λόγο άσχετο με την υπηρεσία πάνω στο πλοίο²⁹⁰. Ο δράστης μπορεί να είναι οποιοδήποτε μέλος από το πλήρωμα πλοίου ελληνικής ή ξένης σημαίας, ένα πρόκειται για ημεδαπό. Το θύμα μπορεί να είναι επίσης οποιοσδήποτε από το πλήρωμα και να έχουν χρησιμοποιηθεί εναντίον του παράνομα μέσα για να εξαναγκαστεί να κάνει κάτι που δεν επιθυμεί, υποκύπτοντας στη βία. Σαν παράνομα μέσα²⁹¹ εννοούνται πράξεις που δημιουργούν εκφοβισμό ή τρομοκρατία ή απειλή προς το θύμα. Οι ενέργειες του Πλοιάρχου παραμένουν οι ίδιες με εκείνες που πράττει σε όλα τα υπόλοιπα εγκλήματα²⁹², αντιστοίχως είτε εάν βρίσκεται σε λιμάνι παρουσία ελληνικών λιμενικών ή προξενικών αρχών, είτε εάν βρίσκεται εν πλω που πρέπει να πράξει τα δέοντα για την διατήρηση της ασφάλειας του πλοίου και του λοιπού πληρώματος, είτε εάν βρίσκεται σε λιμάνι με ξένες αρχές και αποφασίσει να απευθυνθεί στις αρχές της σημαίας του πλοίου, κατόπιν αιτήσεως της κυβέρνησης της χώρας σημαίας του πλοίου.

Το έγκλημα της απειλής το διαπράττει μέλος του πληρώματος πλοίου με ελληνική σημαία ή με ξένη σημαία εάν πρόκειται για ημεδαπό, εναντίον οποιουδήποτε άλλου μέλους του πληρώματος, ο οποίος για λόγους άσχετους με την υπηρεσία απειλώντας τον είτε με βία είτε με άλλη παράνομη πράξη είτε με

²⁸⁸ Για παράδειγμα, κατά τη διάρκεια του γεύματος, οι ναύτες φιλονικούν με τον λιπαντή και τον καθαριστή και συμπλέκονται. Από τον καυγά ο ένας ναύτης τραυματίζεται σοβαρά και χάνει το ένα μάτι του.

²⁸⁹ Ποινικός Κώδικας, άρθρο 330

²⁹⁰ Για παράδειγμα, ο ναύτης απειλεί το ναυτόπαιδο ότι θα τον ρίξει στην θάλασσα ένα δεν βγει μαζί του από το πλοίο για διασκέδαση στο λιμάνι. Η επίσης, παράδειγμα αποτελεί εάν ο λιπαντής ανοίξει με τη βία το στόμα του Ανθυποπλοιάρχου για να του ρίξει μισό μπουκάλι ούισκι. Ο Β' Μηχανικός απειλεί τον ηλεκτρολόγο ότι θα τον εξαφανίσει εάν τον ξανακούσει να μιλά επικριτικά για κάποιο συγκεκριμένο πολιτικό πρόσωπο, πράγμα που δεν ξανακάνει ο ηλεκτρολόγος.

²⁹¹ Για παράδειγμα ύψωση αντικειμένων με απειλητικό ύφος, χειροδικία, κακοποίηση, φωνές, ξυλοδαρμός κ.ο.κ.

²⁹² Η παράνομη βία θεωρείται πλημμέλημα και τιμωρείται με φυλάκιση έως δύο έτη.

παράλειψη αποσκοπώντας στο να του προκαλέσει τρόμο ή ανησυχία²⁹³. Η απειλή μπορεί να εκδηλωθεί είτε προφορικά είτε γραπτά είτε μέσω συμβολικών παραστάσεων ή σημείων. Δεν έχει σημασία εάν ο δράστης είναι σε θέση να πραγματοποιήσει την απειλή, αρκεί να τρομοκρατηθεί το θύμα²⁹⁴. Η αντίδραση του Πλοιάρχου σαν κυβερνήτης του πλοίου είναι όμοια με των παραπάνω εγκλημάτων.

Στη συνέχεια, παρουσιάζεται μία ομάδα παραπλήσιων μεταξύ τους εγκλημάτων. Το πρώτο έγκλημα αφορά την **εξύβριση**²⁹⁵. Διαπράττεται από μέλος του πληρώματος όταν προσβάλλει άλλο μέλος του πλοίου είτε με λόγια είτε με πράξεις για λόγους άσχετους με την υπηρεσία πάνω στο πλοίο²⁹⁶. Ο κατηγορούμενος θα πρέπει να είναι μέλος του πληρώματος πλοίου ελληνικής σημαίας ή ξένης εάν είναι ομογενής, και θα πρέπει με δόλο να καταφρονεί και να προσβάλλει την τιμή του θύματος, είτε εξαπολούνται φραστικές επιθέσεις εναντίον του, είτε με πράξεις εναντίον του όπως φτύσιμο ή σπρώξιμο²⁹⁷. Το δεύτερο έγκλημα πρόκειται για τη **δυσφήμιση**²⁹⁸. Όταν ένα μέλος του πληρώματος με οποιοδήποτε τρόπο ισχυρίζεται ή διαδίδει γεγονότα και φήμες που μπορεί να βλάψουν την τιμή ενός ατόμου, τότε διαπράττει το έγκλημα αυτό²⁹⁹. Το συμβάν αυτό ενδέχεται να συμβεί σε πλοίο με ελληνική σημαία ή εάν ο δράστης είναι ημεδαπός και σε ξένης σημαίας καράβι, ενώ η διαδιδόμενη πληροφορία μπορεί είτε να αφορά προσωπική πεποίθηση ή αντίληψη είτε για διάδοση κάποιας πληροφορίας που είπε κάποιος τρίτος. Το τρίτο έγκλημα

²⁹³ Αν οι λόγοι που ασκείται η απειλή είναι σχετικοί με την υπηρεσία τότε πρέπει να εξεταστεί η ιεραρχική σχέση των εμπλεκομένων και εάν το θύμα είναι ανώτερο του δράστη τότε πρόκειται για κοινό ναυτικό έγκλημα το οποίο εξετάστηκε παραπάνω.

²⁹⁴ Παραδείγματα τέτοιων εγκλημάτων αποτελούν οι εξής περιπτώσεις: Εάν ο λιπαντής φιλονικήσει με τον ναύκληρο για πολιτικούς λόγους και τον απειλήσει να του κόψει τη γλώσσα αν ξαναμιλήσει σχετικά. Επίσης, εάν ο ναύτης που είναι συγχωριανός με τον λαδά, τον απειλήσει ότι θα σκοτώσει τον αδερφό του λαδά επειδή εξέθεσε την τιμή της αδερφής του.

²⁹⁵ Ποινικός Κώδικας, άρθρο 361

²⁹⁶ Εάν ο λόγος της εξύβρισης σχετίζεται με την υπηρεσία ελέγχεται η ιεραρχική σχέση των εμπλεκομένων για να αποκλειστεί η περίπτωση διάπραξης του ειδικού ναυτικού εγκλήματος της εξύβρισης ανωτέρω, όπως αναλύθηκε παραπάνω.

²⁹⁷ Για παράδειγμα, ο ναύκληρος αποκαλεί γουρούνι το ναύτη επειδή δε τρώει κόσμια, ή ο Β' Μηχανικός αποκαλεί ζώο τον Γ' Μηχανικό επειδή δεν εκτέλεσε σωστά τη δουλειά που του έδειξε.

²⁹⁸ Ποινικός Κώδικας, άρθρο 362

²⁹⁹ Για παράδειγμα, ο ναύτης λέει στον Υποπλοίαρχο ότι ο Μάγειρας κρύβει ποσότητες φαγητών προκειμένου να δημιουργηθεί πρόβλημα στις παραγγελίες τροφίμων, γεγονός που ωστόσο δεν ισχύει ή ο Β' Μηχανικός διαδίδει ότι ο Γ' Μηχανικός που απολύθηκε από το πλοίο έκλεψε και πήρε μαζί του πολλά εργαλεία του μηχανοστασίου.

είναι η **συκοφαντική δυσφήμιση**³⁰⁰, η οποία πρόκειται για την διάδοση ενώπιων τρίτων ατόμων, ψευδών γεγονότων από τον κατηγορούμενο, ο οποίος τα διαδίδει ενώ γνωρίζει ότι είναι ψευδή, με σκοπό να βλάψει την υπόληψη του θύματος³⁰¹. Μπορεί να συμβεί και σε πλοίο ελληνικής σημαίας και σε ξένης αν πρόκειται για ομογενή ναυτικό. Και στα τρία εγκλήματα ο Πλοίαρχος λειτουργεί με τον ίδιο τρόπο. Αρχικά, εάν το πλοίο είναι σε λιμάνι όπου υπάρχει ελληνική λιμενική ή έμμισθη προξενική αρχή, βοηθά το θύμα, εφόσον υπάρξει έγκληση από μέρους του, να απευθυνθεί στις αρμόδιες αρχές παρέχοντας και κάθε σχετική πληροφορία. Ταυτόχρονα, μπορεί να απολύσει και τον κατηγορούμενο λόγω παραπτώματος. Στην περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι χωρίς ελληνικές αρχές, διενεργεί προανάκριση ο ίδιος ο Πλοίαρχος σχηματίζοντας φάκελο δικογραφίας, τον οποίο και παραδίδει στις αρχές στο πρώτο λιμάνι κατάπλου. Εάν το πλοίο είναι ξένης σημαίας, τότε το θύμα μπορεί να απευθυνθεί και στη προξενική αρχή της χώρας της σημαίας του πλοίου μετά από σχετική έγκληση και να ενεργήσει σύμφωνα με τις εντολές που θα δοθούν από εκεί. Και τα τρία αδικήματα χαρακτηρίζονται ως πλημμελήματα και τιμωρούνται με ποινή φυλάκισης -που δεν ξεπερνά το ένα έτος-και χρηματική ποινή.

Το επόμενο έγκλημα είναι κάπως πιο ιδιαίτερο και αφορά την **προσβολή της μνήμης νεκρού**³⁰², η οποία γίνεται είτε με εξύβριση είτε με συκοφαντική δυσφήμιση και προσβάλλει τη μνήμη ενός ανθρώπου που έχει χαθεί από τη ζωή θίγοντας την οικογένεια του νεκρού αλλά και το κοινό αίσθημα³⁰³. Κατόπιν εγκλήσεως, ο Πλοίαρχος απευθύνεται στις αρχές της Ελλάδας εφόσον υπάρχει παρουσία τους στο λιμάνι κατάπλου ή σχηματίζει δικογραφία για να παραδοθεί όταν φτάσει στο λιμάνι. Ταυτόχρονα, έχει το δικαίωμα να τον απολύσει καταγγέλλοντας την σύμβαση του λόγω παραπτώματος. Εάν το πλοίο είναι ξένης σημαίας και ο δράστης ημεδαπός μπορεί να κατατεθεί έγκληση στις αρχές της χώρας σημαίας του πλοίου και να λειτουργήσει ο Πλοίαρχος βάσει των εντολών τους. Τέλος, δικαίωμα εγκλήσεως έχουν ο σύζυγος του νεκρού και τα τέκνα του. Εάν δεν υπάρχουν, τότε το δικαίωμα αφορά του γονείς και αδερφούς του.

³⁰⁰ Ποινικός Κώδικας, άρθρο 363

³⁰¹ Παραδείγματος χάριν ο λαδάς ισχυρίζεται ότι κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ταξιδιού ο Γ' Μηχανικός, που υπηρετούσαν μαζί είχε κλέψει από το φορτίο γεγονός που δεν ισχύει.

³⁰² Ποινικός Κώδικας, άρθρο 365

³⁰³ Για παράδειγμα, ο ναύκληρος εκνευρίζεται με τον ναύτη και του λέει ότι είναι αλήτης και παλιάνθρωπος όπως ο πατέρας του, ο οποίος είναι πεθαμένος.

Σχετικό με τα παραπάνω αδικήματα είναι και η κακόβουλη **βλασφημία**³⁰⁴, την οποία διαπράττει όποιο μέλος υβρίζει τα θεία και δείχνει έλλειψη σεβασμού προς τον Θεό. Θα πρέπει να εκδηλώσει χυδαίες εκφράσεις και να κάνει άσεμνες χειρονομίες ή πράξεις μπροστά στην παρουσία άλλων προσώπων. Ο Πλοίαρχος διενεργεί όσα και στα άλλα αδικήματα αναλόγως με τον αν βρίσκεται σε ελληνικό λιμένα ή εν πλω ή σε λιμάνι χωρίς παρουσία ελληνικών αρχών (Λιμενικών ή Προξενικών). Έχει το δικαίωμα απόλυσης του ναυτικού λόγω παραπτώματος ή και να απευθυνθεί στις αρχές της σημαίας του πλοίου, εάν αυτό είναι διαφορετικής εθνικότητας σημαίας από την ελληνική.

Το έγκλημα της **κλοπής**³⁰⁵ είναι το αδίκημα της αφαίρεσης ξένου αντικειμένου³⁰⁶ από την ιδιοκτησία άλλου. Αυτό, με άλλα λόγια, σημαίνει ότι ο δράστης αφαιρεί το αντικείμενο αυτό που επιθυμεί να ιδιοποιηθεί, με δόλο, χωρίς να έχει λάβει γνώση για αυτό και να εγκρίνει ο κάτοχος του³⁰⁷. Ο Πλοίαρχος, όταν πληροφορηθεί για το συμβάν, οφείλει να ερευνήσει την αλήθεια των γεγονότων προκειμένου να κάνει τη σωστή εγγραφή στο ημερολόγιο του πλοίου. Στην περίπτωση που το πλοίο δεν βρίσκεται σε λιμάνι όπου υπάρχουν διαθέσιμες ελληνικές λιμενικές ή προξενικές αρχές - ώστε να απευθυνθεί σε αυτές- τότε διενεργεί προανάκριση και ανοίγει φάκελο δικογραφίας. Έχει τη δικαιοδοσία να διατάξει την προφυλάκιση του δράστη σε φρουρούμενο χώρο- εάν τον θεωρεί ύποπτο φυγής ή επικίνδυνο να διαπράξει το έγκλημα αυτό ξανά, μέχρι να τον παραδώσει στις αρμόδιες αρχές- και ταυτόχρονα, να τον απολύσει καταγγέλλοντας την σύμβαση του λόγω παραπτώματος. Παράλληλα, διατηρεί το δικαίωμα της πειθαρχική τιμωρίας³⁰⁸. Τέλος, εάν το πλοίο είναι ξένης σημαίας και το έγκλημα το διέπραξε ημεδαπός δράστης, τότε μπορεί ο Πλοίαρχος, κατόπιν εγκλήσεως του θύματος ή αίτησης της

³⁰⁴ Ποινικός Κώδικας, άρθρο 198

³⁰⁵ Ποινικός Κώδικας, άρθρο 372

³⁰⁶ Το αντικείμενο θα πρέπει να μην του ανήκει εξ' ολοκλήρου. Εάν του ανήκει ένα ποσοστό διαπράττει κλοπή για το ποσοστό που δεν του ανήκει, ενώ αν του ανήκει όλο αλλά βρίσκεται στην κατοχή άλλου, δεν διαπράττει κλοπή. Τέλος, στην περίπτωση που το αντικείμενο είναι χωρίς ιδιοκτήτη, δεν πρόκειται για το συγκεκριμένο αδίκημα.

³⁰⁷ Παραδείγματος χάριν, ο ναύτης μπαίνει στην καμπίνα του Ανθυποπλοίαρχου, κατά την νυχτερινή βάρδια του τελευταίου και αφαιρεί το χρηματικό ποσό των 1.000 δολαρίων και το ρολόι του.

³⁰⁸ Η κλοπή είναι πλημμέλημα τιμωρούμενο με ποινή φυλάκισης από τρεις μήνες έως πέντε έτη, αναλόγως την αξία του κλεμμένου αντικειμένου.

κυβέρνησης της χώρας σημαίας του πλοίου, να απευθυνθεί στις αρχές της χώρας αυτής για να ενεργήσει βάσει των εντολών της και του δικαίου της.

Η διαφορά της κλοπής και της **υπεξαίρεσης**³⁰⁹, η οποία αναλύεται εδώ, έγκειται στον αν το κλεμμένο αντικείμενο βρισκόταν ή όχι στην κατοχή του δράστη. Με άλλα λόγια, η υπεξαίρεση αφορά την ιδιοποίηση ξένου αντικειμένου το οποίο βρέθηκε στην κατοχή του κατηγορούμενου με οποιοδήποτε τρόπο³¹⁰ χωρίς τη θέληση του ιδιοκτήτη του³¹¹. Για την δικαιοδοσία του Πλοίαρχου και τις σχετικές ενέργειες του δεν υπάρχει καμία διαφορά από αυτές του παραπάνω εγκλήματος.

Αδίκημα ωστόσο, αποτελεί και η **φθορά της ξένης περιουσίας**³¹². Η καταστροφή δηλαδή ή η εν μέρει βλάβη ενός αντικειμένου το οποίο ανήκει σε άλλο πρόσωπο από τον δράστη, ο οποίος είχε σκοπό να το φθείρει για να καταστεί ανέφικτη η μετέπειτα χρήση του αντικειμένου από τον ιδιοκτήτη του³¹³. Το έγκλημα αυτό χαρακτηρίζεται ως πλημμέλημα και διώκεται κατόπιν εγκλήσεως. Ο Πλοίαρχος πράττει τα δέοντα για την απονομή δικαιοσύνης και την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας του πλοίου. Όταν βρίσκεται σε ελληνικό λιμάνι το πλοίο, ή έστω σε λιμάνι με προξενικές αρχές της Ελλάδας, βοηθάει το θύμα να υποβάλλει την έγκληση του στους αρμοδίους, παρέχοντας επιπροσθέτως, κάθε στοιχείο που έχει σχετικά με την υπόθεση. Εάν το πλοίο βρίσκεται εν πλω τότε θα κάνει ο ίδιος την προανάκριση, ανοίγοντας φάκελο δικογραφίας προκειμένου να τον παραδώσει στις αρμόδιες αρχές όταν καταπλεύσει σε λιμάνι. Ταυτόχρονα, μπορεί να απολύσει και τον κατηγορούμενο λύοντας την σύμβαση του λόγω παραπτώματος. Στην περίπτωση που το πλοίο φέρει ξένη σημαία και ο δράστης είναι έλληνας υπήκοος, τότε διατηρεί το δικαίωμα να απευθυνθεί στις αρχές της χώρας της σημαίας του πλοίου.

Όταν ένα μέλος πληρώματος ελληνικής σημαίας ή και ξένης, στην περίπτωση που πρόκειται για ημεδαπό, προκειμένου να αποκτήσει ένα αντικείμενο ή

³⁰⁹ Ποινικός Κώδικας, άρθρο 365

³¹⁰ Είτε με συμφωνία ή τυχαία ή το βρήκε ή κατά λάθος.

³¹¹ Για παράδειγμα, ο ναύτης έδωσε το κινητό του τηλέφωνο στον λαδά για να πάρει ένα τηλέφωνο και μετά από τρεις μέρες δεν το επέστρεψε ακόμα και αρνείται να το δώσει πίσω. Ή άλλο παράδειγμα αποτελεί εάν ο Β' Μηχανικός δώσει στον Γ' Μηχανικό χρήματα για να του αγοράσει από το λιμάνι όπου βγήκε ο τελευταίος, έναν φορητό υπολογιστή τον οποίο δεν του παρέδωσε ποτέ.

³¹² Ποινικός Κώδικας, άρθρο 381

³¹³ Οι περιπτώσεις όπου ο Υποπλοίαρχος ρίχνει στη θάλασσα το ρολόι του Α' Μηχανικού ή που ο Ανθυποπλοίαρχος σπάει το κινητό τηλέφωνο του Β' Μηχανικού αποτελούν παραδείγματα φθοράς ξένης περιουσίας.

περιουσιακό απόκτημα, εξαναγκάσει με διάφορους τρόπους, κάποιο άλλο μέλος του πληρώματος, τότε διαπράττει το έγκλημα της **εκβίασης**³¹⁴. Οι διάφοροι τρόποι μπορεί να είναι είτε η βία, είτε η απειλή, είτε η παράλειψη ή η ανοχή, ακόμα και η ζημιά ή βλάβη στην περιουσία του θύματος, με σκοπό το όφελος του δράστη³¹⁵ και τη ζημία του θύματος. Το συγκεκριμένο έγκλημα, χαρακτηρίζεται ως πλημμέλημα³¹⁶ και μπορεί να διαπραχθεί τόσο σε πλοίο ελληνικής σημαίας, όσο και σε ξένης σημαίας, αρκεί ο ένοχος για αυτό να είναι Έλληνας υπήκοος. Ο Πλοίαρχος ενεργεί όπως και στα παραπάνω εγκλήματα, δεδομένου ότι έχει ερευνήσει για το αληθές του γεγονότος και επίσης, έχει κάνει όλες τις εγγραφές που απαιτούνται στο ημερολόγιο του πλοίου. Εάν ο δράστης αποτελεί ύποπτος φυγής ή επικίνδυνος, τότε ο Πλοίαρχος έχει την δικαιοδοσία να ζητήσει την προφυλάκιση του και ταυτόχρονα, να τον απολύσει λόγω καταγγελίας της συμβάσεως από τον ίδιο. Στην περίπτωση όπου απευθυνθεί στις αρχές της χώρας της σημαίας του πλοίου, απαιτείται σχετική έγκληση από τον παθόντα ή αίτηση της κυβέρνησης της χώρας.

Το έγκλημα της **απάτης**³¹⁷ διαπράττει όποιος ενεργεί για να επωφεληθεί ο ίδιος ή κάποιος άλλος από το πλήρωμα, ως προς παράνομο περιουσιακό όφελος, αποπλανώντας το θύμα. Η αποπλάνηση μπορεί να γίνει είτε παριστάνοντας ψευδή γεγονότα είτε παραποιώντας την αλήθεια είτε αποκρύπτοντας την αλήθεια, οδηγώντας έτσι, το θύμα στο να πράξει ή παραλείψει ή να ανεχθεί κάτι³¹⁸. Το συγκεκριμένο έγκλημα χαρακτηρίζεται ως πλημμέλημα³¹⁹ και ο Πλοίαρχος ενεργεί κατόπιν έγκλησης του θύματος, όπως και στο έγκλημα της εκβίασης, όπως εξετάστηκε παραπάνω.

³¹⁴ Ποινικός Κώδικας, άρθρο 325

³¹⁵ Παραδείγματα αυτού του αδικήματος αποτελούν: Εάν ο Γ' Μηχανικός αποσπάσει από τον Αντλιοφόρο ένα μεγάλο χρηματικό ποσό, αλλιώς θα δημοσιοποιήσει τις σεξουαλικές του προτιμήσεις. Ή επίσης, εάν ο Υποπλοίαρχος αποσπάσει από τον Ναύτη χρήματα και ένα ρολόι αλλιώς θα προκαλέσει την απόλυση του από το πλοίο.

³¹⁶ Στην περίπτωση που έγινε απειλή που συνδέεται με άμεσο κίνδυνο της ζωής του παθόντα, τότε χαρακτηρίζεται ως κακούργημα και η ποινή είναι βαρύτερη.

³¹⁷ Ποινικός Κώδικας, άρθρο 386

³¹⁸ Ο Ανθυποπλοίαρχος απαιτεί από τον Β' Μηχανικό να του πληρώσει 50 κούτες τσιγάρα, τα οποία έχει ήδη πληρώσει στο παρελθόν, εκμεταλλευόμενος το γεγονός ότι έχει χάσει την απόδειξη και άρα δεν έχει αποδεικτικό ότι όντως τα έχει πληρώσει. Το συγκεκριμένο γεγονός αποτελεί παράδειγμα απάτης.

³¹⁹ Τιμωρείται με ποινή φυλάκισης από τρεις μήνες έως πέντε έτη, εκτός και αν η ζημία του θύματος είναι πολύ μεγάλη, όποτε αυτομάτως χαρακτηρίζεται ως κακούργημα και η ποινή αυξάνεται.

Τελευταία κατηγορία εγκλημάτων αποτελούν ο εμπρησμός και η έκρηξη. Η διαφορά μεταξύ τους έγκειται στο ότι από την μία πλευρά, εμπρησμός υπάρχει όταν κάποιο μέλος του πληρώματος προκαλέσει πυρκαγιά στο πλοίο προκαλώντας κίνδυνο τόσο στην ασφάλεια του πλοίου και του φορτίου όσο και του πληρώματος και των περιουσιακών τους στοιχείων. Από την άλλη, έκρηξη υπάρχει όταν κάποιο μέλος την προκαλέσει θέτοντας σε κίνδυνο το πλοίο και τα πρόσωπα που βρίσκονται πάνω σε αυτό. Και στις δύο περιπτώσεις μπορεί να συμβεί το κάθε περιστατικό είτε εν γνώσει του ναυτικού είτε λόγω αμέλειας του. Έτσι προκύπτουν τέσσερα διαφορετικά ποινικά αδικήματα για τον Ποινικό Κώδικα: **Εμπρησμός εκ προθέσεως**³²⁰, **Εμπρησμός εξ αμελείας**³²¹, **Έκρηξη εκ προθέσεως**³²² και **Έκρηξη εξ αμελείας**³²³. Η βασική διαφορά μεταξύ της πρόθεσης και της αμέλειας έγκειται στην ύπαρξη δόλου ή μη για πρόκληση ζημιών και βλαβών στο πλοίο ή σε αντικείμενα που βρίσκονται επί αυτού. Πιο συγκεκριμένα, όταν ένα μέλος με πλήρη γνώση των πράξεων του, προκαλέσει πυρκαγιά, η οποία μπορεί να προκαλέσει κίνδυνο σε ξένα πράγματα τα οποία ανήκουν στην ιδιοκτησία του πλοιοκτήτη, ή των ναυλωτών ή του πληρώματος ή οποιουδήποτε άλλου επιβαίνοντα τότε θεωρείται ότι διέπραξε εμπρησμό εκ προθέσεως³²⁴. Από την άλλη, εάν η πυρκαγιά προέλθει από ελλειπή προσοχή μέλους του πληρώματος και από αυτήν κινδυνέψουν περιουσιακά αντικείμενα ή ανθρώπινη ζωή, θεωρείται εμπρησμός εξ αμελείας³²⁵. Όταν ένας ναυτικός προκαλέσει έκρηξη με τη θέληση του η οποία σαν αποτέλεσμα έχει να τεθεί σε κίνδυνο τόσο το πλοίο όσο και πρόσωπα ή πράγματα πάνω σε αυτό, τότε έχει διενεργήσει το αδίκημα της έκρηξης εκ προθέσεως³²⁶. Στην διαφορετική, όμως, περίπτωση που η έκρηξη προκληθεί από έλλειψη της απαιτούμενης προσοχής, τότε πρόκειται για έκρηξη εξ αμελείας³²⁷. Και τα τέσσερα αυτά αδικήματα θεωρούνται πλημμελήματα, τα οποία

³²⁰ Ποινικός Κώδικας, άρθρο 264

³²¹ Ποινικός Κώδικας, άρθρο 266

³²² Ποινικός Κώδικας, άρθρο 270

³²³ Ποινικός Κώδικας, άρθρο 271

³²⁴ Για παράδειγμα, ο λαδάς θέλοντας να εκδικηθεί, ρίχνει το αναμμένο του τσιγάρο σε στουπί με βενζίνη και προκαλεί πυρκαγιά στο πλοίο με αποτέλεσμα τρεις ναύτες να αποκτήσουν εγκαύματα.

³²⁵ Παραδείγματος χάριν, ο Γ' Μηχανικός κατά τη διάρκεια οξυγονοκολλήσεως δεν δίνει την απαιτούμενη προσοχή με αποτέλεσμα να καεί το μηχανοστάσιο.

³²⁶ Ο αντλιορός για να εκδικηθεί αχρηστεύει τα ασφαλιστικά καπάκια του λέβητα για να προκληθεί έκρηξη και να τραυματιστεί ένας Γ' Μηχανικός.

³²⁷ Για παράδειγμα, ο Γ' Μηχανικός δεν δίνει την απαιτούμενη προσοχή κατά την συντήρηση του λέβητα και προκαλείται έκρηξη με τραυματισμός δύο ναυτών.

τιμωρούνται και πειθαρχικά με ποινή φυλάκισης . Στην περίπτωση όμως, που στα εκ προθέσεως εγκλήματα προκύψει απώλεια ανθρώπινων ζώων, τότε αυτομάτως χαρακτηρίζονται ως κακουργήματα και η ποινή είναι βαρύτερη. Τα παραπάνω αδικήματα μπορούν να λάβουν χώρα τόσο σε πλοία με ελληνική σημαία όσο και σε πλοία με ξένη σημαία, αρκεί ο κατηγορούμενος για αυτά να είναι ημεδαπός. Ο Πλοίαρχος μπορεί να επιλέξει σε ποιες αρχές θα απευθυνθεί και ποιο δίκαιο θα ακολουθήσει, το ελληνικό δηλαδή, ή αυτό της χώρας της σημαίας του πλοίου. Στην περίπτωση που επιλέξει τις ξένες αρχές, απαιτείται αίτηση της κυβέρνησης της χώρας της σημαίας. Εάν όμως, επιλέξει το ελληνικό δίκαιο, τότε αρχικά ερευνά το γεγονός και κάνει τις απαραίτητες εγγραφές στο ημερολόγιο του πλοίου. Όταν το πλοίο είναι αγκυροβολημένο σε λιμάνι με ελληνικές λιμενικές ή έμμισθες προξενικές αρχές, τότε απευθύνεται σε αυτές, παραδίδοντας κάθε στοιχείο που σχετίζεται με την υπόθεση και φυσικά, μαζί και τον ένοχο. Ταυτόχρονα, έχει τη δικαιοδοσία να απολύσει τον τελευταίο, λόγω υπαιτιότητας του. Όταν το λιμάνι, βρίσκεται σε λιμάνι που η παρουσία ελληνικών αρχών απουσιάζει τότε ο Πλοίαρχος ενεργεί ο ίδιος προανάκριση προκειμένου να καταρτίσει σωστή δικογραφία. Εάν ο δράστης θεωρείται επικίνδυνος ή ύποπτος φυγής τότε διατάζεται η προφυλάκιση του, για να τον παραδώσει σε ελληνική αρχή όταν καταπλεύσει σε ελληνική αρχή. Στην περίπτωση που από την πυρκαγιά ή έκρηξη επήλθε θάνατος ανθρώπου, τότε διατάζεται υποχρεωτικά η προφυλάκιση και παράλληλα, ακολουθεί και απόλυση λόγω καταγγελίας της συμβάσεως. Εάν ο δράστης δεν προφυλακιστεί, τότε μπορεί να μην υπάρξει απόλυση του και να επιστρέψει κανονικά στα καθήκοντα του. Εάν το πλοίο είναι εν πλω, γίνονται όλες οι απαραίτητες ενέργειες για να διατηρηθεί η ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου που μεταφέρει και φυσικά, του πληρώματος και των λοιπών επιβαινόντων.

3.4 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ Ή ΘΑΝΑΤΟΥ

3.4.1. ΑΣΘΕΝΕΙΑ

Ένα πολύ συνηθισμένο γεγονός που καλείται να αντιμετωπίσει ένας Πλοίαρχος καθ' όλη τη διάρκεια της υπηρεσίας του στο πλοίο είναι η εκδήλωση ασθένειας ή ατυχήματος σε κάποιο μέλος του πληρώματος. Σύμφωνα με τις κρατικές διατάξεις σε όλους τους ναυτικούς πρέπει να προσφέρεται κάθε μέτρο για την προστασία της υγείας τους μαζί με την απαραίτητη ιατρική περίθαλψη όσο το δυνατόν εφάμιλλης με αυτή που διατίθεται γενικά στους εργαζομένους στην ξηρά³²⁸, δεδομένου ότι η προστασία αυτή και η μέριμνα είναι δωρεάν για τους ναυτικούς. Στο πλοίο θα πρέπει να έχουν υιοθετηθεί όλα τα αναγκαία μέτρα για την άμεση φροντίδα των ναυτικών, συμπεριλαμβανομένης της οδοντιατρικής περίθαλψης και της πρόσβασης στα απαραίτητα φάρμακα και στον απαραίτητο ιατρικό εξοπλισμό για την πρώτη αντιμετώπιση περιστατικών, ακολουθώντας τις γενικές διατάξεις περί προστασίας της επαγγελματικής υγείας και ιατρικής περίθαλψης, που σχετίζονται με τα καθήκοντα τους, καθώς και ειδικών διατάξεων που αφορούν στην εργασία επί πλοίου. Για το λόγο αυτό, απαιτείται και στη σύνθεση του πλοίου, όλοι οι ναυτικοί να γνωρίζουν πρώτες βοήθειες, ενώ να υπάρχει τουλάχιστον ένα άτομο³²⁹, με αυξημένες γνώσεις ιατρικής μέριμνας, ικανό να αναγνωρίσει ασθένειες, να είναι υπεύθυνος φαρμακείου³³⁰ και να φροντίζει για την ασφάλεια του υπόλοιπου πληρώματος³³¹. Παράλληλα, οι ναυτικοί διατηρούν το δικαίωμα να επισκέπτονται ιατρό στους

³²⁸ Απόφαση αριθμ. 3522.2/08/2013 Εφημερίδα της κυβερνήσεως, τεύχος δεύτερο, αρ. φύλλου 1671

³²⁹ Αναφέρεται στον Πλοίαρχο και στον Υποπλοίαρχο, οι οποίοι έχουν παρακολουθήσει και ειδική εκπαίδευση, όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο.

³³⁰ Τα πλοία φέρουν φαρμακείο, ιατρικό υλικό, εξοπλισμό, φάρμακα και ιατρικό οδηγό, τα χαρακτηριστικά των οποίων και τα περί ελέγχου αυτών καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του π. δ. 376/1995 «Ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για την προώθηση βελτιωμένης ιατρικής περίθαλψης στα πλοία, σύμφωνα με την οδηγία 92/29/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 31^{ης} Μαρτίου 1992» (Α' 206).

³³¹ Πλοία που δεν φέρουν ιατρό έχουν είτε τουλάχιστον ένα ναυτικό επί του πλοίου, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την ιατρική περίθαλψη και τη χορήγηση φαρμάκων ως μέρος των τακτικών καθηκόντων του, είτε τουλάχιστον ένα ναυτικό επί του πλοίου ικανό να παρέχει ιατρικές πρώτες βοήθειες. Χωρίς να θίγονται οι διατάξεις περί ενημέρωσης και εκπαίδευσης σύμφωνα με το π. δ. 376/1995, οι ναυτικοί που δεν είναι ιατροί και ορίζονται από τον Πλοίαρχο ως υπεύθυνοι για την ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου, έχουν ικανοποιητικά ολοκληρώσει εκπαίδευση στην ιατρική περίθαλψη που να πληροί τις απαιτήσεις της Δ.Σ. STCW. Οι ναυτικοί που ορίζονται να παρέχουν ιατρικές πρώτες βοήθειες έχουν ικανοποιητικά ολοκληρώσει εκπαίδευση στις ιατρικές πρώτες βοήθειες που να πληρεί τις απαιτήσεις της Δ.Σ. STCW.

λιμένες κατάπλου για να εξετασθούν και να λάβουν θεραπεία, χωρίς να επιβαρυνθούν οικονομικά³³².

Ως ασθένεια θεωρείται κάθε διαταραχή ή ανωμαλία του σώματος και του πνεύματος, η οποία ανατρέπει τη φυσιολογική λειτουργία του οργανισμού³³³. Αξίζει να σημειωθεί ότι η προστασία προς τον ναυτικός καλύπτεται ασχέτως με τον αν σχετίζεται ή όχι με την εργασία του στο πλοίο ή αν πρόκειται για ατύχημα. Αν ωστόσο, οφείλεται σε πταίσμα του τότε καλύπτεται μόνο ως προς τα νοσήλια και όχι στις περιουσιακές παροχές που καλύπτει ο νόμος. Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Διακαίου αναφέρει αναλυτικά όλες τις περιπτώσεις ασθένειας που καλύπτει ο εργοδότης και ποιες όχι. Η κάλυψη που του παρέχεται αφορά όλη τη σύμβαση του, είτε η ασθένεια εκδηλώθηκε εν πλω ή σε λιμάνι, ακόμα και αν ο ναυτικός ήταν σε άδεια. Δεν καλύπτεται ασθένεια που εκδηλώθηκε πριν καταρτιστεί η σύμβαση ναυτολογήσεως, ακόμα και αν εκδηλώθηκε όταν ο ναυτικός όδευε προς το πλοίο για να ναυτολογηθεί, εκτός και αν θεωρείται ατύχημα που προκλήθηκε ενώ ο ναυτικός βρισκόταν σε μεταφορικό μέσο που όρισε ο πλοιοκτήτης. Επίσης, αν η ασθένεια προϋπήρχε της ναυτολογήσεως, αλλά υποτροπίασε ή οξύνθηκε κατά την εργασία, αναγνωρίζονται κάποια δικαιώματα.

Στην περίπτωση που ένας ναυτικός ασθενήσει, οι ενέργειες του Πλοιάρχου ποικίλουν ανάλογα με το αν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι ή εν πλω. Ξεκινώντας, όταν ναυτικός ασθενήσει, ενώ το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι τότε ο Πλοίαρχος αρχικά, προσφέρει στον ασθενή τις πρώτες βοήθειες και την απαραίτητη ιατρική μέριμνα, εξετάζοντας παράλληλα, τα συμπτώματα για να διαπιστωθεί πόσο σοβαρή είναι η κατάσταση της υγείας του και τι έχει. Στη συνέχεια, ενημερώνει τους αρμόδιους στα γραφεία της πλοιοκτήτρια εταιρείας, ενώ επικοινωνεί και με τον τοπικό πράκτορα για να μεριμνήσει για την μεταφορά και εισαγωγή του ασθενή σε τοπικό νοσοκομείο για περαιτέρω εξετάσεις και νοσηλεία, εφόσον απαιτηθεί. Παράλληλα, προχωρά στην σύνταξη μίας συνοπτικής αλλά σαφής γραπτής έκθεσης, τόσο στην ελληνική γλώσσα, όσο και στην αγγλική γλώσσα, την οποία και προσκομίζει στις ελληνικές λιμενικές ή προξενικές αρχές εντός είκοσι τεσσάρων ωρών από το συμβάν, η οποία σφραγίζεται και υπογράφεται από τον αντιπρόσωπο των αρχών. Η προσκόμιση της έκθεσης αποτελεί και την δήλωση του συμβάντος στις αρχές, η οποία συμβάλλει στην

³³² Βάσει διατάξεων περί ευθύνης των πλοιοκτητών.

³³³ Κώδικας ιδιωτικού ναυτικού Δικαίου, άρθρο 66

σύνταξη της ασφαλιστικής δικογραφίας από τις κρατικές αρχές για τα συνταξιοδοτικά και άλλα σχετικά ασφαλιστικά δικαιώματα του ασθενούς. Στην έκθεση αναγράφονται τα πλήρη στοιχεία του ναυτικού³³⁴, η πλήρης κατάσταση που επικρατούσε στο πλοίο τη δεδομένη στιγμή, τα στοιχεία των λοιπών μελών του πληρώματος, περιγράφοντας την κατάσταση του ασθενούς, τα συμπτώματα και τις ενέργειες που έγιναν μετά την αναφορά της ασθένειας στον Πλοίαρχο, περιλαμβάνοντας τη μεταφορά του ναυτικού στη στεριά, την επικοινωνία με τα άτομα που εργάζονται στην πλοιοκτήτρια εταιρεία, την επικοινωνία με το νοσοκομείο και τον τοπικό πράκτορα.

Στη συνέχεια, ο Πλοίαρχος συντάσσει τριμελή επιτροπή, αποτελούμενη από τον ίδιο και δύο ακόμα μέλη και διεξάγει έρευνα σχετικά με το περιστατικό, λαμβάνοντας καταθέσεις από κάθε μέλος του πληρώματος, που απαντούν σε ερωτήσεις σχετικά με το συμβάν. Στο τέλος, συμπληρώνει επίσημες φόρμες³³⁵ της πλοιοκτήτριας εταιρείας στην αγγλική γλώσσα. Στη συνέχεια συμπληρώνει μία επίσημη αναφορά που βοηθά στην ανταλλαγή ιατρικών πληροφοριών μεταξύ του πλοίου από τη μία πλευρά και του νοσοκομείου ή της πλοιοκτήτριας εταιρείας από την άλλη. Το έντυπο αυτό ονομάζεται «Δελτίο Αναφοράς Πληροφοριών Υγείας Ναυτικού» (Medical Report Form for Seafarer)³³⁶ και αναφέρει εμπιστευτικές πληροφορίες που σκοπό έχουν την διευκόλυνση της θεραπείας.

Στην περίπτωση που ο ναυτικός νοσηλεύτηκε σε νοσοκομείο, ο Πλοίαρχος προχωρά σε απόλυση του ναυτικού με αιτιολογία απόλυσης λόγω ασθένειας ή ατυχήματος. Εάν, ωστόσο, ο ναυτικός επανακτήσει την υγεία του πριν τον απόπλου και κριθεί από τον ιατρό ότι είναι ικανός για εργασία, τότε ο Πλοίαρχος προχωρά σε επαναπρόσληψη του. Εάν κριθεί ανίκανος για επαναπρόσληψη, νοσηλεύεται για όσο καιρό απαιτηθεί και επαναπατρίζεται με δαπάνες του πλοιοκτήτη, ενώ λαμβάνει και τους μισθούς ασθένειας που δικαιούται. Στην περίπτωση που ο ναυτικός δεν επιστρέψει στο πλοίο, ο Πλοίαρχος καταρτίζει τετραμελή επιτροπή για να καταγράψει τα υπάρχοντα και προσωπικά είδη του ναυτικού και στην συνέχεια, είναι

³³⁴ Συμπεριλαμβάνεται το ονοματεπώνυμο, το όνομα πατρός, ο αριθμός ναυτικού φυλλαδίου, η ειδικότητα, ο τόπος και η ημερομηνία γέννησης.

³³⁵ Βάσει του ISM, η ναυτιλιακή εταιρεία έχει εισαγάγει στο σύστημα της (Safety Management System- SMS) φόρμες και επίσημες αναφορές, οι οποίες ελέγχονται και επικυρώνονται από τον αντιπρόσωπο των ελληνικών Αρχών στο λιμάνι και χρησιμοποιούνται σαν αποδεικτικά της έρευνας που διεξήχθη από τον Πλοίαρχο, των μαρτυριών που ακούστηκαν και των πληροφοριών που συλλέχθηκαν σχετικά με το περιστατικό.

³³⁶ Πρότυπο του δελτίου από την ελληνική σημαία επισυνάπτεται στο Παράρτημα

υπεύθυνος να τα παραδώσει στον τοπικό πράκτορα, για να επιστραφούν στην οικογένεια του. Όλες οι παραπάνω ενέργειες οφείλουν να έχουν καταγραφεί από τον Κυβερνήτη του πλοίου στο ημερολόγιο της Γέφυρας, το οποίο και ο αντιπρόσωπος των Ελληνικών Αρχών θα ελέγξει, θα επικυρώσει και θα σφραγίσει. Στην περίπτωση που η υπόθεση δεν κλείσει από την τοπική λιμενική ή προξενική αρχή, τότε δίνεται σήμα στο κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά, να ενεργήσει ανάκριση για το περιστατικό, το οποίο με τη σειρά του ζητά από την ναυτιλιακή εταιρεία να προσκομίσει σε συνεργασία με το πλοίο, όλα τα απαραίτητα έγγραφα που αποδεικνύουν ότι ακολουθήθηκαν όλες οι ενέργειες σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς και διατάξεις.

Εάν το πλοίο βρίσκεται εν πλω, τότε ο Πλοίαρχος φροντίζει να δοθούν οι πρώτες βοήθειες στον ασθενή. Για την αντιμετώπιση της ασθένειας μπορεί αφενός, να συμβουλευτεί τον ιατρικό οδηγό του πλοίου και αφετέρου, να ζητήσει μέσω ασυρμάτου ή τηλεφώνου, οδηγίες από υγειονομικούς σταθμούς τόσο της ξηράς³³⁷ όσο και από παραπλήσια πλοία που φέρουν ιατρό. Εάν πρόκειται για βαριά ασθένεια ή σοβαρό τραυματισμό ή ακρωτηριασμό, τότε ο σκοπός είναι να μεταφερθεί σε ξηρά το συντομότερο δυνατόν. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί είτε με παρέκκλιση από την προκαθορισμένη πορεία για προσέγγιση του πλοίου σε κοντινό λιμένα είτε με προσέγγιση ελικοπτερού ή ταχύπλοου σκάφους από την ξηρά για την παραλαβή του ασθενούς. Ο Πλοίαρχος οφείλει να ενημερώσει την πλοιοκτήτρια εταιρεία για το περιστατικό και κατόπιν συνεννόησης με τους ναυλωτές να αποφασιστεί ποια επιλογή από τις παραπάνω θα επιλεγεί, ώστε να είναι πιο σίγουρη για την ασφάλεια του ναυτικού. Παράλληλα, προβαίνει σε δήλωση του ατυχήματος υποβάλλοντας ειδική έκθεση στην πρώτη Ελληνική Λιμενική ή Προξενική Αρχή που θα συναντήσει αμέσως μετά το συμβάν παρέχοντας και κάθε επιπρόσθετη πληροφορία που θα βοηθήσει στην κατάρτιση σχετικής δικογραφίας.

Δεδομένου ότι κάποιες φορές η ασθένεια οφείλεται σε αμέλεια κάποιου από το πλήρωμα ή από εσκεμμένη κακόβουλη πράξη, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω στα εγκλήματα, ο Πλοίαρχος θα πρέπει να ερευνήσει τις αιτίες της ασθένειας. Σε περίπτωση που αποφανθεί ότι για το ατύχημα, την ασθένεια, τον ακρωτηριασμό, τον τραυματισμό ευθύνεται μέλος του πληρώματος, τότε εκτός από τις προσπάθειες για την παροχή αρωγής στο έργο των αρχών, θα πρέπει να ενεργήσει και την ποινική και

³³⁷ Συνήθως καλούν τον Ερυθρό Σταυρό.

πειθαρχική δικαιοδοσία του. Για το σκοπό αυτό αν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι με παρουσία ελληνικών αρχών είτε υπό μορφή λιμενικής αρχής ή έμμισθης προξενικής τότε παρέχει όλα τα στοιχεία εις βάρος του υπαιτίου. Στην συνέχεια τον απολύει από το ναυτολόγιο λόγω παραπτώματος. Σε αντίθετη περίπτωση, όπου το πλοίο βρίσκεται εν πλω, διενεργεί ο Πλοίαρχος προανακριτική διαδικασία, ανοίγει φάκελο δικογραφίας και όλα τα στοιχεία που συλλέγει τα στέλνει στις αρχές του πρώτου λιμένα κατάπλου, για να προωθηθούν αρμοδίως.

3.4.2. ΘΑΝΑΤΟΣ

Η περίπτωση του θανάτου σε πλοίο αποτελεί ένα σπανιότερο συμβάν, το οποίο απαιτεί σωστό χειρισμό και προσοχή. Η πιο δύσκολη περίπτωση είναι εκείνη που ο θάνατος θα συμβεί όσο το πλοίο βρίσκεται εν πλω και ο Πλοίαρχος μαζί με το πλήρωμα καλούνται να αντιμετωπίσουν μόνοι τους την κατάσταση. Αρχικά, όταν βρεθεί η σωρός του θανόντα, η πρώτη κίνηση είναι ο Πλοίαρχος να επικοινωνήσει με υγειονομικό ή ιατρικό σταθμό ξηράς και να δηλώσει το συμβάν, επιβεβαιώνοντας επισήμως ότι όντως πρόκειται για θάνατο. Από την συγκεκριμένη υπηρεσία θα δοθούν και σαφείς οδηγίες ταρίχευσης³³⁸ του σώματος. Στο ημερολόγιο του πλοίου θα πρέπει να γίνει καταγραφή του συμβάντος, αναφέροντας την ακριβή ώρα θανάτου, την ώρα της επικοινωνίας με τον ιατρικό σταθμό και τις διαδικασίες που ακολούθησαν. Οφείλει να ενημερώσει από την πρώτη στιγμή, τα γραφεία της πλοιοκτήτριας εταιρείας καθώς και το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, ενώ ταυτόχρονα οφείλει να ειδοποιήσει τον τοπικό πράκτορα και το Προξενικό γραφείο του λιμένα που θα καταπλεύσει για να γνωρίζει την κατάσταση και να ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την μεταφορά της σωρού εκτός πλοίου για το συμβάν. Η ενημέρωση περιλαμβάνει αποστολή της έγγραφης ενημέρωσης του Πλοίαρχου για το περιστατικό, της έγγραφης ενημέρωσης του Πλοίαρχου προς τον τοπικό πράκτορα, της έγγραφης ενημέρωσης του Ελληνικού Υπουργείου και την απάντηση, του έγγραφου εθνικότητας του πλοίου και της γραπτής ενημέρωσης του τοπικού γραφείου P&I Club.

³³⁸ Το σώμα τυλίγεται με λευκά σεντόνια και τοποθετείται σε ψυγείο του πλοίου σε θερμοκρασία 10 βαθμών Κελσίου υπό το μηδέν, προκειμένου να διατηρηθεί σε σωστή κατάσταση που θα επιτρέψει ιατροδικαστική εξέταση όταν φτάσει το πλοίο σε λιμάνι και η σορός παραδοθεί στις αρχές.

Στον τοπικό πράκτορα αποστέλλονται μαζί με τα παραπάνω έγγραφα, φωτοτυπίες του Ναυτικού Φυλλαδίου του αποθανόντα και του διαβατηρίου του για πλήρη στοιχεία και τους ιατρικούς ελέγχους του πλοίου. Όταν το πλοίο φτάσει στο συγκεκριμένο λιμάνι, οι Υγειονομικές αρχές του κράτους που θα καταπλεύσει το πλοίο θα δυσκολευτούν να το δεχθούν ελλείψει ιατροδικαστικής εξέτασης για να γίνουν γνωστές οι αιτίες θανάτου (εάν δεν προκληθήκαν από κάποιο ατύχημα όπως πνιγμό , φωτιά κ.ο.κ.). Έργο του τοπικού πράκτορα είναι να εξομαλύνει αυτές τις διαδικασίες για να μη χαθεί πολύτιμος χρόνος. Για το λόγο αυτό, επικοινωνεί με τον πλοίαρχο του караβιού και ζητά τα ιατρικά πιστοποιητικά που οφείλει να έχει κάθε πλοίο , ότι πλέει σύμφωνα με τους κανόνες υγειονομίας και έχει φαρμακείο πάνω στο πλοίο και αξιωματικό υπεύθυνο του ιατρείου. Επίσης, ζητά και καθημερινές αναφορές για την υγεία όλων των ναυτικών που υπηρετούν στο πλοίο. Τέλος, γίνονται απροειδοποίητοι έλεγχοι ανίχνευσης αλκοόλ και ουσιών στον οργανισμό των ναυτικών που υπηρετούν στο πλοίο. Για να επιτραπεί η είσοδος στο λιμάνι εκδίδεται πιστοποιητικό *Free Pratique*³³⁹ και *Maritime Declaration of Health*, τα οποία υπογράφονται από τον τοπικό πράκτορα και τις τοπικές αρχές .

Στην συνέχεια, ο Πλοίαρχος αφού ενημερώσει το πλήρωμα για το γεγονός ξεκινά ανακριτική διαδικασία, λαμβάνοντας καταθέσεις των ατόμων που βρήκαν πρώτοι το πτώμα και του τελευταίου ανθρώπου που είδε τον θανόντα, ζωντανό. Σημειώνεται κάθε λεπτομέρεια που μπορεί να φανεί χρήσιμη στον ιατροδικαστή αργότερα και να ρίξει φως στα αίτια θανάτου. Συντάσσεται τριμελής επιτροπή³⁴⁰ που ελέγχει την καμπίνα του εκλειπόντος, καθώς και το χώρο όπου βρέθηκε η σωρός για ίχνη ύποπτων αντικειμένων, φαρμάκων, αλκοόλ, ναρκωτικών ουσιών, αίματος και οποιουδήποτε άλλου στοιχείου μπορεί να σχετιστεί με τον θάνατο. Γίνεται καταγραφή του τι φορούσε ο νεκρός όταν βρέθηκε, τι βρισκόταν γύρω του, και εάν επικρατούσε αναταραχή στον χώρο, ενώ στη συνέχεια συντάσσεται ένα επεξηγηματικό γράμμα που παραδίδεται στις αρχές, στην ναυτιλιακή εταιρεία και στους ασφαλιστικούς οργανισμούς, στο οποίο αναγράφονται όλα τα ευρήματα και αναλύεται όλη η κατάσταση. Η ίδια τριμελής επιτροπή κάνει καταγραφή των

³³⁹ *Pratique* είναι η άδεια που χορηγείται σε ένα πλοίο για να εισέλθει σε λιμένα και είναι η δήλωση του πλοίαρχου να πείσει τις αρχές ότι είναι απαλλαγμένος από μεταδοτικές ασθένειες. Η χορηγούμενη πιστοποίηση και άδεια εισόδου στο λιμάνι αναφέρεται ως *Free Pratique*.

³⁴⁰ Αποτελείται από τον Υποπλοίαρχο και δύο ακόμη μέλη του πληρώματος.

προσωπικών του αντικειμένων, συντάσσει το πρακτικό καταμετρήσεως και στην συνέχεια, τα συγκεντρώνει και τα πακετάρει για να αποσταλούν πίσω στην οικογένεια του ναυτικού που απεβίωσε.

Ο Πλοίαρχος συντάσσει ληξιαρχική πράξη³⁴¹ θανάτου εντός εικοσιτεσσάρων ωρών και καταρτίζει τον λογαριασμό των δεδουλευμένων αποδοχών του. Απολύει τον ναυτικό από το ναυτολόγιο με το αιτιολογικό του θανάτου. Στο πρώτο λιμένα κατάπλου όλα τα έγγραφα παραδίδονται στις Αρχές μαζί με τα προσωπικά είδη του νεκρού και το τυχόν υπόλοιπο των λογαριασμών του για να παραδοθούν στην οικογένεια του. Όταν παραδώσει τα τελευταία στις Αρχές ζητά απόδειξη παραλαβής για την δική του κατοχύρωση, ενώ φροντίζει να βοηθήσει και το έργο των Αρχών για την σύνταξη σχετικής ασφαλιστικής δικογραφίας για την προστασία κάθε νόμιμου δικαιώματος της οικογένειας του νεκρού. Φτάνοντας στο λιμάνι, η σωρός θα μεταφερθεί σε νοσοκομείο εκεί για να γίνει η πρώτη ιατροδικαστική εξέταση και να εκδοθεί πιστοποιητικό θανάτου και να καταγραφεί και η αιτία θανάτου. Έπειτα, η σωρός του εκλιπόντος ναυτικού θα επαναπατριστεί, σε ειδικό φέρετρο το οποίο δεν αποτελείται από απλό ξύλο, αλλά έχει και αλουμίνιο. Τη σωρό θα πρέπει να συνοδεύουν τα εξής έγγραφα : Πιστοποιητικό θανάτου (Death Certificate) που θα αναγράφει αιτία θανάτου, τόπο θανάτου και ακριβή ημερομηνία και τόπο θανάτου, Ληξιαρχική πράξη θανάτου (Death register) και Πιστοποιητικό ταρίχευσης (Embalment certificate), όλα επικυρωμένα και μεταφρασμένα στα Ελληνικά από το τοπικό Ελληνικό προξενείο.

Εάν ο θάνατος συμβεί ενώ το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι, στο οποίο υπάρχει παρουσία ελληνικής λιμενικής ή προξενικής αρχής, τότε το έργο του Πλοίαρχου είναι απλούστερο, με κύριο μέλημα να αναφέρει σε αυτές αμέσως τον θάνατο και από πλευράς του, να παρέχει οποιαδήποτε βοήθεια για την κατάρτιση της δικογραφίας και της σύνταξης ληξιαρχικής πράξης θανάτου. Απολύει τον ναυτικό λόγω θανάτου και καταγράφει στο ημερολόγιο του πλοίου όλα τα γεγονότα, προκειμένου να επικυρωθούν από τον τοπικό αντιπρόσωπο του Προξενείου.

³⁴¹ Υπόδειγμα ληξιαρχικής πράξης θανάτου υπάρχει στο παράρτημα.

4. ΕΥΘΥΝΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΡΙΤΟΥΣ

ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το νομικό πλαίσιο της μεταφοράς αγαθών δια θαλάσσης ρυθμίζεται μέσω διεθνών Συμβάσεων που έχουν πλέον και τη μορφή νομοθετημάτων και ορίζουν το ακριβές πλαίσιο του έργου της μεταφοράς. Από τα σημαντικότερα είναι η διεθνής Σύμβαση για την «Ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικών με τις φορτωτικές» που υπεγράφη στις Βρυξέλλες, την 25^η Αυγούστου 1924.

Η Σύμβαση περιέλαβε τους κανόνες που εκπονήθηκαν στο Συνέδριο της Διεθνούς Νομικής Ένωσης (International Law Association) στη Χάγη, το 1921, όπως αυτοί διαμορφώθηκαν αφού ελέγχτηκαν και επεξεργάστηκαν από την Διεθνή Ναυτιλιακή Επιτροπή (International Maritime Committee) το 1922. Η ανωτέρω Σύμβαση είναι ευρύτατα γνωστή ως «Κανόνες Χάγης» (Hague rules). Τον παγκόσμιο της χαρακτήρα τον απέκτησε όταν ενσωματώθηκε στο Αγγλικό Δίκαιο με το νόμο για «τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων» (Carriage of Goods by Sea Act- 1924). Στη συνέχεια, ακολούθησε η ενσωμάτωση και από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και συνέχισαν και άλλες. Το σημαντικό της Σύμβασης είναι πως ρυθμίζει τις υποχρεώσεις, τις ευθύνες και τις απαλλαγές του μεταφορέα, ρυθμίζει το τι θεωρείται πταίσμα, ρυθμίζει τους κανόνες για τις φορτωτικές και των συμβάσεων ναύλωσης κ.ο.κ.

Η Σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε το 1958 στις Βρυξέλλες με τους κανόνες Βίσμπυ (Πρωτόκολλο Βρυξελλών). Το τελευταίο τέθηκε σε ισχύ το 1977 και μαζί με τους κανόνες της Χάγης δημιουργούν ένα ενιαίο σύνολο κανόνων γνωστό και ως Κανόνες Χάγης- Βίσμπυ. Οι αναθεωρημένοι κανόνες εστιάζουν στο θέμα της φορτωτικής, στη μεταφορά αγαθών σε λιμάνια διαφορετικών κρατών και σε ζητήματα ευθύνης. Στην Ελλάδα η κύρωση των Κανόνων πραγματοποιήθηκε με το ν. 2107/1992.

Μένοντας στο διεθνή χώρο, μία άλλη σημαντική Σύμβαση είναι οι «Κανόνες Υόρκης- Αμβέρσας» η εφαρμογή των οποίων έγινε το 1890. Οι κανόνες αυτοί είναι αποτέλεσμα συζητήσεων που ξεκίνησαν το 1887 μεταξύ κρατών, έχοντας σαν στόχο τη δημιουργία ενός ενιαίου κώδικα για τη ρύθμιση των πολύπλοκων ζητημάτων αβαρίας. Σαν αβαρία θεωρείται οποιαδήποτε ηθελημένη θυσία μικρού συμφέροντος με σκοπό τη διάσωση ενός μεγαλύτερου. Οι νομοθεσίες των κρατών προσαρμόστηκαν πάνω στους

κανόνες με ειδικές διατάξεις. Στην Ελλάδα τα σχετικά με την αβαρία ρυθμίζονται μιστον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, έχοντας συμπεριλάβει τις ρυθμίσεις των Κανόνων Υόρκης- Αμβέρσας.

Σε εθνικό επίπεδο, σε θέματα ναυλώσεων και ευθύνης του Πλοιάρχου αναφέρονται και πάλι οι Κώδικες Ιδιωτικού και Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου με διατάξεις που διασαφηνίζουν την ευθύνη του ως προς τρίτους. Επιπλέον, και ο Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας (ΦΕΚ Α' 265/22.11.2001) συμβάλει σημαντικά στη ρύθμιση ζητημάτων της ευθύνης του Πλοιάρχου σε σχέση με τις τελωνειακές και λιμενικές αρχές, όπως επίσης και διατάξεις του Κώδικα Ποινική Δικονομίας που κυρώθηκε με το Ν.1493/1950 και αφορά τις περιπτώσεις πταισμάτων ή παραβιάσεων.

4.1. ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Στο άρθρο 40 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, συνοψίζεται η ευθύνη του Πλοιάρχου στη φράση «Ο Πλοίαρχος ευθύνεται δια παν πταίσμα». Σαν ανώτατη αρχή πάνω στο πλοίο, είναι υπεύθυνος για οτιδήποτε συμβεί είτε είναι βαρείας σημασίας είτε πρόκειται για απλή αμέλεια και η ευθύνη αυτή απευθύνεται στο σύνολο των αρμοδιοτήτων του και της δικαιοδοσίας του, τόσο απέναντι στον πλοιοκτήτη όσο και σε τρίτους.

Πιο συγκεκριμένα, ο Πλοίαρχος συνδέεται με τον πλοιοκτήτη με σύμβαση εργασίας και στην ουσία, η σύμβαση παρουσιάζει στοιχεία εντολής του τελευταίου προς τον Πλοίαρχο. Βασική εντολή του εργοδότη είναι να κυβέρνα το πλοίο και να φροντίζει να το διατηρεί σε τέτοια κατάσταση, ώστε να μπορεί να το εκμεταλλεύεται ο ιδιοκτήτης του εμπορικά. Ακόμα και όταν ενεργεί με τη σύμφωνη γνώμη άλλων προσώπων, η ευθύνη του παραμένει. Παράδειγμα τέτοιας περίπτωσης, είναι όταν πάνω στο πλοίο έχει επιβιβαστεί πλοηγός³⁴². Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο, ακόμα και τότε δεν σταματά να έχει την ευθύνη της διακυβέρνησης του πλοίου και να είναι υπεύθυνος για οτιδήποτε συμβεί. Επίσης, διατηρεί την ευθύνη εάν εγκαταλείψει το πλοίο, ακόμα και αν αυτό έγινε με την σύμφωνη γνώμη του πληρώματος. Ακόμα και σε περίπτωση ατυχήματος ή ναυαγίου, ο Πλοίαρχος είναι

³⁴² Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, άρθρα 182 και 84 και Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 238

υποχρεωμένος να εγκαταλείψει το πλοίο τελευταίος, όταν δεν υπάρχει πιθανότητα διάσωσης του και αφού πάρει μαζί του τα έγγραφα που αναφέρθηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Σε ότι αφορά τη συνεργασία του με το πλήρωμα, εάν προκληθούν ζημιές από τους υπόλοιπους ναυτικούς ή τους επιβάτες, τότε ελαχιστοποιείται η ευθύνη του, δεδομένου ότι είναι επίσης, εργαζόμενοι του πλοιοκτήτη. Εάν λοιπόν, οι ζημιές δεν οφείλονται, έστω και κατά ένα ποσοστό σε δικό του πταίσμα, τότε δεν ευθύνεται εκείνος. Όμως, μπορεί να ί να βρεθεί υπόλογος, λόγω της πειθαρχικής εξουσίας που έχει να διατηρεί την τάξη και την πειθαρχία πάνω στο πλοίο. Ταυτόχρονα, μία σημαντική ευθύνη που έχει ο Πλοίαρχος απέναντι στο πλήρωμα είναι σχετίζεται με τις συμβάσεις τους και τις ατασθαλίες που ενδεχομένως προκλήθηκαν κατά την εκτέλεση τους. Αφενός, και το μερίδιο ευθύνης το έχει ο πλοιοκτήτης σαν εργοδότης³⁴³, αφετέρου σε περιπτώσεις αδικοπραξίας³⁴⁴ από την πλευρά του Πλοίαρχου ένα ποσοστό ευθύνης βαραίνει και εκείνον.

Στην συνέχεια παρουσιάζεται η ευθύνη που έχει ο Πλοίαρχος απέναντι σε τρίτους, όπως ναυλωτές και παραλήπτες εμπορευμάτων, σε κρατικές αρχές ή ναυτασφαλιστές. Δεδομένου ότι λειτουργεί ως εκπρόσωπος του Πλοιοκτήτη, η ευθύνη του είναι έμμεση στις περισσότερες των περιπτώσεων.

4.2. ΝΑΥΛΩΣΗ

Ανάλογα με τον τύπο της ναύλωσης που έχει συμφωνηθεί, αλλάζουν και οι υποχρεώσεις και ευθύνες του Πλοίαρχου για τους συμφωνημένους όρους. Όταν συμφωνείται ο ναύλος, τα συμβαλλόμενα μέρη είναι υποχρεωμένα να πράξουν τα συμφωνημένα χωρίς παρεκκλίσεις. Τα μέρη είναι αφενός, ο ναυλωτής και αφετέρου, ο μεταφορέας, ο οποίος δεν είναι άλλος από τον πλοιοκτήτη, ο οποίος, πάνω στο πλοίο εκπροσωπείται από τον Πλοίαρχο. Ο τελευταίος, επομένως, είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την εκτέλεση της ναύλωσης και ο ρόλος του είναι ιδιαίτερα σημαντικός, όπως και η ευθύνη του απέναντι τόσο στον πλοιοκτήτη όσο και στο ναυλωτή.

³⁴³ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 84

³⁴⁴ Αστικός κώδικας, άρθρα 914 και 919

4.2.1. ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

Πιο συγκεκριμένα στην ναύλωση κατά ταξίδι, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει το συμφωνημένο φορτίο από συγκεκριμένο λιμάνι φόρτωσης του φορτίου σε συγκεκριμένο λιμάνι παράδοσης του. Για την μεταφορά το αντίτιμο είναι ο ναύλος, του οποίου το ύψος του καθορίζεται από την αγορά. Στην περίπτωση της χρονοναύλωσης, ο ναυλωτής αναλαμβάνει την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου για ένα χρονικό διάστημα. Ωστόσο, ο πλοιοκτήτης συνεχίζει να κρατά την διαχείριση του πλοίου και η συντήρηση και τα κόστη παραμένουν στην ευθύνη του.

Σε ένα ναυλοσύμφωνο, κάποιοι από τους βασικότερους όρους που αναφέρονται κάθε φορά είναι:

- Η ημερομηνία και ο τόπος υπογραφής του ναυλοσυμφώνου
- Το είδος της ναύλωσης
- Η πλήρης επωνυμία και έδρα των πλοιοκτητών και ναυλωτών
- Η περιγραφή του πλοίου
- Το που βρίσκεται το πλοίο όταν υπογράφεται το ναυλοσύμφωνο
- Η ημερομηνία άφιξης του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης
- Η ποσότητα που θα φορτωθεί στο πλοίο
- Η περιγραφή του φορτίου (είδος, ιδιότητες)
- Ο τόπος παράδοσης
- Το επιτρεπόμενο χρόνο καθυστέρησης παραλαβής και παράδοσης του φορτίου
- Το χρηματικό ποσό που αναλογεί στις επισταλίες και στις επισπεύσεις
- Όροι που αναφέρονται στις φορτωτικές
- Ρήτρες επίσχεσης
- Ρήτρες παρέκκλισης από την πορεία
- Όροι που αφορούν τους τοπικές πράκτορες στα λιμάνια που θα προσεγγίσει το πλοίο
- Η προμήθεια που θα έχουν οι μεσίτες
- Ειδική μνεία σε περιπτώσεις απεργιών, πολέμων, πάγων
- Όροι για τη γενική αβαρία

Ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να ορίσει στο ναυλοσύμφωνο τόσο το λιμάνι της φόρτωσης όσο και το λιμάνι εκφόρτωσης και παράδοσης του φορτίου. Στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα υπάρχει ο όρος ασφαλές λιμάνι ή περιοχή φόρτωσης και εκφόρτωσης³⁴⁵. Ως ασφαλές ορίζεται ένα λιμάνι, το οποίο είναι κατάλληλα στελεχωμένο, καλά διοικούμενο με ευνοϊκές καιρικές συνθήκες και με ένα επαρκές σύστημα πρόγνωσης καιρού. Επίσης, διαθέτει πλοηγικά μέσα για την ρυμούλκηση του πλοίου και έχει κατάλληλο βάθος και χώρο για να μπορέσει να προσεγγίσει το εν λόγω ναυλωμένο πλοίο και να κάνει τους απαραίτητους ελιγμούς. Ταυτόχρονα, υπάρχουν κανάλια διέλευσης και χώρος για τον ελλιμενισμό του πλοίου, ενώ τέλος, οι επικρατούσες συνθήκες πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να μπορεί να μείνει το πλοίο με ασφάλεια για να ολοκληρώσει όλες τις σχετικές εργασίες. Σαν επικρατούσες συνθήκες εννοούνται οι πολιτικοκοινωνικές. Στην αντίθετη περίπτωση, όπου το λιμάνι απαιτεί ειδικές γνώσεις και ικανότητες από τη μεριά του κυβερνήτη του πλοίου για να προσεγγίσει εκεί και να παραμείνει, τότε χαρακτηρίζεται ως ανασφαλές³⁴⁶. Επιπλέον, αν οι επικρατούσες συνθήκες οδηγήσουν σε καθυστέρηση και ματαίωση της ναύλωσης, χαρακτηρίζεται ως μη ασφαλές.

Ο Πλοίαρχος, ανεξαρτήτου της υποχρέωσης του ναυλωτή για ορισμό ασφαλών λιμένων, έχει την ευθύνη να ερευνήσει και να συλλέξει πληροφορίες για τα λιμάνια που θα επισκεφτεί το πλοίο και τις συνθήκες που επικρατούν εκεί³⁴⁷. Την ίδια ευθύνη βαραίνει και τον πλοιοκτήτη. Όταν πληροφορηθεί πάντως ο Πλοίαρχος τα λιμάνια που θα προσεγγίσει θα πρέπει να ενεργήσει «λογικά» ελέγχοντας τα λιμάνια για να θεωρηθεί υπεύθυνος ο ναυλωτής³⁴⁸.

Στην περίπτωση που ο ναυλωτής ορίσει ένα λιμάνι, το οποίο ο Πλοίαρχος ερευνήσει και διαπιστώσει ότι δεν είναι ασφαλές, καθώς επικρατούν επικίνδυνες συνθήκες, τότε ο τελευταίος έχει δικαίωμα να αρνηθεί να πλεύσει εκεί και να ζητήσει

³⁴⁵ “The vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places where she can safely lie always afloat”.

³⁴⁶ Εάν, ωστόσο, προκύψει ένα στοιχείο που φέρει προσωρινό κίνδυνο που δεν διαρκεί αρκετά, τότε το λιμάνι δεν χαρακτηρίζεται ανασφαλές. Ακόμη, όταν το στοιχείο που θα χαρακτηρίσει το λιμάνι ανασφαλές είναι ξαφνικό και μη φυσικό, τότε δεν υπάρχει παραβίαση του ναυλωτή.

³⁴⁷ Εγχειρίδια όπως το «Guide to Port Entry» και το «Ports of the World» μπορούν να συμβάλλουν στην έρευνα.

³⁴⁸ Γκιζιάκης Κ.- Παπαδόπουλος Αντ. – Πλωμαρίτου Ε., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2010 (σελ.540)

να οριστεί άλλο λιμάνι. Στην περίπτωση που το πλοίο καταπλεύσει σε μη ασφαλές λιμάνι, χωρίς να προβληθεί ένσταση από τον Πλοίαρχο, τότε οι πιθανότητες να αποζημιωθεί ο πλοιοκτήτης είναι ελάχιστες, αφού αιτία των ζημιών θεωρείται η αμέλεια του πλοιάρχου και λογίζεται ως πιο σημαντική από την υποχρέωση του ναυλωτή να ορίσει ασφαλές λιμάνι. Ένας εναλλακτικός τρόπος κάλυψης του πλοιοκτήτη, σε περίπτωση που δεν μπορεί να προσεγγίσει το λιμάνι λόγω εμποδίων τα οποία δεν απομακρύνονται, είναι ένας πρόσθετος όρος στο ναυλοσύμφωνο που επιτρέπει «στο πλοίο να προσεγγίσει τόσο κοντά στο λιμάνι όσο να είναι ασφαλής και να παραμείνει εκεί»³⁴⁹. Έτσι, αποκτά το δικαίωμα να πλεύσει σε ένα άλλο λιμάνι όσο τον δυνατόν πιο κοντά στο λιμάνι που είχε καθοριστεί εξ' αρχής, αφού πρώτα έχει ενημερώσει τον ναυλωτή και το δεύτερο λιμάνι που θα επιλέξει είναι μία λογική επιλογή.

Σχετικά με το προκαταρκτικό ταξίδι³⁵⁰, είναι υποχρέωση του πλοιοκτήτη³⁵¹, και συνεπώς του Πλοιάρχου, να κατευθύνει το πλοίο στο συμφωνημένο λιμάνι φόρτωσης είτε σε συγκεκριμένο χρόνο είτε σε εύλογο χρονικό διάστημα χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις. Στην περίπτωση που στο ναυλοσύμφωνο αναφέρεται ρητή ημερομηνία, όπου το πλοίο θα βρίσκεται στο λιμάνι έτοιμο για φόρτωση, τότε οποιαδήποτε καθυστέρηση θεωρείται παραβίαση αυτού του όρου και δίνεται το δικαίωμα στον ναυλωτή να εγείρει ενστάσεις, ζητώντας αποζημιώσεις ή ακόμα και να ακυρώσει το ναυλοσύμφωνο³⁵². Εάν δεν καθορίζεται συγκεκριμένη ημερομηνία, τότε ο Πλοίαρχος έχει ευθύνη να εκτελέσει το προκαταρκτικό ταξίδι σε ένα λογικό χρονικό διάστημα, χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις και αυτό κατά προσέγγιση λόγω των δυσκολιών ακριβή καθορισμού διάρκειας ενός ταξιδιού. Εάν ο Πλοίαρχος κρίνει, ότι λόγω των επικρατουσών συνθηκών είναι αναπόφευκτη μία καθυστέρηση για την ασφάλεια του πλοίου, την οποία μπορεί να αιτιολογήσει, τότε η καθυστέρηση είναι λογική.

³⁴⁹ Πρόκειται για τον όρο “near clause” : “... or so near thereto as she may safely get and lie always afloat”.(Gencon, edition 1994, part II, clause 1, section 2)

³⁵⁰ Ως προκαταρκτικό ταξίδι ορίζεται το ταξίδι του πλοίο, από το λιμάνι της τελευταίας του απασχόλησης ή το λιμάνι επισκευών, προς το καθορισμένο λιμάνι φόρτωσης.

³⁵¹ Σύμφωνα με το εθιμικό δίκαιο αναγνωρίζεται ως «απροκαθόριστος όρος» που στα δικαστήρια αναγνωρίζεται είτε ως όρος είτε ως εγγύηση.

³⁵² Στην περίπτωση μη αιτιολογημένης καθυστέρησης, μόνο ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να αρνηθεί την φόρτωση. Εάν, ωστόσο, η καθυστέρηση είναι τέτοια, ώστε να μην δικαιολογεί ματαιώσει του ναύλου, τότε ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να φορτώσει το φορτίο στο πλοίο και έπειτα να προχωρήσει σε αγωγή για αποζημιώσεις λόγω των καθυστερήσεων.

Στην χρονοναύλωση, τα ναυλοσύμφωνα περιλαμβάνουν τον όρο ότι ο Πλοίαρχος έχει την υποχρέωση να εκτελεί όλα τα ταξίδια με την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ταχύτητα³⁵³. Ακόμα και αν δεν υπάρχει ρητά αυτός ο όρος, υπονοείται και επομένως, δεν πρέπει να υπάρχουν αδικαιολόγητες καθυστερήσεις ανάμεσα στα ταξίδια. Σε διαφορετική περίπτωση, ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος και οφείλει να αποζημιώσει τον ναυλωτή.

Επιπρόσθετα, σε πολλά χρονοναυλοσύμφωνα υπάρχει ο όρος «employment» παρέχοντας στον ναυλωτή να έχει εμπορική χρήση του πλοίου κατά τη περίοδο της χρονοναύλωσης και να επιβάλλει στον Πλοίαρχο να ακολουθεί και να συμμορφώνεται με τις εντολές του ναυλωτή³⁵⁴. Με το παραπάνω όμως, προκύπτει το ζήτημα της αποζημίωσης του πλοιοκτήτη όταν υπάρχει επιβάρυνση του εξαιτίας ενεργειών του ναυλωτή, όταν για παράδειγμα ο ναυλωτής δώσει εντολή να υπογράψει εκείνος ή ο Πλοίαρχος φορτωτική για λογαριασμό του Πλοιοκτήτη με όρους που διαφέρουν από το ναυλοσύμφωνο. Στην περίπτωση, επομένως, όπου ο Πλοίαρχος δεχτεί εντολές από τον ναυλωτή, οφείλει να ενεργήσει λογικά, είτε ζητούν άμεση εκτέλεση είτε επιδέχονται διαπραγμάτευση. Ωστόσο, δεν είναι υποχρεωμένος να υπακούσει σε διαταγές που δεν έχει δικαίωμα ο ναυλωτής να δώσει. Κάτω από την διευκρίνιση ότι ο ναυλωτής έχει δικαίωμα εμπορικής απασχόλησης του πλοίου και όχι πρόσληψης ή απασχόλησης προσώπων, δεν δικαιούται να δώσει εντολές πλοήγησης του πλοίου, η οποία παραμένει στην ευθύνη του Πλοίαρχου και κατ' επέκταση του πλοιοκτήτη. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, την μόνη ευθύνη για τη ναυσιπλοΐα την έχει ο Πλοίαρχος και δεν έχει δικαίωμα ο πλοιοκτήτης να ζητήσει αποζημίωση για αμέλεια στην ναυσιπλοΐα ή σε αναξιοπλοΐα. Επίσης, στην περίπτωση της φορτωτικής, η υπογραφή δεσμεύει τον Πλοίαρχο και αποτελεί συμβόλαιο ανάμεσα στον ναυλωτή και τον παραλήπτη. Σαφώς και θα πρέπει ο ναυλωτής να την παρουσιάζει στον Πλοίαρχο δεδομένου ότι ακόμα και αν υπογράψει ο ναυλωτής, και

³⁵³ The Master shall prosecute all voyages with the utmost dispatch... (Baltim 1939, edition 2001, clause 9)

³⁵⁴ The Master shall be under the orders of the charterers as regards employment, agency or other arrangements. The charterer shall indemnify the owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or agents signing bills of lading or other documents, or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the vessel's papers or for overcarrying goods. The owners shall not be responsible for shortage, mixture, marks nor for number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise" (Baltim, edition 001, clause 9

ο πρώτος είναι αναμιγμένος και ο πλοιοκτήτης αποτελεί συμβαλλόμενο της φορτωτικής και δεσμεύεται .

Όταν το πλοίο καταφτάσει στο λιμάνι της φόρτωσης, θα πρέπει να είναι ήδη εκεί το φορτίο που θα παραληφθεί, μία ευθύνη που βαραίνει καθαρά τον ναυλωτή. Ο Πλοίαρχος έχει τη ευθύνη να φροντίσει το πλοίο να είναι εντός των γεωγραφικών ορίων που έχουν συμφωνηθεί, να το έτοιμο στη διάθεση του ναυλωτή μόλις προκύψει ελεύθερη προβλήτα και να το έχει αγκυροβολήσει στην αντίστοιχη θέση στο λιμάνι που περιμένουν κ άλλα πλοία αντίστοιχου μεγέθους και τύπου. Ωστόσο, εάν το φορτίο δεν είναι στον προκαθορισμένο χρόνο στον συμφωνημένο τόπο για να παραληφθεί τότε ο πλοιοκτήτης ζητά αποζημίωση. Στην προκειμένη περίπτωση, το πλοίο δεν αναχωρεί αμέσως αλλά δίνεται ένα χρονικό περιθώριο στον ναυλωτή να φέρει το φορτίο. Ο Πλοίαρχος θα πρέπει να παραμείνει με το πλοίο στο λιμάνι και να περιμένει και μόνο εάν ξεπεραστεί και αυτό το χρονικό διάστημα και η καθυστέρηση είναι άξια να ακυρωθεί ο ναύλος, μπορεί ο Πλοίαρχος να αποσύρει το πλοίο κατόπιν συμφωνίας με τον πλοιοκτήτη.

4.2.2. ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ

Μία υποχρέωση που έχει ο πλοιοκτήτης για τη ναύλωση είναι πρώτα από όλα, να δώσει μία σαφή εικόνα για το πλοίο που θα διαθέσει για τη μεταφορά του συμφωνημένου φορτίου και να φροντίσει την αξιοπλοΐα του. Σαν αξιοπλοΐα ορίζεται η ικανότητα του πλοίου να φέρει εις πέρας το έργο της μεταφοράς και σχετίζεται τόσο με την κατασκευή του πλοίου, την συντήρηση του, την καλή του λειτουργία αλλά και με τον εφοδιασμό, τον εξοπλισμό και την επάνδρωση του. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες, ο πλοιοκτήτης έχει την απόλυτη υποχρέωση να διαθέσει ένα πλοίο καθόλα προετοιμασμένο για το ταξίδι, δείχνοντας επιμέλεια και φροντίδα, το οποίο θα πρέπει να είναι κατάλληλα στελεχωμένο. Η ανικανότητα του πληρώματος και ακόμα βασικότερα του Πλοίαρχου να ανταπεξέλθει στο έργο του λόγω έλλειψης γνώσεων ή πείρας καθιστά το πλοίο αναξιόπλοο. Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί ότι η ευθύνη της διατήρησης του πλοίου σε κατάσταση αξιοπλοΐας βαραίνει τον πλοιοκτήτη τη στιγμή που θα βρίσκεται στον συμφωνημένο τόπο για την φόρτωση.

Για το υπόλοιπο ταξίδι κανείς δε μπορεί να εξασφαλίσει ότι θα παραμείνει στον ίδιο βαθμό αξιοπλοΐας, έτσι με την έναρξη του ταξιδιού η ευθύνη αυτή λήγει. Να σημειωθεί, ωστόσο, ότι μεταξύ άλλων ο ναυλωτής θα κληθεί να αποζημιώσει τον ναυλωτή για οποιαδήποτε ζημιά ή απώλεια οφειλόμενη σε αναξιοπλοΐα κατά την έναρξη του ταξιδιού, εκτός αν υπάρχουν απαλλακτικές ρήτρες, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού όταν το ναυλοσύμφωνο δεν περιλαμβάνει απαλλακτικές ρήτρες και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, εάν ο πλοιοκτήτης αμέλησε να αποκαταστήσει τη ζημιά σε εύλογο χρονικό διάστημα, ακόμα και όταν υπάρχουν απαλλακτικές ρήτρες³⁵⁵. Συνεπώς, γίνεται κατανοητό ότι ακόμα και όταν το πλοίο ταξιδεύει, θα πρέπει ο Πλοίαρχος να μεριμνά για τη διατήρηση της αξιοπλοΐας του πλοίου το οποίο κυβερνά. Εξάλλου, όπως έχει αναφερθεί και στα προηγούμενα κεφάλαια, το κύριο μέλημα του είναι η ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου και του πληρώματος. Εάν προκύψει κάποια ζημιά ή λόγος που θα διακινδυνεύσει η ασφάλεια του πλοίου, οφείλει να επικοινωνήσει με την πλοιοκτήτρια εταιρεία, να ενημερώσει για την κατάσταση και να ζητήσει περαιτέρω οδηγίες. Αυτό που έχει σημασία είναι βάσει εθιμικού δικαίου, να φτάσει το πλοίο στο συμφωνημένο λιμάνι παράδοσης του φορτίου στην ημερομηνία που έχει συμφωνηθεί με το φορτίο άθικτο στην κατάσταση στην οποία το παρέλαβε.

Στην περίπτωση χρονοναύλωσης, όμως, η αξιόπλοη κατάσταση του πλοίου παίζει σημαντικό ρόλο. Εστιάζεται σε τρεις γνώμονες: πρώτον, την καταλληλότητα σε σχέση με το μεταφερόμενο φορτίο, δεύτερον, στην αξιοπλοΐα από τεχνική σκοπιά και τρίτον, στην αξιοπλοΐα σε σχέση με τα ταξίδια που πρόκειται να κάνει σε όλη τη διάρκεια της χρονοναύλωσης. Σε πολλά ναυλοσύμφωνα υπάρχει όρος ότι είναι ευθύνη του πλοιοκτήτη να διατηρεί το πλοίο σε καλή κατάσταση καθ' όλη τη διάρκεια της ναύλωσης. Το πλοίο χαρακτηρίζεται αξιόπλοο όταν η κατάσταση του δεν διακινδυνεύει την ασφάλεια του φορτίου και του πληρώματος, όταν ο Πλοίαρχος διαθέτει όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά, όταν δεν υπάρχουν μηχανικές βλάβες και οι χώροι που αποθηκεύεται και μεταφέρεται το φορτίο είναι πάντα καθαροί και σε καλή κατάσταση για να δεχθούν φορτίο. Σε περίπτωση ζημιών, έχει ευθύνη ο Πλοίαρχος μαζί με τον πλοιοκτήτη να επιδείξουν την ανάλογη επιμέλεια για

³⁵⁵ Γκιζιάκης Κ.- Παπαδόπουλος Αντ. – Πλωμαρίτου Ε., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2010 (σελ.505)

κατασκευή του και την επαναφορά του πλοίου στην κατάσταση που ήταν όταν κλείστηκε η συμφωνία.

4.2.3. ΦΟΡΤΙΟ

Στις διαπραγματεύσεις που λαμβάνουν χώρα ανάμεσα στα δύο μέρη του ναυλοσυμφώνου, ο ναυλωτής δίνει μια περιγραφή της ποιότητας και της ποσότητας του φορτίου που έχει για μεταφορά. Τότε, ο μεταφορέας θα κρίνει εάν το πλοίο που διαθέτει είναι κατάλληλο για αυτό το φορτίο. Στο ναυλοσύμφωνο αναφέρονται οι φυσικές και χημικές ιδιότητες του φορτίου και αν απαιτεί ειδικές συνθήκες αποθήκευσης και μεταφοράς. Εάν το φορτίο που παραδίδεται, στο λιμάνι της φόρτωσης, δεν είναι ίδιο με τις περιγραφές τότε ο Πλοίαρχος, ο οποίος έχει ενημερωθεί με πάσα λεπτομέρεια για το φορτίο που θα μεταφέρει, έχει το δικαίωμα να αναφέρει τις ενστάσεις του στην πλοιοκτήτρια εταιρεία. Η τελευταία μπορεί να ζητήσει αποζημίωση για τη διαφορά. Επιπλέον, αν οι διαφορές είναι σημαντικές, ο Πλοίαρχος μπορεί κατόπιν συνεννόησης να αρνηθεί την φόρτωση και στη συνέχεια, ο πλοιοκτήτης να ζητήσει τον ναύλο που χάθηκε.

Στην περίπτωση των επικίνδυνων φορτίων, ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση να αποφεύγει τη φόρτωση τους σε πλοία, ενώ αν συμβεί ζημιά, ατύχημα, τραυματισμός ατόμου ή καθυστέρηση λόγω των επικίνδυνων φορτίων την ευθύνη τη φέρει μόνο ο ναυλωτής, εάν δεν είχε ενημερώσει για τη λήψη προστατευτικών μέτρων. Μόνο σε περίπτωση που έχει από κοινού συμφωνηθεί η μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, απαλλάσσεται από την ευθύνη ο ναυλωτής. Ο Πλοίαρχος θα πρέπει να είναι ενημερωμένος για τις ιδιαιτερότητες του φορτίου που μεταφέρει και να έχει επιβεβαιώσει ότι το πλοίο του είναι σε θέση να μεταφέρει το φορτίο αυτό. Σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης- Βίσμπυ, ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα να εκφορτώσει, να καταστρέψει ή να καταστήσει αβλαβή τα επικίνδυνα φορτία που έχουν φορτωθεί στο πλοίο με ή χωρίς τη συγκατάθεσή του.

Όταν το πλοίο φτάσει στο λιμάνι φόρτωσης του φορτίου, θα πρέπει να είναι σε ετοιμότητα να παραλάβει το φορτίο. Σαν ετοιμότητα χαρακτηρίζεται η κατάσταση του πλοίου με δύο έννοιες, την φυσική και την νομική. Η φυσική αφορά τον εξοπλισμό και την επάνδρωση του πλοίου, στοιχεία τα οποία καθιστούν το πλοίο ασφαλές να δεχτεί και να μεταφέρει το φορτίο. Ο Πλοίαρχος, με άλλα λόγια, έχει την

ευθύνη μαζί με τον πλοιοκτήτη, το πλοίο να είναι καλά συντηρημένο, επαρκώς εξοπλισμένο και στελεχωμένο σύμφωνα με τις απαιτήσεις των διεθνών κανονισμών, εξασφαλίζοντας ότι θα είναι κατάλληλο να μεταφέρει και να διατηρήσει το φορτίο στην ίδια κατάσταση που θα παραληφθεί. Με την νομική έννοια του όρου ετοιμότητα εννοείται ότι το πλοίο έχει ελευθερωθεί από διατυπώσεις τελωνειακής, λιμενικής, κρατικής, υγειονομικής και πάσης άλλης σχετικής φύσης. Το πλοίο δηλαδή, διαθέτει όλα τα πιστοποιητικά και έχει περάσει όλους τους ελέγχους για να προχωρήσει στην φόρτωση.

Στην περίπτωση που ικανοποιεί τις παραπάνω απαιτήσεις, ο Πλοίαρχος έχει την ευθύνη να δώσει στους ναυλωτές και στον τοπικό πράκτορα την επιστολή ετοιμότητας του πλοίου προς φόρτωση³⁵⁶. Από τη στιγμή της αποδοχής της ετοιμότητας από τις άλλες πλευρές, ξεκινά να μετρά ο συμφωνημένος χρόνος προς φόρτωση.

Σε ό,τι αφορά την φόρτωση του φορτίου, σύμφωνα με το εθιμικό δίκαιο είναι μία διαδικασία που αφορά και τα δύο μέλη του ναυλοσυμφώνου. Ο ρόλος της κάθε πλευράς καθορίζεται από τους όρους του συμφωνητικού ή από τη συνήθη πρακτική του λιμανιού. Σύμφωνα με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, απαγορεύεται ρητά στον Πλοίαρχο να φορτώσει εμπορεύματα για δικό του λογαριασμό, χωρίς να υπάρχει ρητή έγγραφη άδεια από τον πλοιοκτήτη. Εάν πράξει κάτι τέτοιο, η ποινή είναι να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη με ποσό τουλάχιστον διπλάσιο του αναλογούντος ναύλου³⁵⁷.

Όταν πρόκειται για τοποθέτηση του ξηρού φορτίου στα κύτη του πλοίου ονομάζεται στοιβασία φορτίου. Η σωστή τοποθέτηση τους συμβάλλει στην καλύτερη μεταφορά του φορτίου για αυτό θα πρέπει να έχει συγκεκριμένο σχέδιο, το οποίο περιλαμβάνει με ακρίβεια τα χαρακτηριστικά του πλοίου, την χωρητικότητα των αμπαριών και τη σειρά και τοποθέτηση του φορτίου. Ο Πλοίαρχος έχει την δικαιοδοσία και την ευθύνη να επιβλέπει τις εργασίες και τους στοιβαδόρους, ώστε να φορτωθούν όλα με ασφάλεια και σωστά. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζει την ασφάλεια του πλοίου του και εάν δεν το πράξει αυτό, τότε ο μεταφορέας θεωρείται υπεύθυνος για πράξεις ή παραλείψεις του. Υπάρχει η περίπτωση κατά τη διάρκεια της φόρτωσης να προκληθούν ζημιές και να επηρεαστεί η αξιοπλοΐα του πλοίου

³⁵⁶ Γνωστή κυρίως ως “Notice of readiness- NOR”

³⁵⁷ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 46

επομένως, πρέπει ο κυβερνήτης του πλοίου να ελέγχει ότι όλα γίνονται όπως πρέπει. Εάν κατά τη διάρκεια της στοιβασίας προκληθούν ζημιές, από κακή φόρτωση, το ποιος θεωρείται υπεύθυνος ορίζεται από τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Εάν δεν υπάρχει ρητός όρος τότε ο πλοιοκτήτης θεωρείται υπεύθυνος λόγω των παραπάνω και επιβαρύνεται με τα έξοδα. Εάν ωστόσο, είναι ενέργεια του ναυλωτή θεωρείται εκείνος υπεύθυνος. Πάντως και στις δύο περιπτώσεις μερίδιο ευθύνης έχουν και οι στοιβαδότες.

Στην περίπτωση που ο ναυλωτής δεν φορτώσει όλη τη συμφωνημένη ποσότητα φορτίου πάνω στο πλοίο, τότε ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα να ζητήσει την καταβολή του νεκρού ναύλου. Πρόκειται για μία αποζημίωση που υπολογίζεται βάσει της ποσότητας που δεν φορτώθηκε. Στην συγκεκριμένη περίπτωση, ο Πλοίαρχος έχει την ευθύνη να προσέξει την ακριβή ποσότητα που φορτώθηκε στο πλοίο και να ενημερώσει τους φορτωτές περιμένοντας περαιτέρω οδηγίες. Από τη μία, οι ναυλωτές διαθέτουν συγκεκριμένες φόρμες για τον υπολογισμό του νεκρού ναύλου, βάσει χαρακτηριστικών πλοίου, χωρητικότητα, βύθισμα και κυβικά. Υπολογίζεται η ακριβής ποσότητα που θα μπορούσε να φορτώσει, λαμβάνοντας υπόψη τα καύσιμα, το νερό, τα λιπαντικά και υπόλοιπα εφόδια του πλοίου και το βύθισμα του λιμανιού και τις ζώνες φόρτωσης. Εάν τελικά, η φορτωμένη ποσότητα είναι μικρότερη από τη μέγιστη ποσότητα που δύναται να φορτωθεί, η διαφορά αποτελεί το νεκρό ναύλο. Ο Πλοίαρχος θα πρέπει να πάρει βεβαίωση από το λιμάνι φόρτωσης, προτού αποπλεύσει, για το βύθισμα του πλοίου, ώστε να χρησιμοποιηθεί ως μέτρο σύγκρισης για το νεκρό ναύλο. Ο νεκρός ναύλος έχει ιδιαίτερη βαρύτητα για τους πλοιοκτήτες καθώς χρησιμοποιείται ως μέσο πίεσης για τους ναυλωτές για την άμεση εξόφληση.

Η αντίθετη περίπτωση, αυτή της υπερφόρτωσης, αφορά τη φόρτωση του πλοίου με περισσότερο και βαρύτερο φορτίο από αυτό που επιτρέπει η μεταφορική δυνατότητα του. Η υπερφόρτωση γίνεται αντιληπτή από τις λιμενικές αρχές ελέγχοντας το βύθισμα του πλοίου και σε τέτοια περίπτωση δεν επιτρέπεται η άδεια απόπλου του πλοίου. Την ευθύνη στην περίπτωση αυτή έχει ο Πλοίαρχος, διότι μπορεί να έχει συμφωνηθεί ότι η φόρτωση και η στοιβασία γίνεται υπό τις οδηγίες του ναυλωτή, ωστόσο την επίβλεψη έχει ο Πλοίαρχος. Ακόμα, σε περιπτώσεις που η ρήτρα³⁵⁸ δεν περιλαμβάνει ρητά την υποχρέωση του Πλοίαρχου για επίβλεψη, μπορεί να προστεθεί όρος που να αναφέρει ότι οι εργασίες θα εκτελεστούν μόνο υπό την

³⁵⁸ Για παράδειγμα στη ρήτρα F.I.O.S.T. (Free, in, out stowed and trimmed).

επίβλεψη του κυβερνήτη του πλοίου και συνεπώς, την ευθύνη για την αξιοπλοΐα του πλοίου την έχει εκείνος και ο Πλοιοκτήτης. Επιπροσθέτως, ένα ο Πλοίαρχος κατά τη διάρκεια της φόρτωσης, τη μεθόδευσε με τον δικό του τρόπο και προκλήθηκε κάποια ζημία, τότε η ευθύνη περνάει και πάλι σε εκείνον και στον πλοιοκτήτη.

4.2.4. ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ

Με την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι της εκφόρτωσης του εμπορεύματος, θεωρείται ότι έχει ολοκληρώσει το ταξίδι μεταφοράς του φορτίου και έχει φτάσει στο συμφωνημένο λιμάνι εντός του χρονικού ορίου που είχε επίσης αποφασιστεί στο ναυλοσύμφωνο. Συνήθως, στη συμφωνία ορίζεται ακριβές μέρος που θα δέσει το καράβι³⁵⁹, αλλά εάν παραλείπεται, τότε θα πρέπει να είναι εντός των φυσικών και εμπορικών ορίων του λιμανιού, έτοιμο για την εκμετάλλευση του από τον ναυλωτή. Όπως και στο λιμάνι φόρτωσης, έτσι και εδώ εάν το λιμάνι εκφόρτωσης θεωρηθεί ανασφαλές, ο Πλοίαρχος μπορεί να βασιστεί στη σχετική ρήτρα και να επιλέξει να πλεύσει σε ένα λιμάνι δίπλα σε αυτό που είχε καθοριστεί. Κάτι τέτοιο προδιαθέτει ότι η είσοδος στο αρχικό λιμάνι δεν ήταν εφικτή λόγω κινδύνων, εμποδίων ή μεγάλης καθυστέρησης που θα έθετε το ναύλο σε κίνδυνο.

Η συμφωνία ολοκληρώνεται όταν το φορτίο είναι στη διάθεση και τον έλεγχο του παραλήπτη. Ο πλοιοκτήτης διατηρεί την υποχρέωση να παραδώσει το φορτίο τη συμφωνούμενη ημερομηνία σε ορισμένο από ναυλωτή τόπο εκφόρτωσης³⁶⁰. Σαν τόπος μπορεί να οριστεί είτε μία γεωγραφική περιοχή, είτε ένα συγκεκριμένο λιμάνι ή μία συγκεκριμένη προβλήτα ή ντόκος³⁶¹. Εάν δεν αναφέρεται συγκεκριμένα στο ναυλοσύμφωνο συγκεκριμένος τόπος παράδοσης, τότε το φορτίο μπορεί να παραδοθεί δίπλα στο πλοίο. Ο Πλοίαρχος, αντιπροσωπεύει τον πλοιοκτήτη και, έχει την υποχρέωση να παραδώσει τα αγαθά στο αναγραφόμενο πρόσωπο της φορτωτικής

³⁵⁹ Για να θεωρηθεί το πλοίο ότι έφτασε και είναι έτοιμο, θα πρέπει να είναι στο ακριβές σημείο που ορίστηκε. Υπό αυτές τις συνθήκες, οι πλοιοκτήτες προτιμούν να μην ορίζεται ακριβής προβλήτα αλλά μόνο το λιμάνι γενικότερα, καθαρά για οικονομία χρόνου, αφού στη δεύτερη περίπτωση θεωρείται ότι έφτασε με την άφιξη στο λιμάνι ασχέτως συμφόρησης.

³⁶⁰ Εάν έχει συμφωνηθεί το φορτίο να παραδοθεί σε φορτηγίδες, τότε υπεύθυνος για την προμήθεια τους είναι ο ναυλωτής και η συμφωνία ολοκληρώνεται όταν το φορτίο μπει στις φορτηγίδες, οι οποίες είναι έτοιμες για αναχώρηση.

³⁶¹ Γκιζιάκης Κ.- Παπαδόπουλος Αντ. – Πλωμαρίτου Ε., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2010 (σελ.528)

ή στους πράκτορες ή στους αντιπροσώπους του³⁶². Συνεπώς, η ευθύνη του είναι να έχει λάβει στα χέρια του την φορτωτική για να παραδώσει το φορτίο είναι μεγάλη.

Η φορτωτική είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό έγγραφο, το οποίο όπως προαναφέρθηκε, συγκαταλέγεται στα ναυτλιακά έγγραφα τα οποία επιβάλλεται να έχει ο Πλοίαρχος. Σύμφωνα με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου³⁶³, ο Πλοίαρχος έχει την ευθύνη να εκδώσει την φορτωτική, ως αντιπρόσωπος του εκναυλωτή, μετά το πραγματικό γεγονός της φόρτωσης κατόπιν αίτησης του δικαιούχου που είναι ο φορτωτής. Η έκδοση γίνεται σύμφωνα με τον τύπο³⁶⁴ που θα ζητήσει ο φορτωτής³⁶⁵ και υπογεγραμμένο αντίγραφο παραδίδεται από τον ναυλωτή στον μεταφορέα. Λόγω του ότι η φορτωτική αποτελεί το έγγραφο που αποδεικνύει τη φόρτωση του φορτίου και αποτελεί τίτλο κυριότητας, ο οποίος μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν στοιχείο μη καταβολής συμφωνημένου ναύλου, ο Πλοίαρχος, απαιτείται να επιδείξει ιδιαίτερη προσοχή πριν το υπογράψει και το παραδώσει στους δικαιούχους. Στη φορτωτική αναγράφονται αναλυτικά τα πάντα σχετικά με το φορτίο, όπως το είδος του, η ποσότητα που φορτώθηκε, η κατάσταση του, εάν έχει ζημιές και άλλα σχετικά.

Ο Πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να παραδώσει το φορτίο, μόνο εάν του επιστραφεί πρωτότυπη η φορτωτική με έγγραφη δήλωση του παραλήπτη σχετικά με την παραλαβή. Δεν υποχρεώνεται να συμμορφωθεί με οποιοσδήποτε οδηγίες των ναυλωτών να εκφορτώσει μέρος ή όλο το φορτίο σε λιμάνια διαφορετικά από αυτά που αναγράφουν οι φορτωτικές, εκτός αν υπάρχει έκτακτο πρόβλημα πολέμων ή πάγων και άλλα σχετικά. Επιπλέον, δεν έχει την υποχρέωση να υπογράψει φορτωτική για λιμάνια που θεωρούνται επικίνδυνα.

Εάν ο Πλοίαρχος δεν μπορεί να υπογράψει τη φορτωτική, τότε εξουσιοδοτεί τους πράκτορες να την υπογράψουν για λογαριασμό του, σύμφωνα με τα Mate's receipts³⁶⁶. Ενεργώντας, ταυτόχρονα, πάντα σύμφωνα με τις οδηγίες των ναυλωτών, μπορεί να εξουσιοδοτήσει εκείνους να την υπογράψουν, διατηρώντας κάθε

³⁶² GORTON L., IHRE R., SANDEVARN A.: "Shipbroking and Chartering Practice" (1980, σελ. 111,87)

³⁶³ Άρθρο 168, Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου

³⁶⁴ Εκδίδεται είτε ως ονομαστικό αξιόγραφο ή ως αξιόγραφο εις διαταγήν.

³⁶⁵ Άρθρο 169, Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου

³⁶⁶ Πρόκειται για καθημερινές αποδείξεις που υπογράφει ο Υποπλοίαρχος και αφορούν την ποσότητα που φορτώθηκε στο πλοίο και παρατηρήσεις του για την κατάσταση του φορτίου. Τις λαμβάνει πάντα υπόψη ότι είναι σε συμφωνία με την Φορτωτική όταν καλείται να υπογράψει την τελευταία ο Πλοίαρχος.

επιφύλαξη να αποζημιωθεί, εάν προκύψουν διαφορές με το ναυλοσύμφωνο ή με άλλα έγγραφα που υπογράφει ο Πλοίαρχος.

Παράλληλα, η φορτωτική θεωρείται σε πολλές περιπτώσεις συμβόλαιο μεταφοράς. Στην περίπτωση αυτή, η καταβολή του ναύλου γίνεται από τον φορτωτή των αγαθών ή από τον παραλήπτη τους ή από τον κάτοχο της φορτωτικής ή από τον πωλητή του φορτίου. Στο ναυλοσύμφωνο θα πρέπει να ορίζεται ακριβώς ποιο θα είναι αυτό το πρόσωπο, όπως επίσης και ποιος θα είναι ο ναύλος, σε τι νόμισμα θα δώσει και σε ποιον. Ανάμεσα στα πρόσωπα που ενδέχεται να καταβληθεί ο ναύλος περιλαμβάνεται και ο Πλοίαρχος, εφόσον έχει υπογράψει το συμβόλαιο μεταφοράς ή όταν το συμβόλαιο υπονοεί ότι θα πληρωθεί εκείνος. Στην περίπτωση, όμως, που υπογράψει ο Πλοίαρχος φορτωτικής ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη τότε δεν έχει δικαίωμα καμίας απαίτησης³⁶⁷.

Στην περίπτωση που η φορτωτική καθυστερήσει να έρθει στο χώρο παράδοσης του φορτίου, τότε ο Πλοίαρχος αντιμετωπίζει πρόβλημα και θα πρέπει να είναι προσεκτικός να μην παραδώσει το φορτίο απουσία φορτωτικής, ειδάλτως ενδέχεται να ζητηθεί αποζημίωση για λανθασμένη παράδοση. Για να αποφευχθεί κάτι τέτοιο, μπορεί να ζητήσει από το πρόσωπο που θα παραλάβει το φορτίο να εκδοθεί μία επιστολή αποζημίωσης με εγγύηση τράπεζας³⁶⁸, στην οποία ο παραλήπτης εγγυάται ότι οποιαδήποτε ζημιά προκύψει από την απουσία φορτωτικής, θα την καλύψει εκείνος³⁶⁹. Εάν στον Πλοίαρχο παρουσιαστούν δύο φορτωτικές, τότε κατόπιν επικοινωνίας με την πλοιοκτήτρια εταιρεία, αρνείται την παράδοση του φορτίου και στους δύο κατόχους φορτωτικής και απευθύνεται ο πλοιοκτήτης σε δικαστήριο για διορισμό μεσεγγυούχου. Για όλο αυτό το διάστημα το φορτίο αποθηκεύεται αναμένοντας την απόφαση του δικαστηρίου.

Ένα ακόμη ζήτημα που σχετίζεται με το φορτίο αφορά τη ζημιά ή απώλεια μεταφερόμενων αγαθών. Πιο συγκεκριμένα, εάν φτάνοντας το πλοίο στο λιμάνι εκφόρτωσης και ένα μέρος ή ολόκληρο το φορτίο έχει ζημιά ή έχει χαθεί, τότε η ευθύνη βαραίνει τον πλοιοκτήτη³⁷⁰. Και ο ναυλωτής ζητά αποζημίωση είτε ολόκληρο το ναύλο, στην περίπτωση ολικής απώλειας, ή κατ' αναλογία στη μερική απώλεια.

³⁶⁷ Γκιζιάκης Κ.- Παπαδόπουλος Αντ. – Πλωμαρίτου Ε., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2010 (σελ.559)

³⁶⁸ Letter of indemnity fully guaranteed by a reputable bank

³⁶⁹ Glyn Mills v. East and West India Dock Co / The Stettin / Sze Hai Tong Bank Ltd v. Rambler Cycle

³⁷⁰ GENCON, edition 1994, cl. 2

Συνεπώς, ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια του φορτίου και την παράδοση του στην ίδια κατάσταση που παραλήφθηκε. Σύμφωνα με το αγγλικό εθιμικό δίκαιο, μόνο σε περιπτώσεις θεομηνίας, εχθροπραξίας ενάντια στον ηγεμόνα του πλοιοκτήτη, ενσώματος ελαττώματος του φορτίου, αμέλειας του ιδιοκτήτη του φορτίου ή περίπτωση γενικής αβαρίας, όπου το φορτίο έγινε αντικείμενο θυσίας, δεν θεωρείται ευθύνη του Πλοίαρχου και κατ' επέκταση του πλοιοκτήτη³⁷¹. Σε μερικά επίσης, ναυλοσύμφωνα, εξαιρέσεις λογίζονται και η περιπτώσεις πειρατείας, ληστείας, σύγκρουσης, κινδύνων της θάλασσας, πυρκαγιάς, μη σωστής συσκευασίας, κατάσχεση του πλοίου και κοινωνικοπολιτικών ή εμπορικών περιορισμών του κράτους που είναι το πλοίο. Επιπλέον, αξίζει να αναφερθεί ότι σε περίπτωση ναυταπάτης του Πλοίαρχου, απαλλάσσεται της ευθύνης ο πλοιοκτήτης και βαραίνει όλη τον πρώτο³⁷².

4.2.5. ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗ

Ένα πολύ σημαντικό ζήτημα είναι η υποχρέωση που έχει ο πλοιοκτήτης να μην παρεκκλίνει από την συμφωνημένη πορεία³⁷³ κατά τη διάρκεια του προγραμματισμένου ταξιδιού³⁷⁴. Σαν παρέκκλιση αναφέρεται η αδικαιολόγητη αλλαγή της αρχικής πορείας του πλοίου³⁷⁵. Αν όντως, υπάρξει παρέκκλιση, τότε ο ναυλωτής μπορεί να ζητήσει σχετική αποζημίωση λόγω των ζημιών που οφείλονται σε αυτή. Η μη καθυστέρηση στο προγραμματισμένο ταξίδι αποτελεί ένα σιωπηλό όρο της συμφωνίας και αν ο όρος αυτός παραβιαστεί τότε ο ναυλωτής μπορεί να ακυρώσει και τη ναύλωση. Είναι αρκετά δύσκολο να οριστεί ποια καθυστέρηση θεωρείται λογική και ποια όχι. Αν ωστόσο η καθυστέρηση αφορά λόγους ανωτέρας βίας για τους οποίους δεν ευθύνεται κανένα από τα δύο μέρη, όπως για παράδειγμα ένας πόλεμος, τότε η ακύρωση της συμφωνίας βαραίνει και τους δύο.

³⁷¹ Γκιζιάκης Κ.- Παπαδόπουλος Αντ. – Πλωμαρίτου Ε., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2010 (σελ.531)

³⁷² GENCON, edition 1994, cl. 2, line 22

³⁷³ Εάν δεν έχει καθοριστεί η ακριβής πορεία στο ναυλοσύμφωνο, τότε κατάλληλη θεωρείται η συνηθισμένη πορεία που ακολουθείται από πλοία ίδιου μεγέθους ή η ευθεία γεωγραφική πορεία.

³⁷⁴ Σαν προγραμματισμένο ή συμφωνημένο ή εκτελούμενο ορίζεται το ταξίδι από το λιμάνι φόρτωσης προς το λιμάνι εκφόρτωσης.

³⁷⁵ Ορίζεται ως η εκούσια αντικατάσταση του συμφωνημένου ταξιδιού από ένα άλλο ταξίδι. (IVAMY H: "Payne & Ivamy's Carriage of Goods by Sea", 1989, σελ. 21

Ωστόσο, στην περίπτωση που ένας Πλοίαρχος ελέγξει το ταξίδι που καλείται να πραγματοποιήσει το πλοίο του και αποφανθεί δεδομένων των συνθηκών ότι μια καθυστέρηση είναι αναπόφευκτη για την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου και του πληρώματος, τότε η καθυστέρηση θεωρείται λογική. Επιπλέον, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να παρεκκλίνει από την πορεία του αν αφορά τη διάσωση ζώων, περιουσίας ή άλλον εύλογο λόγο. Με άλλα λόγια, ο Πλοίαρχος μπορεί να αλλάξει την πορεία του, να αποπλεύσει με ή χωρίς πλοηγούς, να προσεγγίσει λιμάνια για προμήθεια καυσίμων, να προστρέξει να βοηθήσει άλλο πλοίο που χρειάζεται βοήθεια ή να το ρυμουλκήσει, παρά το ότι η πορεία του είναι εκτός της συμφωνημένης³⁷⁶. Συνεπώς, το εθιμικό δίκαιο θεωρεί δικαιολογημένη την παρέκκλιση για πραγματοποίηση επισκευών, για να αποφευχθεί η σύλληψη ή η κατάσχεση του φορτίου ή του πλοίου, για διάσωση ζωής (όχι όμως και ξένης περιουσίας³⁷⁷). Επίσης, εν συνεχεία του όρου νεκρού ναύλου που αναφέρθηκε παραπάνω, εάν το πλοίο δεν φορτώθηκε πλήρως, ενώ έτσι είχε συμφωνηθεί, τότε ο πλοιοκτήτης διατηρεί δικαίωμα παρέκκλισης για φόρτωση επιπλέον φορτίου για συμπλήρωση. Τέλος, ο χρόνος και η απόσταση της παρέκκλισης πρέπει να είναι σε συνάρτηση με το σκοπό που έγινε η παρέκκλιση.

4.3. ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Ο Πλοίαρχος από τη στιγμή που προσεγγίζει ένα λιμάνι, καλείται να συνεργαστεί τόσο με τους τοπικούς πράκτορες, όσο και με τις τοπικές λιμενικές αρχές, εκ των οποίων η βασικότερη είναι η τελωνειακή υπηρεσία. Πρόκειται για μία κρατική αρχή, αρμόδια κυρίως για την παρακολούθηση των προϊόντων που υπόκεινται σε Ειδικούς Φόρους Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.) και την είσπραξη σχετικών δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων που επιβάλλονται από τις διατάξεις του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα, του Κοινοτικού Τελωνειακού Κώδικα, της Εθνικής και Κοινοτικής Νομοθεσίας. Επίσης, είναι αρμόδια να ελέγχει και να προστατεύει τη δημόσια υγεία σε σημεία εισόδου και εξόδου και στις περιβόλους. Αυτό γίνεται μέσω ελέγχων τόσο σε άτομα και στις αποσκευές τους όσο και σε εμπορεύματα και

³⁷⁶ Ρήτρα “Scope of Voyage Clause”, η οποία αναφέρεται και στις φορτωτικές: Deviation Clause: The vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and / or assist in all situations and also to deviate for the purpose of saving life and / or property” GENCON, edition 1994, cl. 43

³⁷⁷ Εάν το ναυλοσύμφωνο είναι σύμφωνο με του κανόνες της Χάγης ή της Χάγης- Βίσμπυ, τότε παρέκκλιση με σκοπό τη σωτηρία ξένης περιουσίας θεωρείται δικαιολογημένη.

μεταφορικά μέσα. Στόχος είναι να εντοπιστεί εάν υπάρχει παράνομη διακίνηση «αφενός ναρκωτικών, ψυχοτρόπων ή τοξικών ουσιών, όπλων, εκρηκτικών, πυρηνικών υλικών, κεφαλαίων προερχόμενων από οικονομικές εγκληματικές δραστηριότητες, πολιτιστικών αγαθών, πειρατικών προϊόντων, προϊόντων παραποίησης ή απομίμησης, ασέμων ειδών, και αφ' ετέρου παρατυπιών που αφορούν μεταφορές, αλιεία, λαθρομετανάστευση, προστασία περιβάλλοντος, διακίνηση ειδών πνευματικής ιδιοκτησίας, άγριας πανίδας και χλωρίδας, προδρόμων ουσιών, καθώς και παρατυπιών που δεν κατονομάζονται στην παρούσα παράγραφο και διαπιστώνονται κατά τους ελέγχους, που της έχουν ανατεθεί, με Ειδικές Κοινοτικές - Εθνικές Διατάξεις, Διεθνείς Συνθήκες και συμφωνίες για την προστασία των εθνικών συμφερόντων και των συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.)»³⁷⁸. Τα γεωγραφικά όρια της εξουσίας της είναι εντός του τελωνειακού εδάφους³⁷⁹, όπως ορίζεται από τον Εθνικό Τελωνειακό Κώδικα, ενώ μέσω ενός Πληροφοριακού Συστήματος ανταλλάσσονται και διαχειρίζονται όλες τις σχετικές πληροφορίες που αφορούν τις αρμοδιότητες της.

Οι τελωνειακοί υπάλληλοι έχουν την δικαιοδοσία έλεγχου της ταυτότητας των προσώπων που κυκλοφορούν στους τελωνειακούς περιβόλους, καθώς και στο τελωνειακό έδαφος της χώρας, σε συνδυασμό με τους διενεργούμενους τελωνειακούς ελέγχους. Ταυτόχρονα, ελέγχουν όλα τα αγαθά σε όλα τα αγαθά, ανεξάρτητα από την προέλευσή τους, είτε είναι στο στάδιο της διακίνησης είτε είναι στο στάδιο της παράδοσης τους στους παραλήπτες, ενώ ο έλεγχος γίνεται όχι μόνο στα προϊόντα καθεαυτό αλλά και στα τηρούμενα στοιχεία, στα έγγραφα και στα λοιπά στοιχεία του ιδιοκτήτη ή του μεταφορέα. Τέλος, έχουν την εξουσία εξέτασης ή έρευνας και

³⁷⁸ Εθνικός τελωνειακός κώδικας, Κεφάλαιο Β', Άρθρο 3 «Αρμοδιότητες», ΦΕΚ Α' 265/22.11.2001

³⁷⁹ 1. Το τελωνειακό έδαφος της χώρας περιλαμβάνει το χερσαίο, ηπειρωτικό και νησιωτικό τμήμα, τα χωρικά ύδατα, τα εσωτερικά θαλάσσια ύδατα και τον εναέριο χώρο. Οι Ελεύθερες Ζώνες και ελεύθερες αποθήκες αποτελούν ειδικά τμήματα του τελωνειακού εδάφους της χώρας. 2. Στο τελωνειακό έδαφος συνιστώνται Τελωνειακές Αρχές, αρμόδιες για την εφαρμογή της Τελωνειακής και συναφούς Εθνικής, Κοινοτικής και Διεθνούς Νομοθεσίας. 3. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών καθορίζεται η καθ' ύλην και κατά τόπο αρμοδιότητα των Τελωνειακών Αρχών. 4. Επί του τελωνειακού εδάφους, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Δημόσιας Τάξης, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Εθνικής Άμυνας, Εξωτερικών, Γεωργίας και κατά περίπτωση Εμπορικής Ναυτιλίας, καθορίζονται τα σημεία εισόδου - εξόδου εμπορευμάτων και επιβατών, στα οποία λειτουργούν υποχρεωτικά Τελωνειακές Αρχές. Εθνικός τελωνειακός κώδικας, Κεφάλαιο Β', Άρθρο 2 «Τελωνειακό έδαφος», ΦΕΚ Α' 265/22.11.2001.

διενέργησης ανάκρισης³⁸⁰ για να διαπιστωθεί αν υπάρχει αδίκημα λαθρεμπορίας, φοροδιαφυγής ή οποιασδήποτε άλλης μορφής τελωνειακής παράβασης.

Ο Πλοίαρχος έχει την ευθύνη να ακολουθεί και να υπακούει³⁸¹ στις εντολές της τελωνειακής αρχής του λιμένα που προσέγγισε. Οφείλει να ενημερώνει για την άφιξη του και να παρέχει όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για να του επιτραπεί η είσοδος. Παράλληλα, απαγορεύεται ρητά σε πλοίο το οποίο μεταφέρει φορτίο το οποίο υπόκειται σε τελωνειακό έλεγχο να προσεγγίσει λιμάνι, όπου λείπει η παρουσία αρμόδιας Τελωνειακής Αρχής ή να εκφορτώσει σε μη εγκεκριμένο, από τις αρμόδιες Τελωνειακές Αρχές, σημείο της χώρας³⁸². Κατά την άφιξη στο λιμάνι, ο Πλοίαρχος θα πρέπει να επιτρέψει στους τελωνειακούς υπαλλήλους την επιβίβαση στο πλοίο, προκειμένου να το επιθεωρήσουν και να χορηγήσουν την άδεια για τις επικείμενες εργασίες του. Έχει ευθύνη για την κατάσταση του πλοίου, καθώς και για τη διευκόλυνση του έργου των υπαλλήλων. Εάν ανακαλυφθούν παραβάσεις ή ατασθαλίες, οι επιθεωρητές έχουν την εξουσία να απαγορεύσουν κάθε εργασία και να καταβάλλουν και ποινές για την προστασία της δημόσια υγείας και την αποφυγή λαθρεμπορίου.

4.4. ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΕΣ

Το ζήτημα της ασφάλισης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών είναι κάτι που έχει απασχολήσει από τα παλαιότερα χρόνια τους πλοιοκτήτες και τους εμπόρους. Το θαλάσσιο εμπόριο είναι ένας κλάδος με αρκετά μεγάλη επικινδυνότητα και ρίσκο, γιατί τα εμπορεύματα είναι εκτεθειμένα σε εξωτερικούς παράγοντες που δεν μπορούν πάντα να προβλεφθούν ενώ οι ζημιές πολλές φορές μπορεί να είναι ολέθριες. Η εμφάνιση της ασφάλισης ήταν λυτρωτική για τους εμπλεκόμενους γιατί η ασφαλιστική κάλυψη και η αποζημίωση είναι αρωγός, ενώ

³⁸⁰ Οι τελωνειακοί υπάλληλοι διατηρούν σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας διαθέτουν τα καθήκοντα και δικαιώματα των ειδικών προανακριτικών υπαλλήλων.

³⁸¹ «Απειθεία, εξύβριση, συκοφαντική δυσφήμιση, απειλή ή άσκηση βίας εναντίον τελωνειακών υπαλλήλων, κατά την ενάσκηση των καθηκόντων τους, τιμωρούνται κατά τις διατάξεις της Ποινικής Νομοθεσίας. Παράλληλα, αστικές απαιτήσεις, που γεννώνται εκ των ανωτέρω πράξεων διεκδικούνται κατά τις διατάξεις του Αστικού Δικαίου.» Εθνικός τελωνειακός κώδικας, Κεφάλαιο Β', Άρθρο 4, ΦΕΚ Α' 265/22.11.2001

³⁸² Εθνικός τελωνειακός κώδικας, Κεφάλαιο Β', Άρθρο 5 «Απαγορεύσεις», ΦΕΚ Α' 265/22.11.2001

προσφέρεται με μικρό κόστος αναλογικά με την αξία των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Ασφαλιστικές εταιρείες, όπως οι Lloyd's έθεσαν τις βάσεις για την ναυτασφάλιση, διαμορφώνοντας την αγορά. Σχετικά με το τι μπορεί να ασφαλιστεί στη ναυτασφάλιση, τα στοιχεία που ασφαλιζονται είναι το πλοίο, το φορτίο και ο ναύλος μαζί με τα ελπιζόμενα κέρδη.

Η σχέση που υπάρχει, ωστόσο, στην ναυτασφάλιση είναι καθαρά μεταξύ του ασφαλιστικού οργανισμού και του πλοιοκτήτη. Σπάνια θα υπάρχει σχέση με τον Πλοiάρχου του κάθε πλοίου, δεδομένου ότι το ζήτημα δεν υπόκειται στην άμεση δικαιοδοσία του. Μόνο σε ότι αφορά την ασφάλιση του σκάφους και των μηχανημάτων, ότι όπως έχει εξάλλου προαναφερθεί, είναι υπεύθυνος να τα διατηρεί και τα δύο σε πολύ καλή κατάσταση και σε κατάσταση αξιοπλοΐας, με κύρια μεριμνά του την ασφάλεια τους. Αυτό συνεπάγεται ότι σε περίπτωση που προκύψει κάποια βλάβη ή ζημία είναι υποχρεωμένος να την αναφέρει στον πλοιοκτήτη, να μεριμνήσει για την επισκευή της και αν δεν μπορεί να την επιδιορθώσει, περιμένει τις κατευθύνσεις που θα του δοθούν σχετικά. Με την ευρεία έννοια επομένως, σαν αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη οφείλει πέρα από του να διατηρεί το πλοίο σε καλή κατάσταση, να έχει διαρκή επικοινωνία με την πλοιοκτήτρια εταιρεία και να τους προσφέρει πλήρη και αναλυτική ενημέρωση για οτιδήποτε προκύψει, για να κινηθεί και ο πλοιοκτήτης αναλόγως και στην προκειμένη περίπτωση να ζητήσει τις πιθανές αποζημιώσεις που θα δικαιούται.

Ωστόσο, εξετάζοντας κάποιες περιπτώσεις εμφανίζεται μία έμμεση ανάμειξη του Πλοiάρχου στο θέμα της ναυτασφάλισης. Πιο συγκεκριμένα, στο ζήτημα της γενικής αβαρίας υπάρχει συμμετοχή του. Αρχικά, ο όρος γενική αβαρία αναφέρεται στην άμεση απώλεια, «θυσία ή δαπάνη που συμβαίνει εθελοντικά και λογικά για την κοινή ωφέλεια, ώστε να διασωθεί η περιουσία που κινδυνεύει σε μία κοινή ναυτιλιακή περιπέτεια»³⁸³. Για να υπάρξει γενική αβαρία θα πρέπει αρχικά η πράξη να αφορά το πλοίο, το ναύλο και το φορτίο. Επίσης, θα πρέπει να υπάρχει ένας κίνδυνος που θα απειλεί την ακεραιότητα των παραπάνω. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να υπάρχει αληθινός κίνδυνος που θα πρέπει να αποδειχτεί και η πράξη θα πρέπει να εκτελείται υπό την αρμοδιότητα του Πλοiάρχου. Ο τελευταίος, σαν υπεύθυνος για την ναυσιπλοΐα και την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου και του πληρώματος, έχει

³⁸³ York- Antwerp Rules 1994

την ευθύνη να διατάξει γενική αβαρία σαν εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη και κυβερνήτης του πλοίου.

Οι σχετικοί νόμοι αναφέρουν ότι «όπου υπάρχει απώλεια γενικής αβαρίας, το μέρος που έχει επιβαρυνθεί από αυτή δικαιούται, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που επιβάλλονται από το ναυτιλιακό νόμο, μία συνεισφορά από τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη και αυτή η συνεισφορά ονομάζεται συνεισφορά γενικής αβαρίας»³⁸⁴. Με άλλα λόγια, το μέρος που επιβαρύνθηκε από την γενική αβαρία δικαιούται αποζημίωση από τα συμβαλλόμενα μέρη.

Αναφορικά με τις θυσίες γενικής αβαρίας αυτές είναι: Πρώτα από όλα, η ρήψη φορτίου στη θάλασσα που είναι η πιο κοινή θυσία όταν γίνεται σκόπιμα για να διασωθούν υπόλοιπα συμφέροντα από τον κίνδυνο. Θυσία αποτελεί και η εκφόρτωση μέρους του φορτίου στη θάλασσα, όταν χρειάζεται μετά από προσάραξη να επανέλθει στο πλοίο σε πλευσίμη κατάσταση ή για να προσεγγίσει το λιμάνι. Ακόμα, θυσία αποτελεί και η πώληση μέρους του φορτίου, όταν ο Πλοίαρχος σε περιπτώσεις ανάγκης χωρίς χρήματα είναι αναγκασμένος να πουλήσει μέρος του φορτίου³⁸⁵. Άλλο παραδείγματα θυσιών γενικής αβαρίας είναι τα αγαθά που δίνονται σε πειρατές εκούσια χωρίς απάτη για να διασφαλιστεί η ασφάλεια του πλοίου. Επιπλέον, και η θυσία μέρους του πλοίου, η ζημιά σε πλοίο για τη διάσωση άλλου πλοίου³⁸⁶, η ασυνήθιστη χρήση του πλοίου ή του εξοπλισμού του αποτελούν επίσης παραδείγματα θυσιών.

Εξετάζοντας το ζήτημα από την οπτική του Πλοίαρχου, προκειμένου να λάβει την απόφαση σε κατάσταση κινδύνου για το αν θα διαπράξει αβαρία, θα πρέπει να πραγματοποιήσει μία σύγκριση ανάμεσα στο τι θα συνέβαινε εάν αποφευχθεί η αβαρία, υπολογίζοντας το συμφέρον του ιδιοκτήτη των αγαθών. Εάν κριθεί ότι το συμφέρον του είναι μεγαλύτερο με τη ρύθμιση της αβαρίας, υπολογίζοντας την αξία των εμπορευμάτων στο τέλος του ταξιδιού συν το ποσό που αποζημιώνεται από την αβαρία, τότε γίνεται η σχετική ρύθμιση. Η αβαρία θα πρέπει να γίνει την συγκεκριμένη στιγμή του κινδύνου, όταν δεν υπάρχουν άλλα μέτρα να αποφευχθεί και φυσικά, να μπορεί να αποδειχθεί από την πλευρά του Πλοίαρχου, ο οποίος σαν

³⁸⁴ Marine Insurance Act 1906

³⁸⁵ Θεωρείται σαν μορφή αναγκαστικού δανείου από τον ιδιοκτήτη του φορτίου.

³⁸⁶ Για παράδειγμα, εάν σε πλοία που είναι δεμένα μεταξύ τους προκληθεί στο ένα πυρκαγιά και συμφωνηθεί από τα πληρώματα των υπολοίπων πλοίων να βυθιστεί για να διασωθούν, τότε θεωρείται γενική αβαρία.

κύριο μέλημα έχει αφενός, την προστασία των συμφερόντων του πλοιοκτήτη και αφετέρου, την υλοποίηση του έργου της μεταφοράς αγαθών επιτυχώς.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, ο ρόλος του Πλοιάρχου είναι πολυσύνθετος με ιδιαίτερη βαρύτητα και συγκεντρώνει στο πρόσωπο του αρκετές ιδιότητες. Αρχικά, κυβερνά το πλοίο και βρίσκεται στην κορυφή της ιεραρχίας πάνω στο πλοίο. Οφείλει να διασφαλίζει την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου και του πληρώματος, καθώς και να διασφαλίζει ότι το ταξίδι θα ολοκληρωθεί επιτυχώς στους συμφωνημένους χρόνους, άνευ παρεκκλίσεων και καθυστερήσεων, εκτός εξαιρέσεων. Επίσης, αποτελεί αντιπρόσωπο της πλοιοκτήτριας εταιρίας, τόσο στο πλήρωμα όσο και στα τρίτα μέρη με τα οποία συνεργάζεται. Σαν της ναυτιλιακής εταιρίας, οφείλει να λειτουργεί εκ μέρους του πλοιοκτήτη και με γνώμονα πάντα, το όφελος του τελευταίου, διαχειρίζεται τις καταστάσεις που προκύπτουν. Ταυτόχρονα, είναι εκπρόσωπος του κράτους πάνω στο πλοίο, με εξουσίες τόσο κρατικές, όσο και ποινικές και δικαστικές. Επιβάλλει την τάξη και διατηρεί τα δικαιώματα να ασκεί τις εξουσίες με βάση το δίκαιο της σημαίας του πλοίου.

Με βάση όλα αυτά, ένας Πλοίαρχος οφείλει να έχει πολύ καλές γνώσεις σχετικά με τη λειτουργία του πλοίου, με την ναυσιπλοΐα, με τους κανόνες φόρτωσης και εκφόρτωσης, την ευστάθεια, τα όργανα που υπάρχουν στο πλοίο. Οφείλει να γνωρίζει τους κινδύνους της θάλασσας, να ξέρει καλή γεωγραφία, να είναι εξοικειωμένος με τις συνθήκες που θα αντιμετωπίσει κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Θα πρέπει να έχει εκπαιδευτεί για ζητήματα ασφαλείας, αντιμετώπισης και διαχείρισης κινδύνων. Παράλληλα, σημαντικό ρόλο παίζει η άριστη γνώση του δικαίου της θάλασσας και του κράτους, των νομοθεσιών, των διεθνών συμβάσεων και ψηφισμάτων που καθορίζουν το νομοθετικό περιβάλλον εργασίας του. Θα πρέπει να ενημερώνεται για τις εξελίξεις και τις αλλαγές των προαναφερθέντων, όπως επίσης να είναι ενήμερος και για τις απαιτήσεις των αρχών των κρατών των λιμανιών που επισκέπτεται. Οφείλει να έχει εκπαιδευτεί για ζητήματα διαχείρισης ανθρώπινου δυναμικού και επικοινωνίας, να μπορεί να γνωρίζει άπταιστα την αγγλική γλώσσα για να επικοινωνεί με όλους ανά τον κόσμο και να

Πέρα όμως, από τις γνώσεις, αξίζει να σημειωθεί πόσο χρήσιμο είναι να έχει αναπτύξει και πολλά στοιχεία του χαρακτήρα του τα οποία κρίνονται απαραίτητα για την θέση αυτή. Θα πρέπει να είναι ικανός να ηγείται και να μπορεί να επιβάλλεται. Ο Πλοίαρχος, θα πρέπει να είναι πάντα αφοσιωμένος στο έργο του, έτοιμος να

διαχειριστεί οποιαδήποτε κατάσταση προκύψει, να είναι ψύχραιμος και ευρηματικός στο να βρίσκει λύσεις. Εξίσου απαραίτητο είναι να είναι τίμιος, αξιοκρατικός, διπλωμάτης, να είναι καλός διαπραγματευτής, να ακούει όλες τις απόψεις, να αξιολογεί τις καταστάσεις και τους συνεργάτες του, να διαχειρίζεται καταστάσεις κάτω από πίεση και πολλή κούραση και να μένει η κρίση του ανεπηρέαστη και αντικειμενική ώστε να αποφασίζει τι τελικά είναι συμφέρον είτε για το πλοίο, είτε για την εταιρεία του, είτε για τους ναυλωτές για τους οποίους δουλεύει.

Συμπερασματικά, γίνεται πλήρως κατανοητό το γεγονός ότι η συγκεκριμένη ειδικότητα είναι απαραίτητη για την εύρυθμη λειτουργία μίας ναυτιλιακής επιχείρησης και τα στελέχη που μπαίνουν στη θέση αυτή κρίνονται ιδιαίτερα ικανά και καταρτισμένα για να μπορούν να σταθούν άξιοι του συγκεκριμένου αξιώματος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

1. ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ ΣΤ., *Οι σχολές Εμπορικού Ναυτικού της Χίου*, Εκδόσεις Άλφα Πι, Χίος 2007
2. ΜΗΝΑΤΣΗΣ Μ., *Ενέργειες του Πλοιάρχου σε περιπτώσεις Α. Αδικήματος, Β. Ατυχήματος, Γ. Πειθαρχικού Παραπτώματος, Τρόπος Διενέργειας Προανακρίσεως*, Βιβλιοπωλείον Ναυτικών Ε.Ν. Σταυριδάκης
3. ΓΚΙΖΙΑΚΗ Κ., ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Α., ΠΛΩΜΑΡΙΤΟΥ Ε., *Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2010
4. ΒΛΑΧΟΣ Γ.Π.- ΨΥΧΟΥ Ε., *Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2011
5. ΚΙΑΝΤΟΥ-ΠΑΜΠΟΥΚΗ Α., *Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2005
6. ΠΟΥΛΑΝΤΖΑ Μ,Ν, *Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2005
7. ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ Β., *Διαχείριση θαλάσσιου Περιβάλλοντος και Ναυτιλία*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2008
8. ΚΑΜΠΙΡΗΣ Γ., *Ερμηνεία Ποινικού και Πειθαρχικού κώδικος Εμπορικού Ναυτικού (Ν.Δ. 654/1970)*, Αθήνα 1970
9. ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ Γ., *Η Ποινική Δικαιοδοσία στα Πλοία*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα 2002
10. ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΠΑΖΑΡΖΗΣ Ι.Μ., *Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιώς*
11. ΠΙΠΕΡΑ Κ.Α.-ΠΙΠΕΡΑ Σ.Α., *Συλλογικές Συμβάσεις Ποντοπόρων*, Ναυτιλιακές εκδόσεις Πιπέρα, Πειραιάς 2010
12. *Συνεταιρισμοί θαλάσσιας αλληλασφάλισης και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε. Ν.)*, Βουλή των Ελλήνων, Α' Διεύθυνση Επιστημονικών Μελετών, Τμήμα Νομοθετικής Επεξεργασίας Σχεδίων και Προτάσεων Νόμων, Αθήνα 2007
13. ΚΟΡΟΝΤΖΗΣ ΤΡ., *Η νομική προσέγγιση της Στελέχωσης των Πλοίων με εργατικό Δυναμικό (Ναυτικοί)*, Επιθεώρηση Εργασιακών Σχέσεων
14. ΔΕΛΗΓΙΑΝΝΗΣ Χ.Α., *Εγχειρίδιο Ναυτολογίας, Ποινικό & Πειθαρχικό Δίκαιο στη Ναυτική Εργασία*, Mg Books, J&J Hellas, Αθήνα 2007
15. ΜΑΛΕΡΜΠΑΣ Μ., *Ναυτικά Έγγραφα Πλοίων*, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 1999
16. ΜΥΛΩΝΟΠΟΥΛΟΣ Δ., ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ Α., ΜΥΛΩΝΟΠΟΥΛΟΥ Μ., *Ναυτιλιακές Γνώσεις, έκδοση ΟΕΔΒ*
17. ΣΠΑΡΤΙΩΤΗΣ Γ & ΜΑΡΓΕΤΗΣ Γ., *Στοιχεία Ναυτικού δικαίου*, Τεχνικές Εκδόσεις Ιδρύματος Ευγενίδου, Αθήνα 1997
18. ΛΥΚΟΥΔΗΣ Π., *Στοιχεία Συνταγματικού και Ναυτικού Δικαίου (β' έκδοση)*, Τεχνικές Εκδόσεις Ιδρύματος Ευγενίδου, Αθήνα 2005
19. ΔΕΜΕΣΤΙΧΟΣ Ε. & ΒΡΑΝΙΚΟΥ Μ., *Ναυτιλιακό Δίκαιο*, Τεχνικές Εκδόσεις Ιδρύματος Ευγενίδου, Αθήνα 2008

20. ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ Ε. & ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ι., *Οικονομική εκμετάλλευση πλοίου*, Τεχνικές Εκδόσεις Ιδρύματος Ευγενίδου, Αθήνα 2008
21. ΖΥΓΟΜΑΛΑΣ Ν., *Μεταφορά Φορτίων*, Τεχνικές Εκδόσεις Ιδρύματος Ευγενίδου, Αθήνα 2011
22. ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ Α & ΦΟΥΡΝΑΡΑΚΗΣ Ν., *Διεθνείς Συμβάσεις, Κανονισμοί, Κώδικες*, Τεχνικές Εκδόσεις Ιδρύματος Ευγενίδου, Αθήνα 2008
23. ΛΙΟΥΛΗΣ Ι., *Διεθνείς Κανονισμοί αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα, τήρηση φυλακής (ARPA)*, Τεχνικές Εκδόσεις Ιδρύματος Ευγενίδου, Αθήνα 2012
24. ΚΑΛΛΙΝΙΑΤΗΣ Ι., *Ευστάθεια-Κοπώσεις*, Τεχνικές Εκδόσεις Ιδρύματος Ευγενίδου, Αθήνα 2010
25. *Τροποποίηση- συμπλήρωση του Κανονισμού Εκπαίδευσης των Δημόσιων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων*, Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας Αρ. Φύλλου 2637, 17/10/2013
26. *Οδηγία 95/21/ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 19^{ης} Ιουνίου 1995*

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

1. NORTH P&I CLUB, *P&I RULES 2010/11*, North (NE P&I)
2. UK P&I CLUB, *List of Correspondents, Rules & Bye-Laws 2010*, UK P&I Club, is managed by Thomas Miller
3. STEVEN J. HAZELWOOD, *P&I Clubs Law and Practice*, LLP, London 1989
4. RENE-JEAN DUPUY, DANIEL VIGNES, *A handbook on the new law of the sea*, Marrinus Nijhoff Publishers, 1991
5. CHRISTOPHER HILL, *Maritime Law*, LLP, London 1998
6. INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING, *The ILO Maritime Labour Convention, 2006*, International Chamber of Shipping, International Shipping Federation
7. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM, *Ship Inspection Report Programme*, Oil Companies International Marine Forum, 2014 Edition
8. INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION, *International Convention for the Safety of Life at Sea*
9. WORLD HEALTH ORGANISATION, *International Medical Guide for Ships*, 3rd Edition, World Health Organisation
10. PALLIS, A.A., *Regulating Maritime Transportation in Europe*, in: Theodoropoulos S. (ed) *Regulatory Policies: Special Issues*, Gutenberg, Athens, 2007

11. COLIN DE LA RUE and CHARLES B. ANDERDON, *Shipping and the Environment: Law and Practice*, Lloyd's Shipping Law Library, LLP, London 1998
12. INSTITUTE OF CHARTERED SHIPBROKERS, *Shipping Law*, Witherby Seamanship International Ltd., 2009-2020 edition
13. MELTEM DENIZ GUNER-OZBEK, *The carriage of dangerous Goods by Sea*, Springer, 2007
14. ANDERSON DAVID, *Modern Law of the sea: selected essays*, Publisher Brill, 2007
15. INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION, *Medical First Aid Guide for use in accidents involving Dangerous Goods (MFAG)*, International Maritime Organisation, Edition 1994
16. INTERNATIONAL TRANSPORT WORKER'S FEDERATION (ITF), *STCW-95, A guide for seafarers*, International Transport Worker's Federation (ITF), March 2002
17. INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION , *STCW Including 2010 Manila Amendments, STCW CONVENTION and STCW CODE* , International Maritime Organisation, 2011 Edition
18. WITT O' BRIENS, *Master's Guide to compliance in Canada*, Witt O' Brien's
19. GEOFFREY BYCROFT, *General Principles and the main items of Claim*, Richards Hogg Lindley (Hellas) Average Adjusters

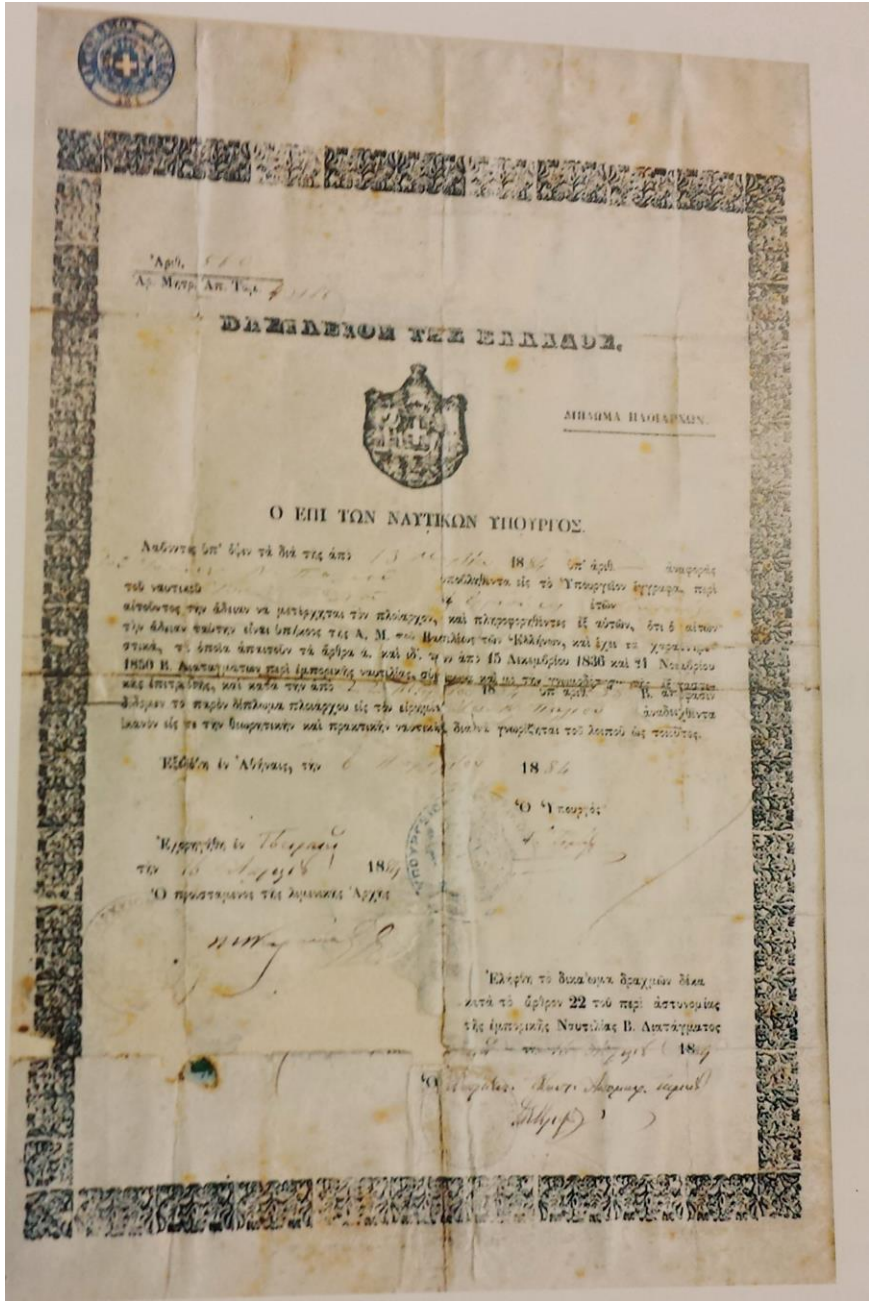
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ

1. <http://www.imo.org>
2. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/ismcode1993.html>
3. https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Voyage_Charter_Parties/GENCON94.aspx
4. https://www.bimco.org/~/_media/Chartering/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Sample_Copy_GENCON_94.ashx
5. https://www.bimco.org/~/_media/Chartering/Document_Samples/Time_Charter_Parties/Sample_Copy_NYPE_93.ashx
6. <http://egov.yen.gr/wide/yen.chn?prnbr=25216>
7. <http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/FILES/diplomata/placlass.pdf>
8. www.oikosnaftou.gr
9. www.aedik.gr
10. www.ministryofjustice.gr/site/kodikis
11. http://www.elinyae.gr/el/category_details.jsp?cat_id=1746

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



Άδεια Κυβερνήτου, Λιμεναρχείου Χίου 1932



Δίπλωμα Πλοιάρχου, Υπουργείο Ναυτικών 1884


Table A-I/9
Minimum in-service eyesight standards for seafarers

STCW Convention regulation	Category of seafarer	Distance vision Aided ¹		Near/immediate vision	Colour vision ³	Visual fields ⁴	Night blindness ⁴	Diplopia (double vision) ⁴
		One eye	Other eye	Both eyes together, aided or unaided				
I/11 II/1 II/2 II/3 II/4 II/5 VII/2	Masters, deck officers and ratings required to undertake look-out duties	0.5 ²	0.5	Vision required for ship's navigation (e.g., chart and nautical publication reference, use of bridge instrumentation and equipment, and identification of aids to navigation)	See Note 6	Normal Visual fields	Vision required to perform all necessary functions in darkness without compromise	No significant condition evident
I/11 III/1 III/2 III/3 III/4 III/5 III/6 III/7 VII/2	All engineer officers, electro-technical officers, electro-technical ratings and ratings or others forming part of an engine-room watch	0.4 ⁵	0.4 (see Note 5)	Vision required to read instruments in close proximity, to operate equipment, and to identify systems/components as necessary	See Note 7	Sufficient visual fields	Vision required to perform all necessary functions in darkness without compromise	No significant condition evident
I/11 IV/2	GMDSS Radio operators	0.4	0.4	Vision required to read instruments in close proximity, to operate equipment, and to identify systems/components as necessary	See Note 7	Sufficient visual fields	Vision required to perform all necessary functions in darkness without compromise	No significant condition evident

Notes:

- ¹ Values given in Snellen decimal notation.
- ² A value of at least 0.7 in one eye is recommended to reduce the risk of undetected underlying eye disease.
- ³ As defined in the *International Recommendations for Colour Vision Requirements for Transport* by the Commission Internationale de l'Éclairage (CIE-143-2001 including any subsequent versions).
- ⁴ Subject to assessment by a clinical vision specialist where indicated by initial examination findings.
- ⁵ Engine department personnel shall have a combined eyesight vision of at least 0.4.
- ⁶ CIE colour vision standard 1 or 2.
- ⁷ CIE colour vision standard 1, 2 or 3.

Πίνακας αναφερόμενος στην οπτική οξύτητα που απαιτείται, όπως ορίζεται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.


 REPUBLIKA NG PILIPINAS
 Republic of the Philippines

No. _____

BASIC SAFETY TRAINING AND INSTRUCTION

This certifies that

whose signature appears below, has received approved basic training in: (1) Personal Survival Techniques; (2) Fire Prevention and Fire Fighting; (3) Elementary First Aid; and (4) Personal Safety and Social Responsibility, and meets the required standard of competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of tables A-VI/1, A-VI/2, A-VI/3 and A-VI/4 of the STCW Code.


Issued in Manila, Philippines this _____ day of _____ 20____.

Assessor

Executive Director
Maritime Training Council

Signature of Seafarer

Serial No. _____


 REPUBLIKA NG PILIPINAS
 Republic of the Philippines

No. _____

CERTIFICATE OF PROFICIENCY IN SURVIVAL CRAFT AND RESCUE BOATS OTHER THAN FAST RESCUE BOATS

This is to certify that

whose signature appears below meets the mandatory minimum requirements for the issue of certificate of proficiency in survival craft and rescue boats other than fast rescue boats as specified under paragraph 1 of Regulation VI/2 of the 1978 STCW Convention, as amended.


Issued in Manila, Philippines this _____ day of _____ 20____.

Assessor

Executive Director
Maritime Training Council

Signature of Seafarer

Serial No. _____


 REPUBLIKA NG PILIPINAS
 Republic of the Philippines

No. _____

TRAINING IN ADVANCED FIREFIGHTING

This is to certify that

whose signature appears below meets the mandatory minimum requirements for training in advanced firefighting as specified under paragraph 1 of Regulation VI/3 of the 1978 STCW Convention as amended.


Issued in Manila, Philippines this _____ day of _____ 20____.

Assessor

Executive Director
Maritime Training Council

Signature of Seafarer

Serial No. _____


 REPUBLIKA NG PILIPINAS
 Republic of the Philippines

No. _____

MEDICAL FIRST AID

This is to certify that

whose signature appears below meets the mandatory minimum requirements relating to medical first aid as specified in paragraph 1 of Regulation VI/4 of the 1978 STCW Convention as amended.


Issued in Manila, Philippines this _____ day of _____ 20____.

Assessor

Executive Director
Maritime Training Council

Signature of Seafarer

Serial No. _____


REPUBLIKA NG PILIPINAS
 Republic of the Philippines

No. _____

MEDICAL CARE

This is to certify that

whose signature appears below meets the mandatory minimum requirements relating to medical care as specified in paragraph 2 of Regulation VI/4 of the 1978 STCW Convention as amended.


Issued in Manila, Philippines this _____ day of _____ 20____

 Assessor

 Executive Director
 Maritime Training Council

 Signature of Seafarer

Serial No. _____


REPUBLIC OF THE PHILIPPINES

CERTIFICATE ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978, AS AMENDED

The Government of the Republic of the Philippines certifies that


has been found duly qualified in accordance with the provisions of

REGULATION VI/2

of the above Convention, as amended, and has been found competent to perform the specified function subject to any limitation/s indicated until the date of expiry of this Certificate. The lawful holder of this Certificate may serve in a capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Administration. The original of this Certificate must be kept available in accordance with Regulation I/2, paragraph 9 of the Convention while serving on a ship.

FUNCTION	LEVEL	LIMITATION/S APPLYING (IF ANY)
SPECIALIZED OIL TANKER	N/A	N/A
CAPACITY N/A		

Date of Issue: _____
 Date of Revalidation: _____
 Date of Expiry: _____
 Certificate Number: _____


 MTC

Date of birth of the holder of the Certificate: _____
 Signature of the holder of the Certificate: _____

 Executive Director
 MARITIME TRAINING COUNCIL


REPUBLIC OF THE PHILIPPINES

CERTIFICATE ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978, AS AMENDED

The Government of the Republic of the Philippines certifies that

has been found duly qualified in accordance with the provisions of

REGULATION VII/2

of the above Convention, as amended, and has been found competent to perform the specified function subject to any limitation/s indicated until the date of expiry of this Certificate. The lawful holder of this Certificate may serve in a capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Administration. The original of this Certificate must be kept available in accordance with Regulation I/2, paragraph 9 of the Convention while serving on a ship.


FUNCTION	LEVEL	LIMITATION/S APPLYING (IF ANY)
SHIP SECURITY OFFICER	N/A	N/A
CAPACITY N/A		

Date of Issue: _____
 Date of Revalidation: _____
 Date of Expiry: _____
 Certificate Number: _____


 MTC

Date of birth of the holder of the Certificate: _____
 Signature of the holder of the Certificate: _____

 Executive Director
 MARITIME TRAINING COUNCIL


REPUBLIC OF THE PHILIPPINES

CERTIFICATE ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978, AS AMENDED

The Government of the Republic of the Philippines certifies that


has been found duly qualified in accordance with the provisions of

REGULATION IV/2

of the above Convention, as amended, and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitation/s indicated until the date of expiry of this Certificate. The lawful holder of this Certificate may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Administration. The original of this Certificate must be kept available in accordance with Regulation I/2, paragraph 9 of the Convention while serving on a ship.

FUNCTIONS	LEVEL	LIMITATION/S APPLYING (IF ANY)
Radiocommunications GMDSS Radio Officer (General Operator Certificate)	Operational	None

Date of Issue: _____
 Date of Revalidation: _____
 Date of Expiry: _____
 Certificate Number: _____


 NTC

Date of birth of holder of the Certificate: _____
 Signature of holder of the Certificate: _____

 Commissioner
 Name and Signature
 of duly authorized official

NATIONAL TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DOCUMENTARY STAMP TAX PAID

ΠΡΟΤΥΠΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΕΙΔΙΚΩΝ ΣΧΟΛΕΙΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ STCW ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΩΝ ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ

Passage Planning Checklist

Vessel:	_____	Date:	_____
Voyage:	_____		
From:	_____	To:	_____
ETD:	_____	ETA:	_____
	_____		_____

A. General Information	Yes	No
Comments		
-Are there any Port/Pilot/Agent/Charter's instructions for the intended passage?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-Does the Company have any special instruction pertaining to the route?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-Has the Master given any particular instructions?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-Is port information or VTS requirements available?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-Are all the navigational equipment manuals available?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-Are the bunkers available onboard sufficient for the		

intended passage?

**-Has the passage plan been discussed and agreed
with the Bridge Team ?**

B. Publications Comments	Yes	No
-------------------------------------	------------	-----------

-Is there any requirement for the use of local publications?
or navigational charts ?

-Are large-scale charts selected for coastal waters?

-Are small-scale charts selected for ocean passages?

-Are voyage charts corrected up to week? ____/____

-Are ECDIS charts corrected up to week? ____/____

-Are charts corrected for Navarea, NAVTEX
and Temporary & Preliminary Notices to Mariners?

-Are routeing, planning and pilot charts selected?

-Are the latest editions publications available?

-Are sailing directions and pilot books available

and corrected up to week? ____/____

NP: _____

-Are light lists and radio signals

and corrected up to week? ____/____

NP: _____

-Are tide tables and tidal stream atlas available?

NP: _____

C. Have the following been available, considered / checked?

-Planning charts and publications.

-Weather and Tidal conditions.

-Estimated time and position for the change

over of fuel oil in accordance with Emission

Control Areas (ECA's)

-Estimated times and positions for conducting effective

ballast exchange.

-Climate information and navigational warnings.

-Environmental routes (selection of the route so as to have the least environmental impacts)

-Navigation charts and publications for ship's routing, ship reporting systems and vessel traffic services .

-Bridge Procedures Guide.

-Bridge Team Management Guide.

-Voyage Planning Book general instructions.

-Have the drafts been visually checked

-Vessel's departure and arrival drafts.

F: M: A:

—

-Vessel's Arrival drafts.

F: M: A:

—

-Vessel's draft in relation to the available water depths.

- Restrictions at next port (Draft, DW, UKC, etc)

-Effect of "Squat" and under keel clearance.

Under Keel Clearance (UKC), minimum based on maximum draft observed or calculated

Ocean Passages: UKC :
meters

Fairways & Coastal Waters: UKC :
meters

Canal & River passage: UKC :
meters

Alongside and /or SBM – CBM: UKC :
meters

Singapore: Always ≥ 3.5 Meters UKC :
meters

-Proper functioning of Navigation lights, Compasses,

Radars and other electric/electronic bridge equipment.

-Security measures/warnings for navigating areas

-Security advisories/ Piracy warnings for navigating areas

D. Is the following Chart information available and marked on charts?

-No-Go Areas and margins of safety.

-W/P NOS, DTG, A/C & wheel over points.

-Parallel indexes and safe distance off.

-Abort positions and contingency plans available.

-WGS84

-Chart changes (marking next chart)

-Emission Control Area Zones.

-Methods and frequency of position fixing

-Prominent navigation and radar marks

-Landfall targets and lights

-Clearing lines and bearings

-Transits, heading marks and leading lines

-Safe speed and necessary speed alternations

-Notices to Engine room and Changes in machinery
Status ?

-Position where the echo sounder should be activated

-Crossing and high density traffic areas

-Anchor clearance

-VTS and reporting point's

-Tides and currents

E. Preparations for port arrival

-Navigation charts and publications studied for pilotage
Requirements.

-Ship-to-Shore pre arrival information exchanged.

-Pilot Card updated/ UKC mentioned.

-Port Guides studied for port information including
Arrival/Berthing restriction.

Signed By: _____

Name: _____

Verified By: _____

Master: _____



UNDER KEEL CLEARANCE CALCULATION SHEET

(For transit shallow water, channel/river, anchorage and berth)

Ship Name _____ Date _____
 Location _____

Salinity: _____

Applied for Transit shallow water
 Transit channel/river
 Anchorage
 Berth
 (Delete as appropriate)

A. Ship's Draft Characteristics

1. Ship's mean draft _____ m (corrected for fuel & water usage & any ballast change during the voyage in salt water density)
2. Trim _____ m [(aft - forward draft) / 2]
3. List _____ deg (port/starboard)
4. Transit speed _____ Knots (ship's speed intended for the transit)
5. Squat _____ m (calculated at transit speed through the water, taking into account if in open sea or channel)
6. Deepest ship draft _____ m (is the ship's mean draft in A1, corrected for A2 ,A3,&A4)

B. Transit Water Depth (i.e. shallow, channel/river, anchorage, berth)

1. Depth of transit water _____ m (from charts at shallowest point)
2. Anticipated tide level _____ m (+/- from tide tables)
3. Corrected depth of transit water _____ m (Corrected for tide)

C. Other allowance that may apply to UKC

1. Fresh / Brackish Water Allowance	m	due to change in water density
2. Tidal height change		+/- caused i.e. by wind speed & direction,

	m	high or low barometric pressure
3. Nature & Stability of bottom	m	i.e. sand waves, siltation, etc A note or appropriate symbols are included on charts
4. Accuracy of hydrographic data	m	a note as reliability of which is often included on charts
5. Heel	m	ship's size & handling characteristics & increase of draft due to heel
6. Wave response	m	vertical displacement of the hull due to heave, roll and pitch motions
7. Standing pipelines/obstructions	m	above the sea bottom which reduce depths. A note is often included On charts
Total applicable allowance		arithmetical sum of C1 TO C7

D. Under Keel Clearance

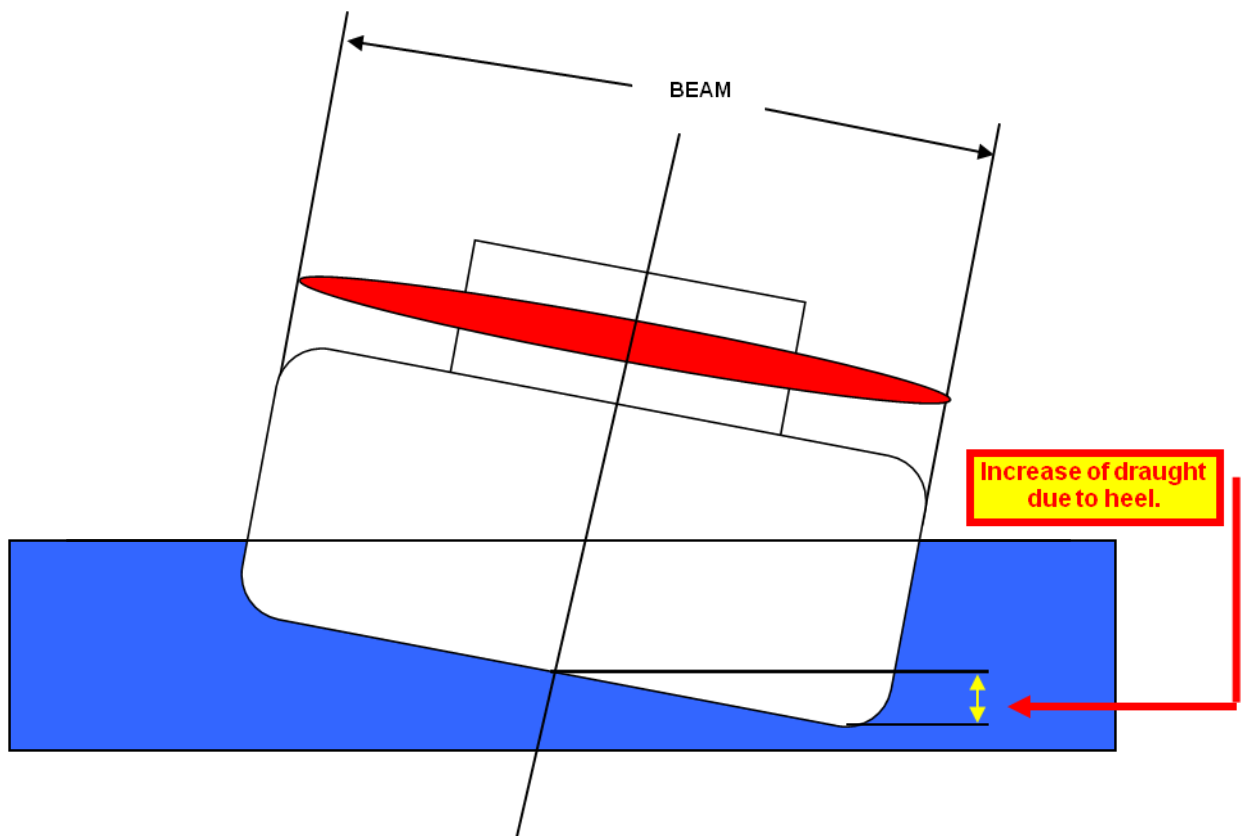
U.K.C DURING TRANSIT m(*)

(*) Given by subtracting the deepest ship draft (A6)& all applicable allowances (c8) to the depth of transit water/channel/river or anchorage, berth (B3) UKC= B3-A6-C8

Prepared by :	Rank:	Name:	Signature
Approved by:	Master		



DRAUGHT INCREASE CALCULATION DUE TO HEEL



FORMULA

$$\text{INCREASE IN DRAFT} = \text{DRAFT} * \cos(\text{HEEL}) + \frac{\text{BEAM} * \sin(\text{HEEL})}{2} - \text{DRAFT}$$

DRAUGHT :

BEAM :

HEEL	INCREASE OF DRAUGHT
1°	= 0,43 m
2°	= 0,86 m
3°	= 1,29 m
4°	= 1,70 m
5°	= 2,11 m
6°	= 2,52 m
7°	= 2,92 m
8°	= 3,31 m
9°	= 3,70 m
10°	= 4,08 m

Note :

- * The draught used for the calculation is to be the maximum draught for the present voyage.
- * Caution should be taken when entering shallow waters and especially in open sea berths for submarine pipe lines and other submerged objects.
- * Course alteration in shallow waters are also factors which may cause draught to increase.

It is Master's responsibility to ensure vessels safe navigation at all times, having taken into consideration all relevant factors.

Master

.....

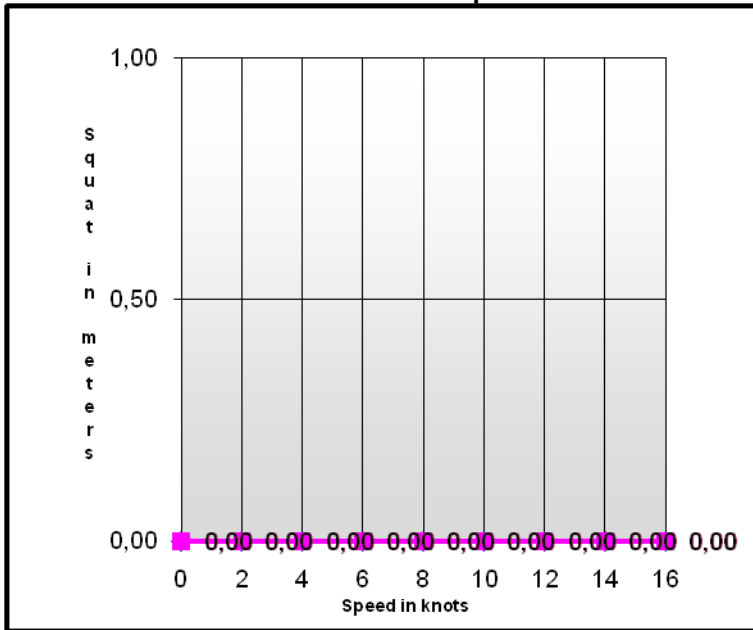
PASSAGE PLAN - SQUAT & UKC CALCULATIONS

Vessel:

Voy:

Date:

Squat



Kts Squat in meters

Speed	Confined	Open
0	0,00	0,00
2	0,00	0,00
4	0,00	0,00
6	0,00	0,00
8	0,00	0,00
10	0,00	0,00
12	0,00	0,00
14	0,00	0,00
16	0,00	0,00
Vol Displ.		
Lpp:		
B:		
D:		
Calculated C_B =	0,0000	
C_B from table=		0,0000
Vessel's actual transit speed input		
	0,00	0,00

$$C_B = \frac{\nabla}{L \times B \times D}$$

=

$$\text{Calculated } C_B = 0,0000$$

$$\text{Squat in meters confined waters} = \frac{2 \times C_B \times V^2}{100}$$

$$\text{Squat in meters open waters} = \frac{C_B \times V^2}{100}$$

∇ : is the volume of displacement, i.e Displacement in MT divided by the sea water specific gravity.

Lpp: is length between perpendiculars.

B: is the extreme breadth underwater.

D: is the mean draft corresponding to the actual displacement used in the formula.

C_B: Block Coefficient

V: Speed.

Confined waters: When the depth of the water is less than twice the vessels draft.

Open waters: When the depth of the water is greater than twice the vessels draft.

Deepest Nav. Draft: Maximum draft including heel or list + squat + water density + state of sea and swell.

Minimum channel depth: As per Chart Datum (charted depth).

Under keel Clearance: Minimum channel depth - Deepest Nav. Draft.

NOTES

- 1. **Calculated C_B:** When you fill the values in the blue cells (H15,H16,H17&H18) the form will automatically calculate the C_B and the squat.
- 2. **CB from Tables** If you obtain the C_B value direct from the vessels Hydrostatic Tables you may enter in the purple cell (H20) and the Squat table will automatically calculated
- 3. After making due allowance for squat, water density tidal, wave & wind height, the UKC clearance shall not be less than 1 metre. If under keel clearance of less than 1 metre is anticipated, approval shall be obtained from the Operations Manager.

Under Keel Clearance (UKC) 0.00
=

It is Master's responsibility to ensure that minimum under keel clearance (UKC) is not breached at any time throughout the voyage taking in consideration the above factors.

References: SMS 5.2 A4 & CFR 33 157.455

Prepared By:

Approved By: MASTER