

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΟΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ
Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ
ΑΣΦΑΛΙΣΗ»**

Καρλάφτη Χριστίνα

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Σεπτέμβριος 2017

Δήλωση Αυθεντικότητας / 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.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΚΑΡΛΑΦΤΗ

AM MN12103

12^{ΟΣ} ΚΥΚΛΟΣ ΣΠΟΥΔΩΝ

Τριμελής εξεταστική επιτροπή

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Σαμιώτης Γεώργιος (Αναπληρωτής Καθηγητής – Επιβλέπων)
- Βλάχος Γεώργιος (Καθηγητής)
- Τζαννάτος Ερνεστοσπυρίδων (Καθηγητής)

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

Πρόλογος / Ευχαριστίες

Με την ευκαιρία της ολοκλήρωσης του Μεταπτυχιακού Προγράμματος στη Ναυτιλία, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον Επιβλέποντα Καθηγητή μου κ. Σαμιώτη Γεώργιο για την συνεργασία, την εμπιστοσύνη στην ανάθεση του θέματος και για την πολύτιμη καθοδήγηση, καθώς και το σύνολο των καθηγητών του Μεταπτυχιακού Προγράμματος στη Ναυτιλία για τα απαραίτητα εφόδια που μου προσέφεραν για να πορευτώ στο χώρο της ναυτιλίας. Τέλος, ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα να δώσω στον σύζυγό μου Γιώργο και στον γιο μου Περικλή, στους γονείς μου Ευάγγελο και Ειρήνη και στον αδερφό μου Αλέξανδρο, για την αμέριστη στήριξή τους, τη συμπαράσταση που μου παρείχαν αλλά και την κατανόηση που επέδειξαν καθόλη τη διάρκεια των σπουδών μου. Ένα ακόμη μεγάλο ευχαριστώ στον κύριο Βασίλη ο οποίος, χωρίς κανέναν ενδιασμό, εμπιστεύτηκε εμένα και την οικογένειά μου προσφέροντας πολύτιμη στήριξη για την επιτυχή έκβαση του κύκλου σπουδών μου.

Στον αγαπημένο μου πατέρα Ευάγγελο,
θερμό συμπαραστάτη μου σε κάθε δύσκολη στιγμή,
η ηθική και έμπρακτη στήριξη του οποίου ήταν
για ακόμη μία φορά, καθοριστικής σημασίας για την
επιτυχή ολοκλήρωση των μεταπτυχιακών
μου σπουδών στη Ναυτιλία.

Περιεχόμενα

Δήλωση Αυθεντικότητας / Copyright	i
Τριμελής εξεταστική επιτροπή.....	ii
Πρόλογος / Ευχαριστίες	iii
Αφιέρωση	iv
Περίληψη.....	viii
Abstract	ix
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
2. Η ΕΞΕΛΙΞΗ του ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	2
2.1 Η ιστορία της ναυτιλίας στην Αρχαία Ελλάδα και στην Ελληνική Επανάσταση του 1821	2
2.2 Η Διοίκηση της Εμπορικής Ναυτιλίας από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τη μεταπολίτευση.....	4
2.3 Σύσταση Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	5
2.4 Οργανόγραμμα Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.....	8
2.5 Κλάδος Ελέγχου Πλοίων (ΚΕΠ).....	12
3. ΝΗΟΛΟΓΙΑ.....	14
3.1 Ορισμός πλοίων και τρόποι κυριότητας.....	14
3.2 Είδη και κατηγορίες πλοίων.....	16
3.2.1 Φορτηγά πλοία.....	16
3.2.2 Φορτηγά υγρού φορτίου	18
3.3 Κατηγορίες νηολογίων	19
3.4 Νομοθετικό πλαίσιο νηολογίων – όροι αναγνώρισης πλοίων ως ελληνικών.....	21
3.5 Έγγραφα που απαιτούνται για τη νηολόγηση ενός πλοίου	25
3.6 Εθνικότητα	26
3.7 Στατιστικά στοιχεία ναυτιλίας έτους 2017.....	28
4. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ.....	31
4.1 Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών.....	31
4.2 Υφιστάμενο σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης.....	32
4.3 Προϋποθέσεις εισαγωγής σπουδαστών στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.....	35
4.4 Θαλάσσιο εκπαιδευτικό ταξίδι.....	37

4.5 Προϋποθέσεις και αναγκαία εκπαιδευτικά ζητήματα	38
4.5.1 Η διεθνής σύμβαση <i>STCW</i>	38
4.5.2 Η επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση στο πλαίσιο της ναυτικής εκπαίδευσης	39
4.5.3 Συστήματα πιστοποίησης.....	41
4.5.4 Το πλαίσιο της ναυτικής εκπαίδευσης εντός του εθνικού πλαισίου εκπαίδευσης	42
4.6 Ναυτικά φυλλάδια.....	43
4.6.1 Γενικά.....	43
4.6.2 Έκδοση ναυτικού φυλλαδίου	45
4.6.3 Τύποι ναυτικού φυλλαδίου	46
4.6.4 Έκδοση αντίγραφου ναυτικού φυλλαδίου	47
4.6.5 Διόρθωση εγγράφων στο ναυτικό φυλλάδιο που έγιναν αντικανονικά ή από παραδρομή.....	48
5. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ.....	49
5.1 Εισαγωγή.....	49
5.2 Τύποι επιθεώρησης.....	49
5.3 Περιοδικές επιθεωρήσεις.....	52
5.3.1 Ετήσια Επιθεώρηση γάστρας (<i>Annual Survey Hull</i>)	52
5.3.2 Ετήσια επιθεώρηση μηχανολογικού εξοπλισμού (<i>Annual Survey –Machinery</i>)	53
5.3.3 Ενδιάμεση επιθεώρηση γάστρας (<i>Intermediate Survey Hull</i>).....	54
5.3.4 Επιθεωρήσεις Δεξαμενισμού	56
5.3.5 Γενική επιθεώρηση γάστρας (<i>Special survey hull</i>).....	57
5.3.6 Συνεχόμενη επιθεώρηση γάστρας (<i>Continuous Survey Hull</i>)	58
5.3.7 Γενική επιθεώρηση μηχανολογικής εγκατάστασης πενταετίας(<i>Special Machinery Survey</i>) ..	58
5.3.8 Συνεχόμενη επιθεώρηση μηχανολογικής εγκατάστασης πενταετίας(<i>Continuous machinery survey</i>)	60
5.3.9 Επιθεώρηση λέβητα (<i>Boiler survey</i>)	63
5.3.10 Επιθεώρηση άξονα της έλικας (<i>Tailshaft survey</i>)	63
5.4 Πιστοποιητικά επιθεωρήσεων	63
5.5 Πιστοποιητικά επιθεωρήσεων ανά είδος πλοίου.....	66
5.6 Επιθεώρηση εξωτερικού γάστρας ανά είδος πλοίου και πιστοποιητικών	71
5.7 Διαδικασίες που τηρούνται από τον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων (ΚΕΠ)	75
6. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ - ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗ	78
6.1 Ιστορία ναυτικής ασφάλισης.....	78

6.2 Αναγκαιότητα ύπαρξης ναυτικής ασφάλισης.....	79
6.3 Περιεχόμενο ναυτικού ασφαλιστηρίου	80
6.4 Απαιτήσεις ναυτασφαλίσεων	82
7. Οι ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΣΥΝΔΕΣΜΟΙ P & I	85
7.1 Οι αλληλασφαλιστικοί σύνδεσμοι.....	85
7.2 Σχηματισμός και ανάπτυξη ομίλων P & I.....	88
7.3 Τι είναι η ασφάλεια P & I.....	91
7.4 Καταγωγή ομίλων αποζημίωσης.....	92
7.5 Ανάπτυξη συνδέσμων P & I.....	93
7.6 Ασφάλιστρα.....	95
7.6.1 Εκχώρηση ασφαλίστρου	95
7.6.2 Απώλεια ασφαλίστρου και εγκατάλειψη ασφαλίστρου	96
8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	100
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	103
Α. Ελληνική.....	103
Β. Ξενόγλωσση	106
Γ. Ηλεκτρονική	106

Περίληψη

Στην παρούσα εργασία αναλύεται η σημασία των επιθεωρήσεων πλοίων, καθώς και η συμβολή τους στη ναυτική ασφάλιση, μέσω αναφοράς στο θεσμικό και νομικό πλαίσιο που ισχύει σήμερα στην Ελλάδα.

Ειδικότερα, γίνεται αναφορά στις επιπτώσεις και τη συμβολή των επιθεωρήσεων πλοίων στη διαμόρφωση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και του ασφαλίστρου, καθώς επίσης και της συμμετοχής των πλοίων στα P&I Clubs.

Όσον αφορά το βασικό συμπέρασμα, στο οποίο καταλήγει η παρούσα εργασία, είναι ότι οι επιθεωρήσεις συμβάλλουν σημαντικά στη θαλάσσια ασφάλιση, καθώς όπως αναλύεται στο κυρίως κείμενο, οι επιθεωρήσεις είναι απαραίτητες για τη σύναψη ασφαλιστήριων συμβολαίων, όπως είναι για παράδειγμα οι ζημιών ή οι επιθεωρήσεις εξακρίβωσης καταστάσεων, καθώς επίσης και οι επιθεωρήσεις φορτίων και φόρτο-εκφορτωτικών μέσων.

Επιπλέον, είναι γεγονός ότι η ναυτική ασφάλιση είναι καθοριστικής σημασίας σήμερα, εξαιτίας του ότι λαμβάνει μέτρα, τα οποία συμβάλλουν στην παροχή προστασίας από τυχόν συμβάντα και απώλειες οι οποίες πραγματοποιήθηκαν τυχαία στη θάλασσα.

Συνεπώς, για να μπορέσει να επιτύχει ένας πλοιοκτήτης μια όσο το δυνατόν καλύτερη ασφάλιση, είναι σημαντικό να έχει ανανεωμένα όλα τα απαραίτητα και προβλεπόμενα από τη νομοθεσία πιστοποιητικά, έτσι ώστε μέσω του ασφαλιστήριου συμβολαίου να ικανοποιούνται και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη και να μειώνονται σημαντικά οι πιθανότητες εμφάνισης κινδύνων, οι οποίοι προέρχονται από παραλείψεις του ιδιοκτήτη.

Λέξεις – κλειδιά: επιθεωρήσεις, πιστοποιητικά, ναυτική ασφάλιση, πλοίο.

Abstract

In this paper we analyze the importance of ship inspections and their contribution to maritime insurance, by reference to the institutional and legal framework currently exists in Greece.

In particular, we make a reference to the impact and contribution of ship inspections on the formation of the insurance policy and the premium, as well as on the participation of the ships in P & I Clubs.

The main conclusion to this work is that inspections make a significant contribution to maritime insurance, since as analyzed in the main body, inspections are necessary for the conclusion of insurance policies, such as for example damage or situation-check inspections, as well as cargo inspections and loading-unloading means.

In addition, it is a fact that marine insurance is crucial nowadays, because it takes measures that help to protect against any accidental occurrences and losses that have occurred at sea.

Therefore, in order for a ship owner to obtain the best possible insurance, it is important to have all the necessary and legally required certificates renewed, so that both parties can be satisfied by the insurance policy and significantly reduce the possibility of occurrence risks arising from omissions of the owner.

Keywords: inspections, certificates, maritime insurance, ship.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο μελέτης της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η εξέταση του θεσμικού και νομικού πλαισίου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και ειδικότερα της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων.

Προς αυτή την κατεύθυνση, στην παρούσα εργασία μελετώνται και αναλύονται τα ζητήματα που αφορούν τις επιθεωρήσεις πλοίων, σε κάθε κατηγορία και είδος πλοίου, ενώ γίνεται και ταξινόμηση των επιθεωρήσεων ανάλογα με τον τύπο και το λόγο για τον οποίο πρέπει να συντελείται.

Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στα κριτήρια και τους κανόνες πάνω στους οποίους βασίζονται οι επιθεωρήσεις πλοίων, καθώς και στο περιεχόμενο των εκδιδόμενων πιστοποιητικών από τις πάσης φύσεως επιθεωρήσεις πλοίων.

Επιπλέον, εκτός των παραπάνω, εξετάζονται οι επιπτώσεις και η συμβολή των επιθεωρήσεων πλοίων στη διαμόρφωση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και του ασφαλιστρού, καθώς επίσης και της συμμετοχής των πλοίων στα P&I Clubs, έτσι ώστε στο τέλος της παρούσας διπλωματικής εργασίας να εξάγονται συμπεράσματα και τυχόν προτάσεις, εφόσον προκύψουν, για τη βελτίωση των προαναφερθέντων θεσμών.

2. Η ΕΞΕΛΙΞΗ του ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΑΣ

2.1 Η ιστορία της ναυτιλίας στην Αρχαία Ελλάδα και στην Ελληνική Επανάσταση του 1821

Είναι γεγονός, ότι λόγω της θέσης της χώρας στον παγκόσμιο χάρτη, το ενδιαφέρον για τη θάλασσα ήταν ιδιαίτερα έντονο από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα. Όλα αυτά είχαν σαν αποτέλεσμα ο ελληνικός λαός να αποτελεί κατεξοχήν ένα λαό, ο οποίος λόγω της κυριαρχίας του στην θάλασσα συγκαταλέγεται μεταξύ των ιδρυτών της ναυτικής παράδοσης, καθώς και του δικαίου της θάλασσας, καθιερώνοντας παράλληλα μια σειρά από ναυτικά έθιμα.

Ειδικότερα, περίπου στο 500 π.Χ χρονολογείται η πρώτη προσπάθεια να γίνει μια ομαδοποίηση και καταγραφή των εθίμων αυτών σε ένα συγκεκριμένο κείμενο με ενιαία δομή, το οποίο αποτέλεσε και τον πρώτο κώδικα ναυτικού δικαίου, ο οποίος έμεινε στην ιστορία σαν ο κώδικας της Ρόδου.

Επιπλέον, ιδιαίτερα σημαντική ήταν η εστίαση στη θάλασσα και τη ναυτιλία τον 5ο αιώνα π.Χ από την Αθήνα, η οποία αποτελούσε κοιτίδα της δημοκρατίας. Ειδικότερα, την περίοδο αυτή είχαν δημιουργηθεί επιτροπές από το όργανο της αθηναϊκής δημοκρατίας, τη βουλή, οι οποίες ασχολιόντουσαν με την εξέταση της κατάστασης του στόλου, καθώς και του ναυτικού εξοπλισμού. (<http://economist.gr/arxai-athinaiki-dimokratia/>)

Δύο χαρακτηριστικές τέτοιες επιτροπές ήταν η επιτροπή των δέκα τριηροποιών, βασικό αντικείμενο της οποίας ήταν ο έλεγχος των ναυπηγήσεων, καθώς και η επιτροπή των δέκα επιμελούμενων του νεωρίου. (Χουμανίδης & Ζώης, 1999)

Εν συνεχεία, η ναυτιλία συνέχιζε να βρίσκεται στην πρώτη γραμμή του ενδιαφέροντος, με αποκορύφωμα στα ελληνιστικά χρόνια, όπου η Ρόδος αποτέλεσε το επίκεντρο ενδιαφέροντος, ενώ οποιαδήποτε ζητήματα προέκυπταν σχετικά με τη ναυτιλία αποτελούσαν αντικείμενο εξέτασης με βάση τον κώδικα της Ρόδου, ο οποίος όπως αναφέρθηκε παραπάνω αποτέλεσε τον πρώτο κώδικα ναυτικού δικαίου στην Ελλάδα. (Χουμανίδης & Ζώης, 1999)

Στη συνέχεια και φτάνοντας στην περίοδο της τουρκοκρατίας, παρά το γεγονός ότι η Ελλάδα βρισκόταν κάτω από το ζυγό των Τούρκων, εντούτοις σε ορισμένες περιπτώσεις και με σύμμαχο την τοπική αυτοδιοίκηση, σε ορισμένους τόπους επιτεύχθηκε η αποτελεσματική και καλή λειτουργία των λιμανιών, κατορθώνοντας παρά την τουρκική κυριαρχία να έχουν υπό τον έλεγχο τους τη ναυτιλία και την ασφάλεια των ναυσιπλοούντων. (Χουμανίδης & Ζώης, 1999)

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί, ότι το παραπάνω επιτεύχθηκε χάρη στη συνδρομή τοπικών αρχόντων και εύπορων κατοίκων, οι οποίοι λάμβαναν διάφορες ονομασίες ανάλογα με την περιοχή στην οποία βρίσκονταν, με χαρακτηριστικότερες την ονομασία Έφοροι νηών για αυτούς που κατοικούσαν στη Χίο, Επίτροποι και φύλακες για τους αντίστοιχους στην Ύδρα, Σανιτάδες για τα άτομα που βρίσκονταν στη Σύρο κ.ο.κ.

Στην πραγματικότητα, αυτό που πέτυχαν οι άνθρωποι αυτοί ήταν η δημιουργία ενός καθεστώτος ευνομίας εντός του τομέα της ελληνικής ναυτιλίας, ενός τομέα ο οποίος παρά την τουρκοκρατία αναπτυσσόταν συνεχώς, καθιστώντας με αυτό τον τρόπο εφικτή τη θεσμοθέτηση συγκεκριμένων νόμων και μονάδων ελέγχων της Ναυτιλίας, στοιχεία τα οποία έγιναν πραγματικότητα με την ίδρυση του Ελληνικού Κράτους. (Χουμανίδης & Ζώης, 1999)

Όλα αυτά είχαν συνέπεια, με το πέρασμα των ετών να καταστεί αναγκαία η ύπαρξη ενός φορέα, ο οποίος θα είχε σαν βασικό του αντικείμενο την λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων, τα οποία θα εξασφάλιζαν την εποπτεία και τον έλεγχο των λιμένων, των πλοίων, καθώς επίσης και πάσης φύσεως ζητημάτων τα οποία είχαν να κάνουν με την ανάπτυξη του τομέα της ναυτιλίας. (Χουμανίδης & Ζώης, 1999)

Ειδικότερα, η πρώτη θεσμοθέτηση ενός τέτοιου φορέα, ο οποίος ονομάστηκε Γραμματεία επί των ναυτικών, πραγματοποιήθηκε με το ξέσπασμα της ελληνικής επανάστασης του 1821 από την πρώτη κυβέρνηση της επαναστατημένης Ελλάδας, στην Ύδρα, τις Σπέτσες και τα Ψαρά, τα οποία αποτέλεσαν τα κυρίαρχα ναυτικά νησιά την περίοδο αυτή. (Χουμανίδης & Ζώης, 1999)

Τέλος, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι μετά την επανάσταση του 1821 και κατά την πρώτη περίοδο της Πρώτης ελληνικής δημοκρατίας ψηφίστηκαν μια σειρά νόμων για τη ναυτιλία με σημαντικότερους το νόμο 45/1825 «Περί απαγορεύσεως πωλήσεως πλοίων άνευ αδείας της διοικήσεως», τον νόμο 52/1826 για τα δικαιώματα του

Λιμεναρχείου και της ακυροβολίας και τον νόμο 55/ 1827 «Περί φόρου επί των ναυτικών λειών. (Χουμανίδης & Ζώης, 1999)

2.2 Η Διοίκηση της Εμπορικής Ναυτιλίας από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τη μεταπολίτευση

Όσον αφορά το γενικό έλεγχο και την παρακολούθηση της ασφάλειας της ναυτιλίας και της ναυσιπλοΐας μετά την απελευθέρωση της Ελλάδας από τον τουρκικό ζυγό, αυτή ανατέθηκε στις τοπικές δημογεροντίες και στις τοπικές Λιμενικές Αρχές, με τη θέσπιση αντίστοιχων νόμων και διατάξεων, ενώ στη συνέχεια από τις πρώτες μορφές οργάνωσης ήταν η δημιουργία των Λιμεναρχείων. (Βλάχος, 1999)

Εν συνεχεία, το 1861 δημιουργήθηκε το ΝΑΤ ή το λεγόμενο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, το οποίο αποτέλεσε το κύριο ασφαλιστικό ταμείο των ναυτικών, ενώ εν συνεχεία δημιουργήθηκε το Υπουργείο Ναυτικών. (Βλάχος, 1999)

Επιπλέον, το 1917 ψηφίστηκε ο νόμος 816/ 2-9/2017 μέσω του οποίου δημιουργήθηκε η υπηρεσία Εμπορικού Ναυτικού σαν αυτοτελής διεύθυνση, ενώ το 1919 η υπηρεσία αυτή ενσωματώθηκε στο Υπουργείο Οικονομικών, με το πρόσχημα ότι η πλειονότητα του στόλου του εμπορικού ναυτικού αποτελούνταν από φορτηγά πλοία τα οποία εκτελούσαν κατά κύριο λόγο μεταφορές μέσω θαλάσσης διεθνώς, συνεπώς, ο κλάδος αυτός αποτελεί πλουτοπαραγωγικό κλάδο, άρα πρέπει να περιλαμβάνεται στο Υπουργείο Οικονομίας, όπως και οι άλλοι κλάδοι της οικονομίας.

Αντίστοιχα, το 1926 η κατάσταση αυτή άλλαξε ξανά με αποτέλεσμα η διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας να περάσει ξανά στον έλεγχο του Υπουργείου Ναυτικών, λαμβάνοντας την ονομασία με τα αρχικά Δ.Ε.Ν. (Διεύθυνση Εμπορικού Ναυτικού). (Βλάχος, 2007)

Είναι σημαντικό στο σημείο αυτό να αναφερθεί, ότι το 1936 αποτελεί έτος ορόσημο για τη διοίκηση της εμπορικής Ναυτιλίας, καθώς μεγάλος αριθμός διευθύνσεων και οργάνων ιδρύθηκαν την περίοδο αυτή, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται τα κάτωθι:

- ✓ Ίδρυση του Ταμείου Πρόνοιας,
- ✓ Η σύσταση της Επιτροπής για τη σύνταξη του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ),

- ✓ Η κύρωση των διεθνών συμβάσεων ναυτικής εργασίας και η σύναψη εμποροναυτικών συμβάσεων οι οποίες αφορούσαν σε παραπάνω από 25 χώρες
- ✓ Δημιουργία Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας
- ✓ Η Επιθεώρηση Εμπορικού Ναυτικού, η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων και η Υπηρεσία Επιτάξεων και Ναυλώσεων έγιναν ανεξάρτητες Κεντρικές Υπηρεσίες. (Καλτσίδης, 2013)

Εν συνεχεία, την περίοδο της γερμανικής κατοχής είχαμε τη μετατροπή του Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σε Υπουργείο (με το νομοθετικό διάταγμα 38/13.5.1941), ενώ μετονομάστηκε εκ νέου σε Υφυπουργείο το 1945 με τον Α.Ν. 186/45. (Βλάχος, 2007)

Αξίζει να σημειωθεί, όμως ότι με τον ίδιο Α.Ν. 186 επικυρώθηκε το ΒΔ 3268/7-6-1944, σύμφωνα με το οποίο η κυβέρνηση προχώρησε στη μετατροπή με ημερομηνία εφαρμογής τον Ιούνιο του 1944, του Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σε Υπουργείο.

Τέλος, σύμφωνα με το νομοθετικό διάταγμα του 1971 με αριθμό 953, συντελέστηκε εκ νέου η κατάργηση του Υπουργείου, το οποίο μετονομάστηκε σε Υφυπουργείο και τέθηκε κάτω από την ομπρέλα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, αν και κάποιες από τις αρμοδιότητες τέθηκαν στη δικαιοδοσία των Υπουργείων Εργασίας και Εθνικής Οικονομίας. (Βλάχος, 2007)

Όμως καθώς το παραπάνω εγχείρημα δεν ήταν ιδιαίτερα λειτουργικό, λόγω της ανάγκης αντιμετώπισης προβλημάτων τα οποία σχετίζονταν τόσο με τη διεθνή ναυτιλία όσο και με το πλαίσιο των συνθηκών εργασίας των εργαζομένων σε αυτή, ήταν αναγκαία η επαναφορά στην πρότερη κατάσταση και στην επανασύσταση του Υπουργείου, η οποία συντελέστηκε το 1973 μέσω του νομοθετικού διατάγματος Ν.Δ 195/1973, καθώς απαιτούνταν εξειδικευμένες γνώσεις οι οποίες δεν ήταν δυνατόν να αντιμετωπιστούν διαφορετικά. (Βλάχος, 2007)

2.3 Σύσταση Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Σε ότι αφορά τη σημερινή κατάσταση, η ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας πραγματοποιήθηκε με βάση το νόμο 4150/2013, όπου ορίστηκαν ο σκοπός και οι

αρμοδιότητες του Υπουργείου Ναυτιλίας σε συνέχεια του προεδρικού διατάγματος π.δ 85/2012, μέσω του οποίου συστάθηκε το Υπουργείο Ναυτιλίας.

Αντίστοιχα, με το προεδρικό διάταγμα 103/2014, ορίστηκαν η αποστολή και οι αρμοδιότητες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, το οποίο όπως θα αναφερθεί στη συνέχεια μετονομάστηκε το 2015 σε Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, οι οποίες συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- **Αποστολή**

Η βασική αποστολή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου αφορά στο σχεδιασμό και στην εφαρμογή της ναυτιλιακής πολιτικής, στοχεύοντας στο να προαχθούν και να υπερασπισθούν τα ελληνικά συμφέροντα στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας, καθώς επίσης και στην σύνδεση της εμπορικής ναυτιλίας με την εθνική οικονομία. (Προεδρικό διάταγμα 103/2014)

Επιπλέον, στα πλαίσια της αποστολής του Υπουργείου Ναυτιλίας περιλαμβάνονται η ενίσχυση και ανάπτυξη της ναυτικής εκπαίδευσης, καθώς και της ναυτικής εργασίας, όπως επίσης και η λήψη μέριμνας για την διασφάλιση της ορθής λειτουργίας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς επίσης η λήψη μέριμνας για την αποτελεσματική εφαρμογή σχεδίων νησιωτικής πολιτικής, όπως επίσης και πολιτική που σχετίζεται τόσο με το θαλάσσιο τουρισμό, όσο και με τις θαλάσσιες μεταφορές. (Προεδρικό διάταγμα 103/2014)

Στα τελευταία μέτρα περιλαμβάνονται και η λήψη μέτρων, η οποία σχετίζεται με την προστασία τόσο των ναυσιπλοούντων όσο και με την προστασία της περιουσίας στο θαλάσσιο περιβάλλον και της εφαρμογής μέτρων για την περιστολή φαινομένων ύπαρξης παράνομων ενεργειών σε χώρους που έγκειται στο πλαίσιο δικαιοδοσιών του Λιμενικού Σώματος και στον έλεγχο των συνόρων στη θάλασσα. (Προεδρικό διάταγμα 103/2014)

Τέλος, μέσα στα πλαίσια της αποστολής του Υπουργείου περιλαμβάνονται ο σχεδιασμός λιμενικής πολιτικής, καθώς επίσης και η εποπτεία των υποδομών των λιμένων με έμφαση στην προώθηση και προαγωγή του εθνικού λιμενικού συστήματος σαν παράγοντα προώθησης της ανάπτυξης τόσο της οικονομίας, όσο και της ναυτιλίας σε επίπεδο χώρας. (Προεδρικό διάταγμα 103/2014)

- **Έδρα - Υπηρεσίες**

Όσον αφορά την έδρα του Υπουργείου, αυτή βρίσκεται στον Πειραιά, ενώ οι κεντρικές υπηρεσίες του Υπουργείου σύμφωνα με τον παραπάνω νόμο και όπως θα φανεί και αναλυτικότερα στην επόμενη ενότητα, όπου θα παρουσιαστεί το οργανόγραμμα του Υπουργείου είναι οι κάτωθι: (Προεδρικό διάταγμα 103/2014)

- ✓ Τμήμα Νομοθετικών Πρωτοβουλιών
- ✓ Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων
- ✓ Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου
- ✓ Γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
- ✓ Γραφείο Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης και Δημοσίων Σχέσεων
- ✓ Διεύθυνση Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης και Θαλάσσιων Κρατικών Μεταφορών
- ✓ Γραφεία Γενικού Γραμματέα, Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Γραμματέα Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής
- ✓ Υπηρεσιών Γενικών Γραμματειών

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί, ότι σύμφωνα με το παραπάνω προεδρικό διάταγμα, εκτός των παραπάνω υπηρεσιών, στο Υπουργείο θα πρέπει να λειτουργούν και οι κάτωθι υπηρεσίες: (Προεδρικό διάταγμα 103/2014)

- ✓ Γραφείο Νομικού Συμβούλου του Κράτους.
- ✓ Υπηρεσία Παρέδρου του Ελεγκτικού Συνεδρίου.
- ✓ Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου.
- ✓ Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων
- ✓ Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων

Επίσης, σύμφωνα με το νόμο 4150/2013, στο Υπουργείο Ναυτιλίας έχει ανατεθεί ο έλεγχος και η εποπτεία των παρακάτω οργανισμών και φορέων όσο αφορά το καθεστώς διοίκησής τους:

- ✓ Οι Οργανισμοί Λιμένων Α.Ε.
- ✓ Τα Λιμενικά Ταμεία, αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

- ✓ Ο Οίκος Ναύτου.
- ✓ Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος.
- ✓ Το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας
- ✓ Το Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας.
- ✓ Το Ταμείο Αρωγής Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.
- ✓ Το Πλωτό Μουσείο Νεράιδα
- ✓ Το Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής (Νόμος 4150/2013)

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί, ότι με βάση το προεδρικό διάταγμα 70/2015, πραγματοποιήθηκε η ανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου, το οποίο είχε συγχωνευτεί με το προεδρικό διάταγμα 24/2015 με τα Υπουργεία Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, Τουρισμού και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σε Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού, ενώ μετονομάστηκε και σε Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία είναι η σημερινή του ονομασία.

2.4 Οργανόγραμμα Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Αναφορικά με την οργανωτική δομή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, όπως αναφέρθηκε και στην προηγούμενη ενότητα, στην κορυφή της ιεραρχίας βρίσκεται ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, συνεπικουρούμενος από μια σειρά οργάνων, όπως:

- ✓ Το επιτελικό Γραφείο
- ✓ Τμήμα Νομοθετικών Πρωτοβουλιών
- ✓ Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων
- ✓ Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου
- ✓ Γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
- ✓ Γραφείο Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης και Δημοσίων Σχέσεων

- ✓ Διεύθυνση Πολιτικής Σχεδίασης έκτακτης Ανάγκης και Θαλάσσιων Κρατικών Μεταφορών.

Επίσης, όπως αναφέρθηκε και στην προηγούμενη ενότητα, στην κορυφή της ιεραρχικής δομής του Υπουργείου λειτουργούν αυτόνομα και οι ακόλουθες υπηρεσίες:

- ✓ Γραφείο Νομικού Συμβούλου του Κράτους.
- ✓ Υπηρεσία Παρέδρου του Ελεγκτικού Συνεδρίου.
- ✓ Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου.
- ✓ Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων
- ✓ Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων

Εν συνεχεία, στην ιεραρχία της οργανωτικής δομής του Υπουργείου περιλαμβάνονται τρεις Γενικοί Γραμματείς, οι οποίοι έχουν αναλάβει τρεις τομείς ευθύνης τους, οι οποίοι είναι οι κάτωθι:

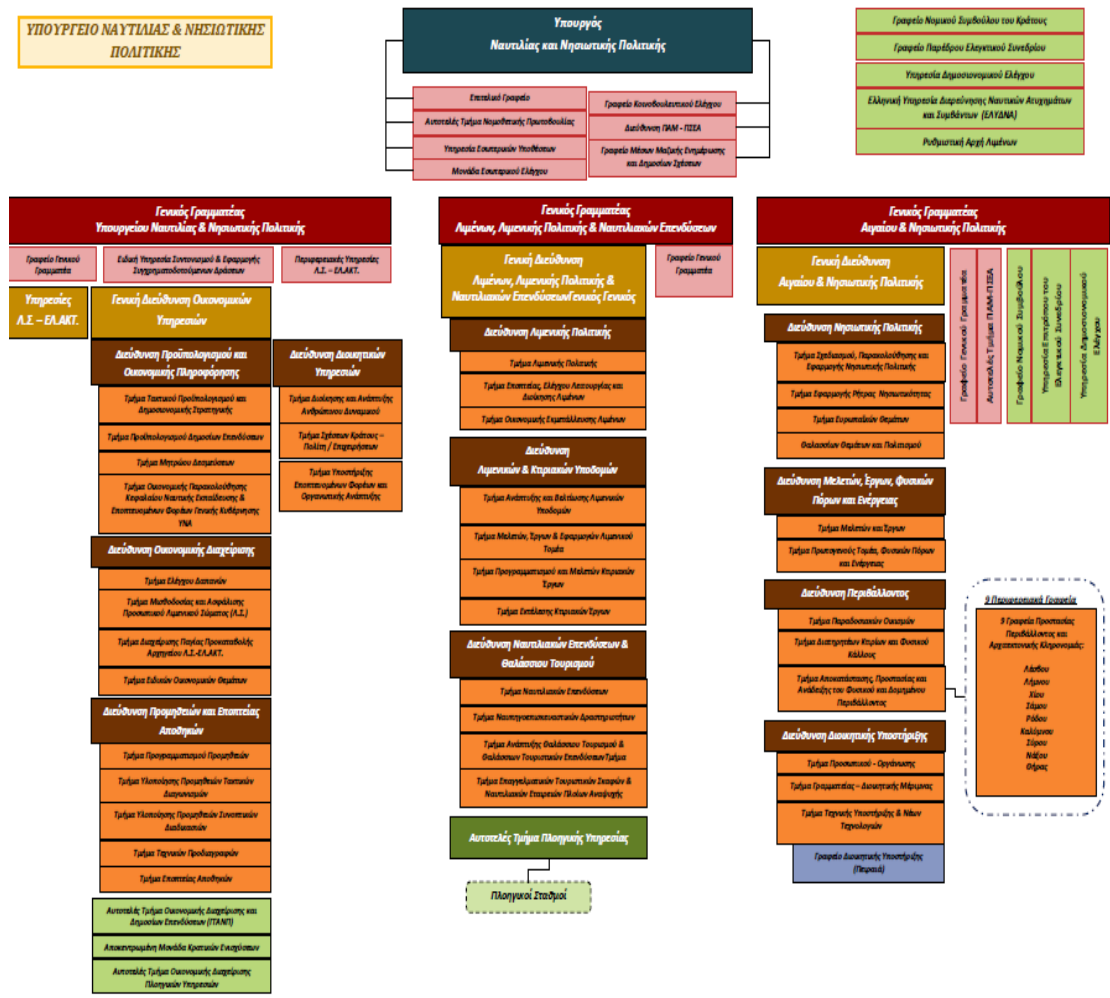
- ✓ Τομέας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
- ✓ Τομέας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής & Ναυτιλιακών Επενδύσεων
- ✓ Τομέας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής

Ειδικότερα, στον Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής υπάγονται οι υπηρεσίες Λ.Σ – ΕΛ.ΑΚΤ (Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή) και η Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών με υποδιευθύνσεις της τη Διεύθυνση Προϋπολογισμού και Οικονομικής Πληροφόρησης, τη Διεύθυνση Οικονομικής Διαχείρισης και τη Διεύθυνση Προμηθειών και Εποπτείας Αποθηκών.

Αντίστοιχα, στον Γενικό Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής & Ναυτιλιακών Επενδύσεων υπάγεται η Γενική Διεύθυνση Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, με υποδιευθύνσεις της τη Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής, τη Διεύθυνση Λιμενικών και Κτιριακών Υποδομών και τη Διεύθυνση Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Θαλάσσιου Τουρισμού.

Τέλος, στον Γενικό Γραμματέα Αιγαίου και Νησιωτικής πολιτικής υπάγεται η Γενική Διεύθυνση Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής με υποδιευθύνσεις τη Διεύθυνση Νησιωτική Πολιτικής, τη Διεύθυνση Μελετών, Έργων, Φυσικών πόρων και Ενέργειας, τη Διεύθυνση Περιβάλλοντος, καθώς και τη Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης.

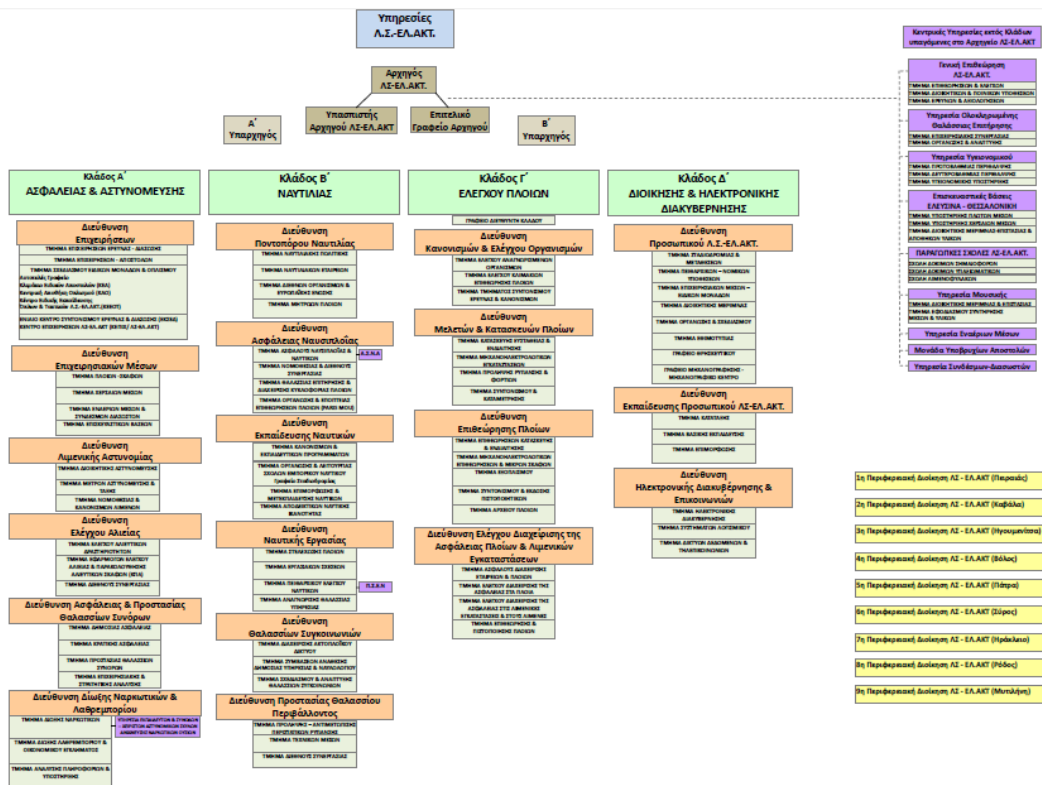
Ειδικότερα, όσον αφορά την σχηματική απεικόνιση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αυτό σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα του Υπουργείου: <https://www.yen.gr/web/guest/organose> έχει την ακόλουθη μορφή:



Γράφημα 1-1: Οργανόγραμμα Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Πηγή: <https://www.yen.gr/web/guest/organose>

Τέλος, όσον αφορά την οργανωτική δομή του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, αυτή παρουσιάζεται στο ακόλουθο γράφημα:



Γράφημα 1-2: Οργανόγραμμα Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής

Πηγή: <http://www.hcg.gr/node/347>

Ειδικότερα, όπως μπορεί να γίνει σαφές από το παραπάνω γράφημα, στην κορυφή της ιεραρχίας συναντάμε τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, και εν συνεχεία τον Α' Υπαρχηγό και τον Β' Υπαρχηγό, ενώ έπονται ο Γενικός Επιθεωρητής Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και οι Διευθυντές Κλάδων Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Τέλος, όσον αφορά τη διάρθρωση του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, αυτή, όπως φαίνεται από το παραπάνω γράφημα, αποτελείται από τέσσερις κλάδους, οι οποίοι είναι οι κάτωθι:

- ✓ Κλάδος Ασφάλειας και Αστυνόμευσης
- ✓ Κλάδος Ναυτιλίας
- ✓ Κλάδος Ελέγχου Πλοίων
- ✓ Κλάδος Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης

2.5 Κλάδος Ελέγχου Πλοίων (ΚΕΠ)

Οι βασικές αρμοδιότητες που περιλαμβάνονται στα πλαίσια του Κλάδου Ελέγχου Πλοίων σύμφωνα με το προεδρικό διάταγμα 70/2014 είναι οι ακόλουθες:

- ✓ «Ο έλεγχος των Εξουσιοδοτημένων Οργανισμών (Νηογνομόνων),
- ✓ Ο έλεγχος της ασφαλούς διαχείρισης των εταιρειών και πλοίων,
- ✓ Ο έλεγχος διαχείρισης της ασφάλειας από έκνομες ενέργειες των πλοίων, λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων,
- ✓ Ο έλεγχος έγκρισης και θεώρησης σχεδίων-μελετών και παρακολούθησης των ναυπηγούμενων, μετασκευαζόμενων ή αρχικά επιθεωρούμενων πλοίων,
- ✓ Η έγκριση των υλικών κατασκευής και μέσων εξοπλισμού των πλοίων,
- ✓ Η διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων σε αυτά και
- ✓ Η έκδοση των προβλεπόμενων κυβερνητικών πιστοποιητικών ασφαλείας τους». (Προεδρικό διάταγμα 70/2014)

Όσον αφορά τις Διευθύνσεις που υπάγονται στον κλάδο αυτό, στην προσπάθεια επίτευξης των στόχων του, αυτές είναι οι ακόλουθες: (Προεδρικό διάταγμα 70/2014)

- «Διεύθυνση Κανονισμών και Ελέγχου Οργανισμών, η οποία είναι υπεύθυνη για τον έλεγχο των αναγνωρισμένων οργανισμών (νηογνομόνων)
- Διεύθυνση Μελετών και Κατασκευών Πλοίων, η οποία είναι υπεύθυνη για θέματα που σχετίζονται με το πεδίο της αρχικής επιθεώρησης και πιστοποίησης των πλοίων, με τον έλεγχο έγκρισης και θεώρησης σχεδίων, μελετών και λοιπών στοιχείων των πλοίων με ελληνική σημαία, με τον έλεγχο και την έγκριση τύπου των υλικών και του εξοπλισμού τους και με το χειρισμό και την παρακολούθηση θεμάτων σχετικών με τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης.
- Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων, η οποία είναι υπεύθυνη για τις τακτικές επιθεωρήσεις των πλοίων με ελληνική σημαία.

- Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων, η οποία είναι υπεύθυνη για θέματα που σχετίζονται με την ναυτική ασφάλεια και την ασφαλή διαχείριση των πλοίων και των εταιριών».

3. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

3.1 Ορισμός πλοίων και τρόποι κυριότητας

Σύμφωνα με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ο οποίος θεσπίστηκε με το νόμο 3816/1958), ως πλοίο μπορεί να χαρακτηριστεί κάθε σκάφος, του οποίου η καθαρή χωρητικότητα, δηλαδή η μέγιστη δυνατή εκμεταλλεύσιμη χωρητικότητα του είναι το λιγότερο 10 κόρων, το οποίο είναι περιορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα. (Νόμος 3816/1958)

Ειδικότερα, όπως μπορεί να καταστεί σαφές από τα παραπάνω, για να μπορεί να χαρακτηριστεί κάτι ως πλοίο, θα πρέπει απαραίτητα να συντελούνται μια σειρά προϋποθέσεων, οι οποίες συνοψίζονται στα κάτωθι: (Νόμος 3816/1958)

- Να αποτελεί σκάφος
- Η καθαρή χωρητικότητά του να είναι το λιγότερο ίση με 10 κόρους
- Απαραίτητη προϋπόθεση για να χαρακτηριστεί σκάφος θα πρέπει τέλος να έχει αυτοδύναμη κίνηση.

Αντίστοιχα, σύμφωνα με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, με τον όρο πλοίο γίνεται αναφορά σε κάθε είδους σκάφος, το οποίο είναι προορισμένο για την μετακίνηση στη θάλασσα με στόχο τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, καθώς και τη ρυμούλκηση, την επιθαλάσσια αρωγή, την αλιεία, όπως και για λόγους αναψυχής, επιστημονικών ερευνών ή άλλους σκοπούς. (Ν.Δ 187/1973)

Ουσιαστικά η διαφορά του ορισμού του πλοίου του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου με τον αντίστοιχο ορισμό του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου έγκειται στο ότι σύμφωνα με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου η έννοια πλοίο αναφέρεται σε ένα σκάφος, το οποίο είναι προορισμένο να μετακινείται στη θάλασσα, ανεξαρτήτως χωρητικότητας και αυτοδύναμης κίνησης, στοιχεία τα οποία ορίστηκαν ρητά στην περίπτωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου παραπάνω. (Ν.Δ 187/1973)

Επιπλέον, σύμφωνα με τα οριζόμενα από τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, κατά την πράξη νηολόγησης ενός ελληνικού πλοίου είναι απαραίτητο να αναγράφεται

σε αυτό το όνομα και η ιθαγένεια του πλοίου, καθώς επίσης και ο τίτλος κτήσης του, το όνομα και το διεθνές σήμα του πλοίου, ενώ είναι σημαντικό να οριστεί ο αντίκλητος ο οποίος είναι απαραίτητο να κατοικεί μόνιμα στην Ελλάδα, καθώς επίσης και το είδος της κινητήριου δύναμης του πλοίου. (Νόμος 3816/1958)

Στην πραγματικότητα, το πλοίο αποτελεί ένα κινητό πράγμα το οποίο όμως λόγω του ότι έχει ιδιαίτερα μεγάλη αξία, αντιμετωπίζεται από τους συντάκτες του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου σαν ακίνητο (π.χ είναι δυνατή η τοποθέτησή τους για υποθήκη). Επίσης, το πλοίο θεωρείται ένα ιδιαίτερα σύνθετο πράγμα λόγω των συστατικών του, όπως είναι για παράδειγμα οι μηχανές πλοίου, οι λέβητες, το πηδάλιο, οι έλικες, οι καπνοδόχοι, τα ιστία του ιστιοφόρου, καθώς και λόγω των παραρτημάτων του (όπως είναι για παράδειγμα το έρμα του πλοίου, τα καύσιμα, τα εφόδια, τα τεχνικά όργανα, οι αντλίες, οι σωσίβιες λέμβοι, οι άγκυρες, η συσκευή ασυρμάτου κλπ). (Νόμος 3816/1958)

Τέλος, σύμφωνα με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, οι τρόποι κυριότητας ενός πλοίου διακρίνονται σε δύο κατηγορίες (Νόμος 3816/1958):

- **Η ναυπήγηση**

Όσον αφορά τη ναυπήγηση, αυτή αφορά σε μια άτυπη σύμβαση μεταξύ αυτού που ναυπηγεί το πλοίο και εκείνου που αποκτά την κυριότητα. (Νόμος 3816/1958)

- **Η χρησικτησία**

Από την άλλη πλευρά, η χρησικτησία διακρίνεται σε τακτική και έκτακτη.

Πιο συγκεκριμένα, ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ορίζει ότι για την τακτική χρησικτησία απαιτούνται τα ακόλουθα: (Νόμος 3816/1958)

- Νόμιμος τίτλος,
- Καταχώρισή του στο νηολόγιο,
- Νομή 3 ετών από την εγγραφή στο νηολόγιο και
- Καλή πίστη του νομέα (αυτή τεκμαίρεται όταν χωρίς βαριά αμέλεια ο νομέας έχει την πεποίθηση ότι απέκτησε την κυριότητα του πλοίου).

Από την άλλη πλευρά, για την έκτακτη χρησιμότητα το μόνο που απαιτείται δεν είναι τίποτα άλλο από τη νομή του πλοίου για διάστημα μεγαλύτερο των 10 ετών. (Νόμος 3816/1958)

3.2 Είδη και κατηγορίες πλοίων

Είναι γεγονός, ότι τόσο η μεταφορά εμπορευμάτων όσο και η μεταφορά ανθρώπων γίνεται παγκοσμίως μέσω θαλάσσης και της χρήσης πλοίων. Άμεση συνέπεια αυτού είναι η διάκριση των πλοίων σε τέσσερις κύριες κατηγορίες, οι οποίες συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- **Φορτηγά πλοία**, στα οποία περιλαμβάνεται το σύνολο των πλοίων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και χωρίζονται σε επιμέρους κατηγορίες τα υγρά, στερεά, υγροποιημένα και μικτά.
- **Επιβατηγά πλοία**, τα οποία χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο για τη μεταφορά ανθρώπων από ένα μέρος σε ένα άλλο μέσω θαλάσσης, ενώ πολλά από αυτά ανάλογα του μεγέθους τους, είναι δυνατόν να μεταφέρουν και αυτοκίνητα ή μηχανές εκτός των ανθρώπων.
- **Ειδικού προορισμού**, στα οποία περιλαμβάνονται πλοία τα οποία χρησιμοποιούνται για συγκεκριμένους σκοπούς, όπως είναι για παράδειγμα η αλιεία ή η αναψυχή.
- **Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας**, τα οποία χρησιμοποιούνται για την επίτευξη ειδικών σκοπών και σε συγκεκριμένες περιοχές. (Δεμερούτης & Μυλωνόπουλος, 2010)

Όσον αφορά τους τύπους φορτηγών πλοίων, ο κύριος διαχωρισμός τους διακρίνεται σε τρεις τύπους πλοίων, οι οποίοι είναι: (Δεμερούτης – Μυλωνόπουλος, 2010)

- ✓ Φορτηγά ξηρού φορτίου
- ✓ Φορτηγά υγρού φορτίου
- ✓ Φορτηγά συνδυασμένων μεταφορών

3.2.1 Φορτηγά πλοία

Πιο συγκεκριμένα, στο σημείο αυτό είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η έννοια φορτηγά πλοία αναφέρεται κυρίως σε εκείνα τα είδη πλοίων, τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά στερεών φορτίων, ενώ αντίθετα τα φορτηγά πλοία που μεταφέρουν υγρό φορτίο καλούνται δεξαμενόπλοια.

Ειδικότερα, τα **φορτηγά πλοία ή πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου** αποτελούν πλοία τα οποία έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν ξηρά φορτία από μια περιοχή σε μια άλλη ή ακόμα και υγρά φορτία, τα οποία όμως είναι στερεή τυποποιημένη μορφή (π.χ σε δοχεία).

Όσον αφορά τη δομή ενός τέτοιου πλοίου, τα βασικά συστατικά από τα οποία αποτελείται είναι τα ακόλουθα: (Δεμερούτης – Μυλωνόπουλος, 2010)

- από ένα κύριο κατάστρωμα
- από ένα υπερυψωμένο πρόστεγο και τις υπερκατασκευές, όπως και το μηχανοστάσιο στο πίσω μέρος.
- Επίσης, η πλειονότητα των φορτηγών πλοίων διαθέτει και δικά τους φορτοεκφορτωτικά μέσα (κρένια, μπίγες, γερανούς), αν και υπάρχουν και πλοία που δεν έχουν τέτοιου είδους μέσα.

Εν συνεχεία, όσον αφορά ειδικότερα στους κύριους τύπους φορτηγών πλοίων ή πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, αυτοί συνοψίζονται στους ακόλουθους:

- ✓ **Φορτηγά γραμμής**, τα οποία χωρίζονται επιμέρους σε δύο κατηγορίες, τα ελεύθερα φορτηγά γενικών φορτίων και τα ελεύθερα φορτηγά ομοειδών φορτίων (bulk carriers). Ειδικότερα, τα φορτηγά γραμμής πραγματοποιούν κυρίως, κατά κανόνα, συγκεκριμένα δρομολόγια με αποτέλεσμα ελάχιστες φορές να ταξιδεύει από έναν προορισμό σε έναν άλλο χωρίς φορτίο, ενώ διαθέτει και δικά του μέσα φορτοεκφόρτωσης
- ✓ **Ελεύθερα φορτηγά**, τα οποία είναι κυρίως πλοία που διαθέτουν απλή κατασκευή και είναι διαμορφωμένα με τέτοιο τρόπο, έτσι ώστε να είναι εφικτή η μεταφορά κυρίως χύμα φορτίων, ενώ στην πλειονότητα των περιπτώσεων αυτού του είδους τα φορτηγά πλοία δεν έχουν στη διάθεσή τους δικά τους μέσα φορτοεκφόρτωσης, καθώς επίσης και συγκεκριμένα δρομολόγια να πραγματοποιήσουν. (Δεμερούτης – Μυλωνόπουλος, 2010)

3.2.2 Φορτηγά υγρού φορτίου

Από την άλλη πλευρά, τα φορτηγά υγρού φορτίου ή δεξαμενόπλοια διακρίνονται στις ακόλουθους τύπους: (Δεμερούτης – Μυλωνόπουλος, 2010)

- ✓ Πετρελαιοφόρα, τα οποία διακρίνονται στα κλασσικά πετρελαιοφόρα, στα δεξαμενόπλοια γενικής χρήσης και στα δεξαμενόπλοια προϊόντων πετρελαίου
- ✓ Υγραεριοφόρα
- ✓ Χημικού φορτίου

Όσον αφορά τα **πετρελαιοφόρα – δεξαμενόπλοια** αυτά δεν είναι τίποτα άλλο από τα συνηθισμένα tanker, τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά υγρών χύμα φορτίων, όπως είναι τα φορτία που χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά στις θαλάσσιες μεταφορές. (Δημαράκης & Ντούνης, 1986)

Ειδικότερα, το **κλασσικό Πετρελαιοφόρο**, κατά κανόνα, είναι το δεξαμενόπλοιο που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά του ακατέργαστου, αργού, πετρελαίου (Crude oil) από τις πετρελαιοπαραγωγές χώρες προς τα διυλιστήρια. Η γενικότερη περιγραφή του δεν διαφέρει από αυτή που αναπτύχθηκε στην αρχή της παρούσας παραγράφου.

Από την άλλη πλευρά, τα **δεξαμενόπλοια γενικής χρήσης** αποτελούν τα πλοία εκείνα, τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά πολλών μαζί παράγωγων του πετρελαίου, με τέτοιο τρόπο, ώστε να εξασφαλιστεί η δυνατότητα ότι δεν υπάρχει ανάμειξη μεταξύ τους. (Δημαράκης & Ντούνης, 1986)

Αυτού του είδους τα δεξαμενόπλοια έχουν μέγεθος περίπου από 16.000 μέχρι 30.000 τόνους νεκρού βάρους, έτσι ώστε να καταστεί εφικτή η εξυπηρέτηση μεγάλου αριθμού λιμανιών, αρκετά από τα οποία δεν έχουν μεγάλα βυθίσματα.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό αυτού του τύπου πλοίου είναι η ειδικά σχεδιασμένη υποδιαίρεση του γενικότερου χώρου φορτίου (αμπάρια και εσωτερική διάταξή τους, δεξαμενές έρματος κτλ.) για να εξασφαλίζεται σε ικανοποιητικό βαθμό η κατανομή των φορτίων, χωρίς να δημιουργείται πρόβλημα αντοχής και ευστάθειας του πλοίου, αλλά και να μη χάνεται άσκοπα χρόνος κατά τις φορτοεκφορτώσεις. Αυτό έχει μεγάλη σημασία στις περιπτώσεις που στο πλοίο φορτώνονται διάφορα φορτία, τα οποία

προορίζονται για περισσότερα από ένα λιμάνια, ώστε να μπορεί το πλοίο να μετακινείται με ικανοποιητική, από κάθε άποψη, ασφάλεια. (Ζωγραφάκης, 1972)

Τέλος, τα δεξαμενόπλοια προϊόντων πετρελαίου αποτελούν δεξαμενόπλοια γενικής χρήσης, τα οποία προορίζονται για τη φόρτωση και μεταφορά προϊόντων, τα οποία προέρχονται από τη διύλιση του αργού πετρελαίου, όπως είναι η βενζίνη, η κηροζίνη, το φωτιστικό πετρέλαιο, το πετρέλαιο κίνησης και θέρμανσης, διάφορα χημικά προϊόντα κτλ. (Δεμερούτης – Μυλωνόπουλος, 2010)

Από την άλλη πλευρά, τα υγραεριοφόρα είναι εκείνα τα πλοία τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά υγραερίων, η μεταφορά των οποίων γίνεται είτε σε πολύ χαμηλές θερμοκρασίες, είτε σε ιδιαίτερα υψηλές πιέσεις. (Δεμερούτης – Μυλωνόπουλος, 2010)

Τέλος, τα δεξαμενόπλοια χημικών φορτίων αποτελούν μία εξελιγμένη μορφή του κοινού Δεξαμενόπλοιου, ειδικά κατασκευασμένου και διαμορφωμένου να φορτοεκφορτώνει και να μεταφέρει μία μεγάλη ποικιλία χημικών προϊόντων. (Δεμερούτης – Μυλωνόπουλος, 2010)

Στο σημείο αυτό είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι το συγκεκριμένο πλοίο, στη σύγχρονη μορφή και κατασκευή του, έχει τη δυνατότητα να φορτώνει και να μεταφέρει όχι μόνο ένα μεμονωμένο φορτίο, αλλά μία μεγάλη ποικιλία φορτίων. (Δεμερούτης – Μυλωνόπουλος, 2010)

3.3 Κατηγορίες νηολογίων

Όλες οι χώρες του κόσμου έχουν οργανωμένο σύστημα δημοσιότητας σχετικά με τα πλοία. Η δημοσιότητα αυτή συνίσταται στην εγγραφή του πλοίου και των έννομων σχέσεων που το αφορούν σε δημόσια βιβλία, σε βιβλία δηλαδή, που είναι προσιτά σε όποιον θέλει να τα συμβουλευθεί. (Κιάντου – Παμπούκη, 2005)

Η δημοσιότητα σχετικά με τα πλοία και τις έννομες σχέσεις που τα αφορούν έχει πολλαπλή χρησιμότητα. Πρώτον, συμπληρώνει την εξατομίκευση του πλοίου, έπειτα συμβάλλει στη σταθερότητα και στην ασφάλεια των ναυτιλιακών συναλλαγών και τέλος διευκολύνει την άσκηση της διοικητικής εποπτείας στα πλοία. (Κιάντου – Παμπούκη, 2005)

Η δημοσιότητα για τα πλοία, στο δίκαιό μας οργανώνεται με το β.δ. 10/17 Οκτωβρίου 1910 “περί νηολογίων, ναυτικών υποθηκολογίων κλπ.”, όπως τροποποιήθηκε μεταγενεστέρως. Όργανα της δημοσιότητας για τα πλοία είναι τα ακόλουθα βιβλία που τηρούνται από δημόσιες αρχές και συγκεκριμένα τις λιμενικές: τα νηολόγια, τα ναυτικά υποθηκολόγια, τα βιβλία κατασχέσεων και τα βιβλία εκθέσεων. (Κιάντου – Παμπούκη, 2005)

Ειδικότερα, τα νηολόγια είναι ειδικά μητρώα των πλοίων στα οποία εγγράφονται όλα τα πλοία που αναγνωρίζονται ως ελληνικά, ακόμα και αν είναι υπό ναυπήγηση, δημόσια και προσιτά σε κάθε ενδιαφερόμενο . (Κιάντου – Παμπούκη, 2005)

Στην έννοια της δημοσιότητας περιλαμβάνεται και η υποχρέωση αυτού που τα τηρεί, δηλαδή του νηολόγου, να εκδίδει πιστοποιητικά, αντίγραφα, περιλήψεις κ.λ.π. από τα βιβλία και τους φακέλους του αρχείου του, σε κάθε ενδιαφερόμενο που υποβάλλει σχετική αίτηση. Η δημοσιότητα των νηολογίων επιβάλλεται για να εξασφαλίζονται τα συμφέροντα των τρίτων, επειδή στα μητρώα αυτά καταχωρίζονται οι κτήσεις αλλά και μεταβολές κυριότητας των πλοίων. (Κιάντου – Παμπούκη, 2005)

Πιο συγκεκριμένα, τα νηολόγια διακρίνονται:

- ✓ σε νηολόγια για πλοία πρώτης κλάσεως, στα οποία εγγράφονται πλοία καθαρής χωρητικότητας 10-60 κόρων και
- ✓ σε νηολόγια για πλοία δεύτερης κλάσεως, στα οποία εγγράφονται πλοία καθαρής χωρητικότητας πάνω από 60 κόρους. Τα τελευταία αυτά διακρίνονται σε νηολόγια για μηχανοκίνητα πλοία και σε νηολόγια για ιστιοφόρα.
- ✓ Υπάρχουν ακόμα, νηολόγια πλοιαρίων και νηολόγια φορτηγίδων κάτω από 500 κ.ο.χ. (άρθρα 56 και 57 β.δ. 1910 αντίστοιχα). Στα πρώτα εγγράφονται τα σκάφη καθαρής χωρητικότητας κάτω από 10 κόρους και στα δεύτερα, εκτός από τις φορτηγίδες, εγγράφονται κατά την πρακτική της διοικήσεως και τα άλλα πλωτά ναυπηγήματα.

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί, ότι τα νηολόγια τηρούνται στα Κεντρικά Λιμεναρχεία, τα Λιμεναρχεία και σε ορισμένα Υπολιμεναρχεία του κράτους, από αξιωματικό του Λιμενικού Σώματος που καλείται νηολόγος.

Νηολόγια τηρούνται επίσης και σε ορισμένα προξενικά λιμεναρχεία για την προσωρινή νηολόγηση ελληνικών πλοίων τα οποία κατόπιν μετανηολογούνται στα νηολόγια ελληνικών λιμανιών (άρθρο 1 και 4 β.δ. 1919, άρθρο 6 ΚΔΝΔ).

Στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά τηρούνται οι κάτωθι κατηγορίες Δημοσίων Βιβλίων:

- ✓ Νηολόγια Α' Κλάσεως: Περιλαμβάνουν μηχανοκίνητα και ιστιοκίνητα πλοία καθαρής χωρητικότητας από 10 ως 60 κόρους.
- ✓ Νηολόγια ιστιοκινήτων Β' Κλάσεως: για ιστιοκίνητα πλοία καθαρής χωρητικότητας άνω των 60 κόρων.
- ✓ Νηολόγια μηχανοκινήτων Β' Κλάσεως: για μηχανοκίνητα πλοία καθαρής χωρητικότητας άνω των 60 κόρων.
- ✓ Νηολόγια πλωτών ναυπηγημάτων του Ν. 457/76 ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων.
- ✓ Νηολόγια πλωτών εξεδρών του Ν. 468/76
- ✓ Νηολόγια πλοιαρίων (άρθρο 56 Β.Δ. Περί νηολογίων) για πλοία κάτω των 10 κ.κ.χ.
- ✓ Κοινά βιβλία φορτηγίδων κάτω των 500 κ.ο.χ. (άρθρο 57 Β.Δ. Περί Νηολογίων)
- ✓ Νηολόγια ποταμοπλοίων Βράϊλας – Γαλαζίου
- ✓ Νηολόγια Α' κλάσεως Βράϊλας
- ✓ Νηολόγια Β' κλάσεως Βράϊλας
- ✓ Νηολόγια Α' κλάσεως Γαλαζίου
- ✓ Νηολόγια Β' κλάσεως Γαλαζίου (Τηρούμενα αρχεία του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά/ Τομέας Νηολογίων και Ναυτικών Υποθηκολογίων)

3.4 Νομοθετικό πλαίσιο νηολογίων – όροι αναγνώρισης πλοίων ως ελληνικών

Είναι γεγονός, ότι η ανάπτυξη της Ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας έχει βασισθεί σε μεγάλο βαθμό, στην ύπαρξη σταθερού θεσμικού νομοθετικού πλαισίου, κύρια όργανα του οποίου αποτελούν, όπως αναφέρθηκαν και παραπάνω: (Τηρούμενα αρχεία της Διεύθυνσης Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π/ ΔΠΝ)

- ✓ ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) - ΝΔ.187/73 και
- ✓ το Ν.Δ. 2687/53 «Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού»

Ειδικότερα, στα ελληνικά νηολόγια καταχωρίζονται πράξεις ή αποφάσεις που έχουν σχέση με τη σύσταση, μεταβίβαση ή κατάργηση δικαιωμάτων ιδιωτικού δικαίου ή εγγράφονται ή εξαλείφονται κατασχέσεις.

Για την καταχώρηση έκαστου πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο εφαρμόζονται είτε οι πάγιες διατάξεις (άρθρο 5 ΚΔΝΔ), είτε οι διατάξεις του ΝΔ 2687/53 (άρθρο 13), αναλόγως της κατηγορίας του πλοίου αλλά και τον τόπο επιχειρηματικής δραστηριοποίησης του πλοιοκτήτη.

Σημειώνεται ότι και στις δύο περιπτώσεις, πρωτίστως ελέγχεται η κυριότητα του πλοίου καθώς υφίστανται περιορισμοί ως προς την εθνικότητα αυτής. (Τηρούμενα αρχεία της Διεύθυνσης Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π/ ΔΠΝ)

Όταν ένα πλοίο νηολογείται με τις πάγιες διατάξεις, κυρίως εννοούμε ότι πληροί την προϋπόθεση του άρθρου 5 του ΚΔΝΔ, όπως αυτό τροποποιήθηκε και ισχύει (ΠΔ 11/2000-ΦΕΚ 11Α'). Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, επιτρέπεται πέραν των Ελλήνων υπηκόων και στους κοινοτικούς υπηκόους, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, η ύψωση της ελληνικής σημαίας σε πλοία ιδιοκτησίας τους κατά **ποσοστό κυριότητας που υπερβαίνει τα πενήντα εκατοστά.**

Τα ανωτέρω έχουν ανάλογη εφαρμογή και στους υπηκόους ή στις εταιρείες των Κρατών – Μελών που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ). Επισημαίνεται ότι, βάσει της πιο πάνω τροποποίησης δεν απαιτείται πλέον για πλοία που νηολογούνται σύμφωνα με τις πάγιες διατάξεις, ο έλεγχος των συμφερόντων των πλοιοκτητριών εταιρειών. (Τηρούμενα αρχεία της Διεύθυνσης Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π/ ΔΠΝ)

Σύμφωνα με το άρθρο 13 Ν.Δ. 2687/53 «Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» (ΦΕΚ 317 Α'), εγγράφονται στο εθνικό νηολόγιο πλοία άνω των 1.500 κόρων ολικής χωρητικότητας τα οποία ανήκουν σε ελληνικές ή αλλοδαπές εταιρείες που ελέγχονται **σε ποσοστό άνω του 50% από Έλληνες υπηκόους.** (Τηρούμενα αρχεία

της Διεύθυνσης Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π/ ΔΠΝ)

Προς απόδειξη τούτου, στη Διεύθυνση Ποντοπόρου Ναυτιλίας (ΔΠΝ / Τμήμα 4ο) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μαζί με την αίτηση για υπαγωγή του πλοίου στις διατάξεις αυτές προσκομίζεται από τον αιτούντα: α) Βεβαίωση από Οικεία Ένωση (Ε.Ε.Ε.,ΕΕΝΜΑ) για ύπαρξη ελληνικών συμφερόντων της πλοιοκτήτριας εταιρείας άνω του 50% και β) Υπεύθυνη Δήλωση εκπροσώπου της πλοιοκτήτριας εταιρείας περί ελληνικών συμφερόντων άνω του 50%. (Τηρούμενα αρχεία της Διεύθυνσης Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π/ ΔΠΝ)

Για την εν λόγω υπαγωγή του πλοίου, εκδίδεται σχετική εγκριτική πράξη (Κ.Υ.Α. των Υπουργών Οικονομίας & Ανάπτυξης, Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής και Οικονομικών), η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. (Τηρούμενα αρχεία της Διεύθυνσης Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π/ ΔΠΝ)

Με την εν λόγω Εγκριτική Πράξη καθορίζονται οι όροι από τους οποίους θα διέπονται τα νηολογούμενα, σύμφωνα με το πιο πάνω άρθρο, πλοία. Συναφώς σημειώνεται ότι το Ν.Δ. 2687/53 αποτελεί νομοθέτημα αυξημένης τυπικής ισχύος δια της αναφοράς του στο άρθρο 107 του ισχύοντος Συντάγματος.

Οι ανωτέρω όροι αποτελούν προϊόν διαβουλεύσεων μεταξύ των ενδιαφερομένων πλευρών (Διοίκησης – Υπηρεσιών – Φορέων – Εφοπλιστικών Ενώσεων) και δύνανται να περιληφθούν δυνάμει Ν.Δ. 2928/54 (ΦΕΚ Α' 163) στις εγκριτικές πράξεις κατά παρέκκλιση ισχυουσών διατάξεων Αστικού, Εμπορικού και Δικονομικού δικαίου και δημοσίας τάξης, εφόσον έτσι εξυπηρετείται ο σκοπός του νόμου. (Τηρούμενα αρχεία της Διεύθυνσης Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π/ ΔΠΝ)

Ως ελληνικά αναγνωρίζονται τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό που υπερβαίνει τα πενήντα εκατοστά σε έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα ή σε υπηκόους των λοιπών κρατών της Ε.Ε. ή σε εταιρείες των λοιπών κρατών της Ε.Ε. που αναφέρονται στο άρθρο 48 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, μετά από αίτηση των πλοιοκτητών τους, η οποία συνοδεύεται από το σχετικό τίτλο κτήσης κυριότητας. (Προεδρικό Διάταγμα 11/2000)

Προκειμένου περί εταιρειών των λοιπών Κρατών – Μελών της Ε.Ε. για την αναγνώριση του εμπορικού πλοίου ως ελληνικού απαιτείται η εγκατάστασή τους κατά την έννοια του άρθρου 43 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ενώ για τα φυσικά πρόσωπα των λοιπών Κρατών – Μελών της Ε.Ε. η απαίτηση εγκατάστασης πρέπει να εκπληρωθεί μέχρι τη στιγμή της νηολόγησης του πλοίου. Στο πλαίσιο αυτό η διαχείριση του πλοίου απαιτείται να ασκείται από την Ελλάδα. Ο οριζόμενος κατά τη νηολόγηση του πλοίου εκπρόσωπος ή εγγυητής καθώς επίσης το φυσικό πρόσωπο ή ο εκπρόσωπος του νομικού προσώπου, το οποίο ασκεί τη διαχείριση, θα είναι εγκατεστημένος στην Ελλάδα. (Προεδρικό Διάταγμα 11/2000)

Οι εν λόγω διατάξεις έχουν ανάλογη εφαρμογή και στους υπηκόους ή τις εταιρείες των Κρατών – Μελών που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (Ε.Ο.Χ.).

Παράλληλα, εάν το έγγραφο μεταβίβασης κυριότητας του πλοίου καταρτίστηκε στην αλλοδαπή, για την καταχώρισή του στο Νηολόγιο απαιτείται θεώρηση από Προξενική Αρχή ή Επισημείωση (APOSTILLE) σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση της Χάγης του 1961. Επιπρόσθετα, με Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας μετά από γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού, καθορίζονται τα σχετικά με την αναγνώριση Ελληνικών πλοίων ως επιβατηγών. (Προεδρικό Διάταγμα 11/2000)

Για να αναγνωρισθεί ένα πλοίο ως ελληνικό απαιτείται να ανήκει, σε ποσοστό άνω των πενήντα εκατοστών, σε Έλληνες υπηκόους (φυσικά πρόσωπα) ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα ή σε φυσικά/νομικά πρόσωπα της Ευρωπαϊκής Ενώσεως (Ε.Ε.) ή σε φυσικά / νομικά πρόσωπα του Ευρωπαϊκού Οικονομικού χώρου (Ε.Ο.Χ.) και να έχει εγγραφεί στα ελληνικά νηολόγια. (Τηρούμενα αρχεία του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά/ Τομέας Νηολογίων και Ναυτικών Υποθηκολογίων)

Εν τούτοις, σύμφωνα με το άρθρο 13 του Νομοθετικού Διατάγματος 2687 του 1953 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» επιτρέπεται η νηολόγηση ως ελληνικών πλοίων άνω των 1500 κ.ο.χ. στο όνομα ξένων εταιρειών, οι οποίες όμως καλύπτουν κατά πλειοψηφία ελληνικά συμφέροντα.

Σήμερα, τα περισσότερα ελληνικά φορτηγά πλοία άνω των 1500 κ.ο.χ. έχουν εγγραφεί στα ελληνικά νηολόγια στο όνομα αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών. Υπάρχουν επίσης και ελληνόκτητα πλοία που είναι γραμμένα σε αλλοδαπά νηολόγια. Οι

πλοιοκτήτες των πλοίων αυτών με ξένη σημαία συνήθως συμβάλλονται με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (N.A.T.) και ασφαλίζουν σ' αυτό τα πληρώματα τους.

Μετά την καταχώρηση του πλοίου στα ελληνικά νηολόγια, η Λιμενική Αρχή εκδίδει το έγγραφο εθνικότητας του πλοίου. (Τηρούμενα αρχεία του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά/ Τομέας Νηολογίων και Ναυτικών Υποθηκολογίων)

3.5 Έγγραφα που απαιτούνται για τη νηολόγηση ενός πλοίου

Όσον αφορά, τα κυριότερα έγγραφα που απαιτούνται για τη νηολόγηση ενός πλοίου αυτά συνοψίζονται στα ακόλουθα: (Τηρούμενα αρχεία του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά/ Τομέας Νηολογίων και Ναυτικών Υποθηκολογίων)

- **Αίτηση** του πλοιοκτήτη ή του νόμιμου αντιπροσώπου του.
- **Τίτλος κτήσεως κυριότητας.** Για τα πλοία που αγοράζονται στο εξωτερικό συντάσσεται πωλητήριο (bill of sale). Αν το πλοίο ναυπηγήθηκε στην Ελλάδα προσκομίζεται αντίγραφο της συμβάσεως ναυπηγήσεως και πρωτόκολλο παραδόσεως-παραλαβής.
- **Δήλωση ιδιοκτησίας** του πλοίου, με την οποία ο πλοιοκτήτης βεβαιώνει ότι το πλοίο του ανήκει εξ ολοκλήρου ή ότι είναι συνιδιοκτήτης κατά ορισμένα ποσοστά.
- **Πιστοποιητικό ιθαγένειας των πλοιοκτητών,** ώστε να διαπιστώνεται ότι άνω των πενήντα εκατοστών του πλοίου ανήκουν σε Έλληνες υπηκόους (φυσικά πρόσωπα) ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα ή σε φυσικά και νομικά πρόσωπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (E.E.) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (E.O.X.).
- **Πιστοποιητικό διαγραφής από προηγούμενο νηολόγιο.**
- **Πρωτόκολλο καταμετρήσεως.**
- **Έγγραφα εκτελωνισμού του πλοίου.**

Αξίζει να σημειωθεί επίσης, ότι στην πράξη νηολογήσεως, που εκδίδει ο νηολόγος, περιλαμβάνονται: το όνομα του πλοίου, το είδος αυτού, οι διαστάσεις και η χωρητικότητά του, το είδος και η ιπποδύναμη της μηχανής του, το διεθνές διακριτικό σήμα, το όνομα και η ιθαγένεια του πλοιοκτήτη και ο τίτλος κτήσεως της κυριότητας.

Τέλος, ο πλοιοκτήτης δικαιούται να ζητήσει τη μετανολόγηση του πλοίου σε άλλο ελληνικό λιμάνι, ενώ μετανολόγηση γίνεται υποχρεωτικά στα νηολόγια εσωτερικού εντός προθεσμίας ενός έτους για πλοία που νηολογούνται προσωρινά στα προξενικά λιμεναρχεία Λονδίνου, Νέας Υόρκης και Τόκυο. (Τηρούμενα αρχεία του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά/ Τομέας Νηολογίων και Ναυτικών Υποθηκολογίων)

3.6 Εθνικότητα

Κάθε πλοίο οφείλει να έχει την εθνικότητα κάποιας πολιτείας και να φέρει τη σημαία της. Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, τα πλοία που βρίσκονται στην ανοιχτή θάλασσα θεωρούνται ως επέκταση του εδάφους της πολιτείας της οποίας φέρουν τη σημαία. (Κιάντου – Παμπούκη, 2005)

Το δίκαιο της σημαίας του πλοίου, διέπει τις σχέσεις των προσώπων που επιβαίνουν σ' αυτό, καθώς και τις σχέσεις του πλοίου με τις ξένες υπηρεσίες. Για τα ελληνικά εμπορικά πλοία, η εθνικότητα δηλώνεται με το γράμμα Η (Hellas), ενώ για τα πολεμικά με το γράμμα G (Greece).

Στα βασικά κείμενα των ελληνικών νομοθετημάτων ναυτικού δικαίου χρησιμοποιούνται εναλλάξ οι όροι “εθνικότητα” και “ιθαγένεια” (άρθρα 42, 202, 203 και 242 ΚΙΝΔ, 5 επόμε. ΚΑΝΔ), ακόμα και ο όρος “σημαία του πλοίου” (άρθρα 9, 29, 252 ΚΙΝΔ, 11 ΚΑΝΔ). Χωρίς αξίωση ακριβολογίας, πάντως, μεταξύ των όρων “εθνικότητα” και “ιθαγένεια” προτιμάται ο πρώτος γιατί ο όρος “ιθαγένεια” προσήκει στα φυσικά πρόσωπα. (Κιάντου – Παμπούκη, 2005)

Η σύνδεση του πλοίου προς ορισμένη Πολιτεία δημιουργείται με την εγγραφή του στο νηολόγιο της Πολιτείας αυτής. Κατά το δημόσιο διεθνές δίκαιο είναι κυρίαρχο δικαίωμα κάθε Πολιτείας να καθορίζει τους όρους εγγραφής των πλοίων στα νηολόγια της. (Κιάντου – Παμπούκη, 2005)

Πραγματικά, σε μια σειρά από διεθνείς συμβάσεις περιλαμβάνεται, σχεδόν στερεότυπα, η αρχή ότι κάθε Πολιτεία καθορίζει τους όρους για την εγγραφή των πλοίων στα νηολόγια της (άρθρο 5, παρ. 1 της Δ.Σ. της Γενεύης του 1958 για την ανοιχτή θάλασσα, άρθρο 91, παρ. 2 της Συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το δίκαιο της

θάλασσας και το προοίμιο της Συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών του 1986 για τους όρους νηολογήσεως πλοίων).

Όλες οι διεθνείς συμβάσεις, πάντως, περιορίζουν το εν λόγω δικαίωμα κάθε Πολιτείας, απαιτώντας ως όρο για τη νηολόγηση, να υπάρχει “γνήσιος δεσμός” μεταξύ της Πολιτείας νηολογήσεως και του πλοίου. (Κιάντου – Παμπούκη, 2005)

Επιπρόσθετα, οι όροι της νηολογήσεως συνδέονται στενά με τη ναυτιλιακή πολιτική κάθε Πολιτείας. Με βάση τους όρους νηολογήσεως και διαμέσου αυτών, η Πολιτεία καθορίζει τις κατευθύνσεις της ναυτιλιακής της πολιτικής. Έτσι, οι όροι της νηολογήσεως εκφράζουν τη ναυτιλιακή πολιτική των διαφόρων πολιτειών. Για την εξατομίκευση, ιδίως στον διεθνή στίβο, ορισμένα πλοία πρέπει να φέρουν το διεθνές διακριτικό σήμα, γραμμένο δίπλα στο όνομα. Η απονομή διεθνούς σήματος δεν είναι υποχρεωτική για όλα τα πλοία. (Κιάντου – Παμπούκη, 2005)

Είναι υποχρεωτική για τα πλοία που έχουν καθαρή χωρητικότητα πάνω από 30 κόρους (άρθρο 43 του β.δ. “περί νηολογίων, ναυτικών υποθηκολογίων κλπ.” του 1910) και άσχετα από την χωρητικότητα, για τα ναυαγοσωστικά (π.δ. 1929 “περί σηματολογήσεως ναυαγοσωστικών”), καθώς και γι' αυτά που διαθέτουν ασύρματο τηλέγραφο ή ασύρματο τηλέφωνο (β.δ. 1957 “περί σηματολογήσεως των εφοδιασμένων δι' ασυρμάτου τηλεγράφου ή ασύρματου τηλεφώνου εμπορικών πλοίων”). Το διεθνές σήμα απονέμεται από τη Λιμενική Αρχή, μετά από την καταμέτρηση και τη νηολόγηση του πλοίου. (Κιάντου – Παμπούκη, 2005)

Από την άλλη πλευρά, όσον αφορά την απώλεια της εθνικότητας ενός πλοίου, το άρθρο 18 Ν.Δ. 187/73 (ΦΕΚ Α' 261) περί ΚΑΝΔ, ορίζει περιοριστικά τις περιπτώσεις διαγραφής ελληνικού πλοίου από το νηολόγιο: (Τηρούμενα αρχεία της Διεύθυνσης Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π/ ΔΠΝ)

«Ελληνικόν πλοίον διαγράφεται εκ του οικείου νηολογίου: α) επί απωλείας της ελληνικής εθνικότητας, β) επί απωλείας του πλοίου γ) επί διαλύσεως του πλοίου οπωσδήποτε επερχομένης, δ) επί ελλείψεως ειδήσεων περί του πλοίου επί εξάμηνον από της τελευταίας πληροφορίας, εις ην περίπτωσιν πιθανολογείται σφόδρα η απώλεια αυτού».

Ως απώλεια του πλοίου κατά την ανωτέρω διάταξη νοείται η πραγματική ολική απώλεια του πλοίου, όταν δηλαδή τούτο έπαυσε να υπάρχει ως πράγμα (με την έννοια

του υλικού αντικειμένου). Σύμφωνα μάλιστα με σχετική γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, για τη διαγραφή πλοίου απαιτείται το πραγματικό γεγονός της απώλειας αυτού ως πράγματος να είναι διακριβωμένο. (Τηρούμενα αρχεία της Διεύθυνσης Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π/ ΔΠΝ)

Στην (α) περίπτωση, η απώλεια εθνικότητας επέρχεται αυτοδικαίως, χωρίς δηλαδή να απαιτείται η τυπική διαγραφή του από τα νηολόγια. Το πλοίο μπορεί να περιέλθει σε αλλοδαπούς με μια σειρά από συμβάντα, ενέργειες ή τρόπους, τους εξής:

- ✓ κατόπιν συμβατικής μεταβίβασης αυτού
- ✓ με κληρονομική διαδοχή
- ✓ με την εγκατάλειψή του σε αλλοδαπό ασφαλιστή
- ✓ με τη σύλληψή του από δυνάμεις ξένης πολιτείας και την κήρυξή του ως “καλής λείας”

Όταν το πλοίο είναι ενυπόθηκο, για να είναι έγκυρη η εκποιητική δικαιοπραξία που επιφέρει την απώλεια της ελληνικής εθνικότητας, απαιτείται και η συγκατάθεση των ενυπόθηκων δανειστών.

Επί συμπλοιοκτησίας, η συμβατική εκποίηση μερίδας που επιφέρει την αποβολή της ελληνικής σημαίας είναι άκυρη αν έγινε χωρίς τη συγκατάθεση συμπλοιοκτητών που συγκεντρώνουν τα 4/5 των μερίδων.

Τέλος, πλοία που έχουν νηολογηθεί κατά τις διατάξεις του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53, διαγράφονται από τα νηολόγια μετά την υποβολή έγγραφης δηλώσεως του πλοιοκτήτη. (Τηρούμενα αρχεία της Διεύθυνσης Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π/ ΔΠΝ)

3.7 Στατιστικά στοιχεία ναυτιλίας έτους 2017

Παρά το εξαιρετικά δυσμενές οικονομικό περιβάλλον στην Ελλάδα και παγκοσμίως, η ελληνική ναυτιλία διατήρησε την ηγετική της θέση. (UGS Annual Report 2016-2017)

Ο στόλος ανέρχεται σε 4.585 πλοία (πλοία άνω των 1.000 gt), χωρητικότητας 342,75

εκατομμυρίων τόνων deadweight (dwt) – αύξηση περίπου 0.5% σε σχέση με το προηγούμενο έτος– που αντιπροσωπεύει το 19,19% του παγκόσμιου στόλου σε dwt και το 48,29% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Αμφότερα τα ποσοστά παρουσιάζουν ανοδική πορεία συγκρινόμενα με τα προηγούμενα έτη. Το 2016 η ελληνική σημαία αριθμούσε 759 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 42.38 εκατομμυρίων gt. Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση διεθνώς και τη δεύτερη στην ΕΕ (σε dwt). (UGS Annual Report 2016-2017)

Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος ελέγχει το 27,76% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,53% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων χύδην φορτίων και το 15,54% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παράγωγων προϊόντων πετρελαίου.

Παρά τη συρρίκνωση της χρηματοδότησης και τη χαμηλή ναυλαγορά, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 288 πλοία (άνω των 1.000 gt), αντιπροσωπεύοντας 29,06 εκατομμύρια dwt σε σύνολο 2.717 παραγγελιών χωρητικότητας 192,66 εκατομμυρίων dwt νέων πλοίων μέχρι το τέλος του 2016. (UGS Annual Report 2016-2017)

Από αυτά τα πλοία, 187 ήταν δεξαμενόπλοια που αντιστοιχούν στο 25,33% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, στα οποία συμπεριλαμβάνονται 49 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου LNG / LPG που ανέρχονται στο 19,21% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, 77 πλοία μεταφοράς ξηρών χύδην φορτίων που αντιστοιχούν στο 9,44% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, και 22 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν στο 5,13% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία. (UGS Annual Report 2016-2017)

Οι Έλληνες εφοπλιστές συνεχίζουν την ανανέωση του στόλου τους επενδύοντας σε σύγχρονα, τεχνολογικά προηγμένα, αποδοτικά και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία, με μία τάση προς μεγαλύτερα πλοία κατά μέσο όρο. (UGS Annual Report 2016-2017)

Το ηλικιακό προφίλ της ελληνικής σημαίας το 2016 ήταν 13,2 έτη και του ελληνόκτητου στόλου 11,3 έτη, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 14,6 έτη. (UGS Annual Report 2016-2017)

Η Ελλάδα παραμένει στη Λευκή Λίστα STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping International Convention for Seafarers) του Διεθνούς Ναυτιλιακού

Οργανισμού (International Maritime Organization - IMO) και η ελληνική σημαία περιλαμβάνεται στη Λευκή Λίστα του Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU), ενώ είναι ένας από τους πιο ασφαλείς στόλους παγκοσμίως καθώς μόλις 0,76% του στόλου (με βάση τον αριθμό πλοίων) ή 0,16% του στόλου (με βάση τη χωρητικότητα) ενεπλάκη σε μικρά ναυτικά ατυχήματα το 2016. (UGS Annual Report 2016-2017)

4. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

4.1 Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών

Η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών (ΔΕΚΝ) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π) μεριμνά για την ανάπτυξη και εφαρμογή συστημάτων εκπαίδευσης, μετεκπαίδευσης και επιμόρφωσης ναυτικών, για την εύρυθμη λειτουργία των αντίστοιχων δημόσιων και ιδιωτικών σχολών και για το σχεδιασμό και την εφαρμογή μέτρων που αποσκοπούν στην προσέλκυση και την εισαγωγή νέων στο ναυτικό επάγγελμα καθώς και την έκδοση πιστοποιητικών θαλάσσιας υπηρεσίας. (Τηρούμενα αρχεία της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π/ ΔΕΚΝ)

Οι αρμοδιότητες της ΔΕΚΝ προβλέπονται στο άρθρο 21 του Π.Δ. 103/2014 (ΦΕΚ Α' 170) "Όργανισμός του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου". Σημαντικό μέρος αυτών αποτελεί ο καθορισμός των προϋποθέσεων εισαγωγής στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.), η επίβλεψη και η διοίκηση αυτών, η έκδοση κανονισμού λειτουργίας των Δημόσιων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού, η θέσπιση εκπαιδευτικών προγραμμάτων, οργάνων και οδηγών σπουδών, η προμήθεια εξοπλισμού, η συνδρομή στη διαδικασία των προσλήψεων, η παρακολούθηση του θαλάσσιου εκπαιδευτικού πλου των δοκίμων, η πιστοποίηση των ναυτικών. (Τηρούμενα αρχεία της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π/ ΔΕΚΝ)

Επιπρόσθετα, η ΔΕΚΝ βεβαιώνει και πιστοποιεί την επαγγελματική κατάρτιση και ικανότητα και άλλων κατηγοριών αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού (όπως είναι οι Οικονομικοί Αξιωματικοί και το προσωπικό γενικών υπηρεσιών), διοργανώνοντας τις σχετικές προς πιστοποίηση αυτών εξετάσεις.

Επιβλέπει επίσης την επί πλοίου κατάρτιση των πληρωμάτων καταστρώματος και μηχανής και συνδράμει στον προγραμματισμό του προϋπολογισμού της αρμόδιας οικονομικής Διεύθυνσης του Υπουργείου, ενώ παρακολουθεί τις εργασίες διεθνών οργανισμών και συνεργάζεται με φορείς εσωτερικού και εξωτερικού σε θέματα χορήγησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας.

Η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών συγκροτείται από τα εξής Τμήματα:

- Κανονισμών & Εκπαιδευτικών Προγραμμάτων
- Οργάνωσης και Λειτουργίας Σχολών Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Ν.)
- Επιμόρφωσης και Μετεκπαίδευσης Ναυτικών
- Αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας

Επιπλέον, στη διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών υπάγεται και το γραφείο σταδιοδρομίας το οποίο συστάθηκε σύμφωνα με το άρθρο 23 του Ν. 4150/2013 (ΦΕΚ Α' 102), “Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις”. (Νόμος 4150/2013)

Σκοπός του Γραφείου Σταδιοδρομίας είναι να γίνει ο συνδετικός κρίκος μεταξύ των δοκίμων των Α.Ε.Ν. και των ναυτιλιακών εταιρειών, προκειμένου να διευκολυνθεί η ναυτολόγησή τους σε πλοία των εταιρειών για την ολοκλήρωση της πρώτης τους άσκησης, μέσω των υποχρεωτικών θαλάσσιων εκπαιδευτικών ταξιδιών, συνολικής διάρκειας 12 μηνών θαλάσσιας υπηρεσίας κατευθυνόμενης εκπαίδευσης.

Μέσω του ειδικού πληροφοριακού συστήματος και της διαδικτυακής πλατφόρμας, το Γραφείο Σταδιοδρομίας εξυπηρετεί τόσο τους σπουδαστές, όσο και τις ναυτιλιακές εταιρίες στη διαδικασία ναυτολόγησής τους, για την πραγματοποίηση του Α' και Β' Θαλάσσιου Εκπαιδευτικού Ταξιδιού. (Νόμος 4150/2013)

4.2 Υφιστάμενο σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης

Η Ελλάδα ως παραδοσιακή ναυτιλιακή χώρα, έχει εγκαθιδρύσει ένα εκπαιδευτικό σύστημα που εγγυάται την υψηλού επιπέδου επαγγελματική κατάρτιση των Ελλήνων Ναυτικών ούτως ώστε αυτοί να μπορούν να ανταποκρίνονται πλήρως στις ολοένα και αυξανόμενες απαιτήσεις που επιβάλλονται από τη διεθνή δραστηριότητα της ναυτιλίας, από την τεχνολογική εξέλιξη και φυσικά από το θεσμικό πλαίσιο που τη διέπει σε εθνικό, ενωσιακό και διεθνές επίπεδο.

Προκειμένου να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του ελληνικού στόλου τόσο σε ποιότητα όσο και σε ποσότητα, δημιούργησε ένα Σύστημα Ναυτικής Εκπαίδευσης που ανταποκρίνεται στις ανάγκες της και στις απαιτήσεις της διεθνούς νομοθεσίας.

Η εκπαίδευση και η αξιολόγηση των ναυτικών τελεί υπό τη διοίκηση, την εποπτεία και την παρακολούθηση της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υ.ΝΑ.Ν.Π. (Μελέτη για την αναβάθμιση του συστήματος της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΕΣΠΑ 2014-2020))

Οι Έλληνες δόκιμοι αξιωματικοί ακολουθούν μαθήματα που παρέχονται από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.) οι οποίες λειτουργούν σε όλη την ηπειρωτική και νησιωτική επικράτεια της χώρας, όπως παρουσιάζονται παρακάτω:

- **Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού**

1. Α.Ε.Ν / ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

- ✓ Σχολή Πλοιάρχων

- ✓ Σχολή Μηχανικών

2. Α.Ε.Ν / ΗΠΕΙΡΟΥ

- ✓ Σχολή Πλοιάρχων

3. Α.Ε.Ν / ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ

- ✓ Σχολή Πλοιάρχων

4. Α.Ε.Ν / ΚΡΗΤΗΣ

- ✓ Σχολή Πλοιάρχων

- ✓ Σχολή Μηχανικών

5. Α.Ε.Ν / ΚΥΜΗΣ

- ✓ Σχολή Πλοιάρχων

6. Α.Ε.Ν / ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

- ✓ Σχολή Πλοιάρχων

- ✓ Σχολή Μηχανικών

7. Α.Ε.Ν / ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ

- ✓ Σχολή Πλοιάρχων

8. Α.Ε.Ν / ΣΥΡΟΥ

- ✓ Σχολή Πλοιάρχων

9. Α.Ε.Ν / ΧΙΟΥ

- ✓ Σχολή Μηχανικών

10. Α.Ε.Ν / ΥΔΡΑΣ

- ✓ Σχολή Πλοιάρχων

Κατά την ίδρυση και λειτουργία των Α.Ε.Ν. λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες της εμπορικής ναυτιλίας, η δυνατότητα απορρόφησης των αποφοίτων στην αγορά εργασίας καθώς και η δυνατότητα εκπαίδευσης από αυτές. (Μελέτη για την αναβάθμιση του συστήματος της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΕΣΠΑ 2014-2020)

Στους Αξιωματικούς Εμπορικού Ναυτικού, μετά την αποφοίτησή τους από τις Α.Ε.Ν. προσφέρονται μαθήματα μετεκπαίδευσης και ανανέωσης γνώσεων. Για το σκοπό αυτό λειτουργούν τρία Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (Κ.Ε.Σ.Ε.Ν), Πλοιάρχων και Μηχανικών (Πειραιάς) και Ραδιοηλεκτρονικών – Ραδιοεπικοινωνιών (Ασπρόπυργος), όπου μετεκπαιδεύονται υποχρεωτικά οι Αξιωματικοί Εμπορικού Ναυτικού προκειμένου να εξελιχθούν επαγγελματικά, ενώ επίσης, παρέχεται εκπαίδευση σε εξειδικευμένα θέματα για υπηρεσία επί ειδικού τύπου πλοίων (δεξαμενόπλοια – επιβατηγά, ασφάλεια), ώστε να είναι ικανοί να ακολουθήσουν τις εξειδικευμένες τεχνολογίες της εργασίας τους. (Μελέτη για την αναβάθμιση του συστήματος της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΕΣΠΑ 2014-2020)

- **Κέντρα επιμόρφωσης στελεχών εμπορικού ναυτικού**

Υπάρχουν τρία κέντρα επιμόρφωσης στελεχών εμπορικού ναυτικού, τα οποία είναι τα ακόλουθα:

- ✓ Κ.Ε.Σ.Ε.Ν / Πλοιάρχων (ΚΕΣΕΝ/Π)
- ✓ Κ.Ε.Σ.Ε.Ν / Μηχανικών (ΚΕΣΕΝ/Μ)
- ✓ Κ.Ε.Σ.Ε.Ν ΡΗ – ΡΕ (Ραδιοηλεκτρονικών – Ραδιοεπικοινωνιών)

Επιπλέον, λειτουργούν δύο σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων (ΣΣΠΜ Ασπρόπυργος – Μηχανιώνα) όπου παρέχεται η βασική και προχωρημένη εκπαίδευση στα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα των πλοίων προς τους ναυτικούς όλων των βαθμίδων. Η εκπαίδευση στα Κ.Ε.Σ.Ε.Ν και στις Σχολές Σωστικών – Πυροσβεστικών

Μέσων εποπτεύεται επίσης από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και παρέχεται δωρεάν. Τέλος υπάρχει και η Δημόσια Σχολή Εμπορικού Ναυτικού Μετεκπαίδευσης Θαλαμηπόλων. (Μελέτη για την αναβάθμιση του συστήματος της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΕΣΠΑ 2014-2020))

- **Σχολή μετεκπαίδευσης και κατάρτισης στελεχών εμπορικού ναυτικού**

Υπάρχουν τέσσερις τέτοιες σχολές, οι οποίες είναι οι ακόλουθες:

- ✓ Δ.Σ.Ε.Ν / ΣΠΜ / Ασπροπύργου (Δημόσια Σχολή Εμπορικού Ναυτικού Σωστικών & Πυροσβεστικών Μέσων Ασπροπύργου)
- ✓ Δ.Σ.Ε.Ν / ΣΠΜ / Μακεδονίας (Δημόσια Σχολή Εμπορικού Ναυτικού Σωστικών & Πυροσβεστικών Μέσων Μακεδονίας)
- ✓ Δ.Σ.Ε.Ν / ΜΕΤ / Θαλαμηπόλων (Δημόσια Σχολή Εμπορικού Ναυτικού Μετεκπαίδευσης Θαλαμηπόλων)

4.3 Προϋποθέσεις εισαγωγής σπουδαστών στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού

Όσον αφορά τις κυριότερες προϋποθέσεις για την εισαγωγή των ατόμων στις ακαδημίες του εμπορικού ναυτικού, αυτές συνοψίζονται στις ακόλουθες: (Εσωτερικός Κανονισμός Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Κ/Α.Ε.Ν.)

- Να είναι κάτοχος τίτλου απόλυσης Ενιαίου Λυκείου ή άλλου ισότιμου τίτλου σχολείου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης του εσωτερικού ή αντίστοιχου τίτλου του εξωτερικού που να παρέχει δικαίωμα εισαγωγής σε Ανώτερες Σχολές ή του European Baccalaureat που εκδίδεται από Ευρωπαϊκό Σχολείο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ή κάτοχος πτυχίου του Ενιαίου τριετούς κύκλου σπουδών Ναυτικού και Ναυτιλιακού τομέα ή τομέων Β' κύκλου σπουδών ΤΕΕ (ορισμένων ειδικοτήτων).
- Να έχει την ελληνική ιθαγένεια.
- Να μην έχει συμπληρώσει το 27ο έτος της ηλικίας του.
- Να είναι υγιής και να γνωρίζει κολύμβηση.

- 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 λαθρεμπόριο 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.

Εν συνεχεία, μετά την ολοκλήρωση των σπουδών τους, οι απόφοιτοι των Α.Ε.Ν. αποκτούν τίτλο σπουδών Τρίτης Βαθμίδας Εκπαίδευσης και ταυτόχρονα αποδεικτικό ναυτικής ταυτότητας Γ' τάξης Πλοιάρχου ή Μηχανικού Ε.Ν. Επίσης, μπορούν να πραγματοποιήσουν μεταπτυχιακές σπουδές σε σχολές του εσωτερικού και εξωτερικού σε ειδικότητες που είναι αναγκαίες στο χώρο της Ναυτιλίας.

Από τη στιγμή που ένας απόφοιτος Λυκείου ή Τεχνολογικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης επιλέξει τη σταδιοδρομία στη ναυτιλία, έχει προοπτικές για άμεση επαγγελματική αποκατάσταση και στη συνέχεια για επαγγελματική εξέλιξη με σημαντικές οικονομικές απολαβές.

Επίσης, οι απόφοιτοι Α.Ε.Ν. μπορούν να εξελιχθούν σε Β' Πλοιάρχους ή Μηχανικούς και στη συνέχεια σε Α' Πλοιάρχους ή Μηχανικούς, αφού πραγματοποιήσουν θαλάσσια υπηρεσία και την κατάλληλη επιμόρφωση. Σήμερα, η απαιτούμενη θαλάσσια υπηρεσία για τη βαθμολογική προαγωγή σε Πλοιάρχους ή Μηχανικούς Β' είναι 24 μήνες (από 36 που ήταν πριν) και για την προαγωγή σε Πλοιάρχους ή Μηχανικούς Α' είναι 36 μήνες (από 48 που ήταν για τους Πλοιάρχους). (Εσωτερικός Κανονισμός Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Κ/Α.Ε.Ν.)

Αξίζει να σημειωθεί επίσης, ότι η σταδιοδρομία στη Ναυτιλία δεν περιορίζεται όμως μόνο στα πλοία. Γύρω απ' αυτήν δραστηριοποιούνται και πολλοί άλλοι κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας, όπως ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυπηγήσεις, επισκευές, εφοδιασμοί, πρακτορεύσεις, νηογνώμονες, ασφαλίσεις, παρεμφερείς Δημόσιοι και Ιδιωτικοί Οργανισμοί κ.ά.

Αυτοί προσφέρουν εναλλακτικές δυνατότητες απασχόλησης και ουσιαστικές προοπτικές εξέλιξης, ανάλογα με τη θέληση και τη φιλοδοξία του καθενός. Με τις γνώσεις και την εμπειρία που αποκτά ο Αξιωματικός όταν υπηρετεί στα πλοία, έχει όλες τις ουσιαστικές προϋποθέσεις που του επιτρέπουν να σταδιοδρομήσει αργότερα και στην ξηρά. Πολλά ανώτερα και ανώτατα στελέχη που απασχολούνται σήμερα στους

παραπάνω κλάδους προέρχονται από τις τάξεις των Αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού. (Εσωτερικός Κανονισμός Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Κ/Α.Ε.Ν.)

4.4 Θαλάσσιο εκπαιδευτικό ταξίδι

Οι σπουδαστές των Α.Ε.Ν. κατόπιν επιτυχούς εισαγωγής τους στις σχολές καλούνται να ανταπεξέλθουν σε ένα συνδυασμό θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης προκειμένου εν τέλει να καταφέρουν να αποκτήσουν το πτυχίο και το δίπλωμα του Πλοιάρχου και Γ' Τάξεως ή Μηχανικού Γ' Τάξεως Ε.Ν. με τα αντίστοιχα επαγγελματικά δικαιώματα. (Κανονισμός Σπουδών Σχολών Πλοιάρχων και Μηχανικών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού) (Κ.Σ/Α.Ε.Ν.)

Κατά τη διάρκεια φοίτησης στις Α.Ε.Ν., οι Πλοίαρχοι αποκτούν βασικές γνώσεις υποδομής σε Μαθηματικά, Φυσική, Μετεωρολογία, Πληροφορική και Αγγλικά, καθώς και σε μαθήματα ειδικότητας όπως Ναυτιλία, Ευστάθεια Φόρτωσης, Διεθνείς Κανονισμοί, Επικοινωνίες, Οικονομική Εκμετάλλευση πλοίου, Ναυτικό Δίκαιο κ.λπ., ενώ οι Μηχανικοί αποκτούν βασικές γνώσεις υποδομής σε Μαθηματικά, Φυσική, Χημεία, Πληροφορική και Αγγλικά, καθώς και σε μαθήματα ειδικότητας όπως Θερμοδυναμική, Αντοχή Υλικών, Μηχανές Εσωτερικής Καύσης, Ναυτικές Μηχανές και Βοηθητικά Μηχανήματα πλοίου, Ηλεκτρικές Μηχανές, Συστήματα Αυτόματου Ελέγχου κ.λπ. (Κανονισμός Σπουδών Σχολών Πλοιάρχων και Μηχανικών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού) (Κ.Σ/Α.Ε.Ν.)

Οι σπουδαστές γίνονται πτυχιούχοι μετά την παρέλευση της προβλεπόμενης χρονικής διάρκειας σπουδών εφόσον:

- ✓ έχουν παρακολουθήσει με επιτυχία όλα τα μαθήματα σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού Σπουδών των ΑΕΝ
- ✓ ολοκληρώσει επιτυχώς την πτυχιακή του εργασία
- ✓ περατώσει με επιτυχία τα θαλάσσια εκπαιδευτικά ταξίδια.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι σαν θαλάσσια εκπαιδευτική περίοδος ορίζεται το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο σπουδαστής εκτελεί την πρακτική του εκπαίδευση επί του πλοίου και πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια του ακαδημαϊκού έτους.

Στην πραγματικότητα, υπάρχουν δύο θαλάσσιες εκπαιδευτικές περιόδους οι οποίες πραγματοποιούνται σε πλοία όλων των κατηγοριών (εκτός των τοπικών πλοίων) πάνω από 500 κόρους ολικής χωρητικότητας (κ.ο.χ.) για την ειδικότητα του Δόκιμου Καταστρώματος και σε πλοία άνω των 500 κ.ο.χ. που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 450 kw, για την ειδικότητα του Δόκιμου Μηχανής, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 2 του Π.Δ. 251/1999.

Ειδικότερα, κατά τη διάρκεια της Α' θαλάσσιας εκπαιδευτικής περιόδου ο σπουδαστής υποχρεούται να πραγματοποιήσει εκπαιδευτικό ταξίδι διάρκειας 5-6 μηνών και κατά τη διάρκεια της Β' θαλάσσιας εκπαιδευτικής περιόδου εκπαιδευτικό ταξίδι διάρκειας 6-7 μηνών. Για την απόκτηση του διπλώματος Πλοιάρχου Γ' Τάξεως ή Μηχανικού Γ' Τάξεως Ε.Ν. απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί, η συνολική διάρκεια και των δύο εκπαιδευτικών ταξιδιών να μην είναι μικρότερη των δώδεκα (12) μηνών τηρουμένων πάντα ελάχιστων απαιτήσεων συναφούς νομοθεσίας (Κόροι Ολικής Χωρητικότητας συνδυαστικά με KW Κύριας Μηχανής πρόωσης πλοίου, τοπικοί πλόες, πλόες εντός και πέριξ λιμένος).

Επιπλέον, κατά τη διάρκεια κάθε εκπαιδευτικού ταξιδιού ο σπουδαστής συμπληρώνει:

- Ειδικό εγχειρίδιο Κατευθυνόμενης Εκπαίδευσης επί Πλοίου (Κ.Ε.Π) (Χορηγούνται από τη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υ.ΝΑ.Ν.Π. στους σπουδαστές που θεμελίωσαν το δικαίωμα εκτέλεσης του ταξιδιού.)
- Ημερολόγιο απασχόλησης (Ο υπεύθυνος αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής του πλοίου, που είχε αναλάβει την εκπαίδευση του σπουδαστή, συντάσσει σχετική έκθεση της εν γένει επίδοσής του θεωρημένη από τον Πλοίαρχο, την οποία παραδίδει στον σπουδαστή για να την προσκομίσει στη σχολή του). (Κανονισμός Σπουδών Σχολών Πλοιάρχων και Μηχανικών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού) (Κ.Σ/Α.Ε.Ν.)

4.5 Προϋποθέσεις και αναγκαία εκπαιδευτικά ζητήματα

4.5.1 Η διεθνής σύμβαση STCW

Η Διεθνής Σύμβαση “Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών 1978 (STCW)”, κυρώθηκε από την χώρα μας με το Ν.

1314/1983 (A2) και η αναθεώρησή της που πραγματοποιήθηκε το 2010, ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με Π.Δ. 79/2012 (ΦΕΚ Α' 137). (Τηρούμενα αρχεία της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π/ ΔΕΚΝ)

Σύμφωνα με την αναθεωρημένη Σύμβαση καθορίζονται νέες απαιτήσεις ως προς την παρεχόμενη εκπαίδευση, τα προσόντα, τις προϋποθέσεις πιστοποίησης και τήρησης των φυλακών των ναυτικών των κλάδων προσωπικού καταστρώματος, μηχανής και τηλεπικοινωνίας των πλοίων.

Την 20/10/2014 στο ΦΕΚ Α' 132 δημοσιεύθηκε το Προεδρικό Διάταγμα 141/2014 “Προϋποθέσεις απόκτησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και δικαιώματα υπηρεσίας στα πλοία και άλλες διατάξεις – Αντικατάσταση Προεδρικού Διατάγματος 243/1998” με το οποίο εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία περί απόκτησης Αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις της Δ.Σ. STCW 1978, όπως τροποποιήθηκε. (Τηρούμενα αρχεία της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π/ ΔΕΚΝ)

Συνεπεία ανωτέρω δημοσίευσης, τροποποιείται η εθνική νομοθεσία περί των προϋποθέσεων απόκτησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας (Α.Ν.Ι.) καθώς και των δικαιωμάτων υπηρεσίας στα πλοία. (Τηρούμενα αρχεία της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π/ ΔΕΚΝ)

4.5.2 Η επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση στο πλαίσιο της ναυτικής εκπαίδευσης

Η επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση (VET), στο πεδίο της Ναυτικής Εκπαίδευσης, ρυθμίζεται από τη Διεθνή Σύμβαση STCW του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας (IMO). Η Σύμβαση έχει ως στόχο τον καθορισμό παγκόσμιων προτύπων και προδιαγραφών σχετικά με την ναυτική εκπαίδευση, καθώς και τον καθορισμό των προσόντων των αξιωματικών φυλακής.

Η STCW/95 καθιερώνει επίσης τις άμεσες ευθύνες των ναυτιλιακών εταιρειών που θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί έχουν υποβληθεί στις απαραίτητες διαδικασίες εξοικειώσεως πάνω στο πλοίο καθώς και διακοπών για ξεκούραση. Οι διαχειρίστριες ναυτιλιακές εταιρείες οφείλουν να ενθαρρύνουν όλους τους αξιωματικούς ώστε να

συμμετέχουν ενεργά στην εκπαίδευση των νέων πληρωμάτων και να ελέγχουν την πρόοδο του νεαρότερου προσωπικού.

Μέσω της STCW προβλέπονται ομοίως μέτρα για τους λιμενικούς ελέγχους και τους λόγους που μπορεί να κρατηθεί ένα πλοίο σε ένα λιμάνι ενώ, πέραν των ανωτέρω καθορίζονται αυξημένες απαιτήσεις για γνώση της αγγλικής γλώσσας από τους ναυτικούς (ικανότητα επικοινωνίας με άλλα πλοία και παράκτιους σταθμούς, κατανόηση χαρτών, μετεωρολογικών δελτίων, ναυτικών εκδόσεων, τεχνικών οδηγιών).

Παρά τη διεθνή σύμβαση STCW, υπάρχουν μεγάλες διαφορές μεταξύ των διαφορετικών χωρών και εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, σχετικά με το περιεχόμενο και τη δομή της ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης (MET).

Το γεγονός ότι δεν υπάρχει ένα κοινό σύστημα Ναυτικής Εκπαίδευσης, έχει οδηγήσει σε σημαντικές αποκλίσεις στα εκπαιδευτικά αποτελέσματα σε εθνικό επίπεδο, σε επίπεδο εκπαιδευτικού ιδρύματος, αλλά και στα διαφορετικά συστήματα πιστοποίησης ναυτικών τα οποία εφαρμόζονται από μεμονωμένα κράτη – μέλη του IMO.

Η κατάρτιση, σε ορισμένα κράτη, υπερβαίνει τις απαιτήσεις της STCW ενώ σε άλλα μετά βίας πληροί τις ελάχιστες προδιαγραφές. Έτσι, σήμερα υπάρχουν διαφορετικά προγράμματα σπουδών (curricula) σε ιδρύματα IMO ανά τον κόσμο ενώ ταυτόχρονα υπάρχει έλλειψη ενιαίων συστημάτων διαπίστευσης των προγραμμάτων σπουδών των ιδρυμάτων MET. (Μελέτη για την αναβάθμιση του συστήματος της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΕΣΠΑ 2014-2020)

Επίσης υπάρχουν πολλοί και διαφορετικοί τύποι αρμόδιων φορέων οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την Ναυτική Εκπαίδευση σε εθνικό επίπεδο και τον καθορισμό των οργανωτικών δομών μεταξύ των συστημάτων MET και των εθνικών συστημάτων εκπαίδευσης. Οι διακρατικές συστάσεις και οι κανονισμοί που απορρέουν από διαφορετικές πηγές, δεν αφήνουν το ναυτικό πεδίο σε ιδιαίτερα πλεονεκτική θέση. (Μελέτη για την αναβάθμιση του συστήματος της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΕΣΠΑ 2014-2020)

Τέλος, το ECVET (European Credit System for Vocational Education and Training) θέτει ένα γενικό πλαίσιο ειδικών απαιτήσεων στην επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση.

Σκοπός του είναι η δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Συστήματος Ακαδημαϊκών Μονάδων για την Επαγγελματική Εκπαίδευση και Κατάρτιση (ECVET) ώστε να διευκολυνθεί η

μεταφορά, η αναγνώριση και η συσσώρευση των αξιολογημένων μαθησιακών αποτελεσμάτων, τα οποία επιτεύχθηκαν σε τυπικά, μη τυπικά ή άτυπα πλαίσια από άτομα τα οποία επιδιώκουν να αποκτήσουν ένα επαγγελματικό προσόν. (Μελέτη για την αναβάθμιση του συστήματος της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΕΣΠΑ 2014-2020))

4.5.3 Συστήματα πιστοποίησης

Η εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Πλαισίου Προσόντων (European Qualification Framework - EQF) αφορά σχεδόν όλα τα ακαδημαϊκά και επαγγελματικά πεδία, καθώς και τα Ιδρύματα Ναυτικής Εκπαίδευσης. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός European Maritime Safety Agency (EMSA) παρουσιάζει σημαντική προσπάθεια σχετικά με την επίτευξη κοινών προτύπων για την ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση ώστε να εξασφαλιστεί η αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών των αρμοδιοτήτων φορέων εκπαίδευσης σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Είναι κατανοητό ότι η ΕΕ χρειάζεται ένα κοινό αποδεκτό σύστημα διαπίστευσης για το πλαίσιο της Ναυτικής Εκπαίδευσης και κατάρτισης από τα ακαδημαϊκά και τα επαγγελματικά προγράμματα.

Τα προγράμματα της ΕΕ που σχετίζονται με το πλαίσιο της Ναυτικής Εκπαίδευσης και κατάρτισης, όπως για παράδειγμα το UniMET (Unification of Maritime Education and Training), θεωρούνται ένα κατάλληλο εργαλείο για την υποστήριξη δημιουργίας ενός συστήματος πιστοποίησης που παρέχει από κοινού ένα συμφωνηθέν αξιόπιστο, συμβατό και ολοκληρωμένο πρότυπο ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης.

Το εύρος των Προγραμμάτων Ναυτικής Εκπαίδευσης, περιλαμβάνει τόσο την επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση (VET), όσο και την Ανώτατη Εκπαίδευση (HE), που αφορούν κυρίως σπουδές επιχειρησιακού επιπέδου Ναυτικής Εκπαίδευσης επιπέδων 4-5 του Ευρωπαϊκού Πλαισίου Προσόντων (EQF) και σπουδές διαχειριστικού επιπέδου επιπέδων 6-7 του EQF. (Μελέτη για την αναβάθμιση του συστήματος της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΕΣΠΑ 2014-2020))

Λόγω των μεταρρυθμίσεων της Bologna, τα εθνικά συστήματα HE έχουν πολλά περισσότερα κοινά απ' ό,τι τα συστήματα VET. Τα ιδρύματα Ανώτατης Εκπαίδευσης

βασίζονται σε μονάδες (modules) και χρησιμοποιούν το σύστημα ECTS. (Μελέτη για την αναβάθμιση του συστήματος της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΕΣΠΑ 2014-2020))

4.5.4 Το πλαίσιο της ναυτικής εκπαίδευσης εντός του εθνικού πλαισίου εκπαίδευσης

Τα προγράμματα ναυτικής εκπαίδευσης πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις της IMO STCW, συμπεριλαμβανομένων όλων των υποχρεωτικών μαθημάτων ασφάλειας/βοήθειας (όπως η πυρόσβεση), καθώς επίσης μια σειρά μαθημάτων όπως η Διαχείριση Ναυτικών Πόρων (MRM) και η Διαχείριση Πόρων Μηχανοστασίου (ERM). (Μελέτη για την αναβάθμιση του συστήματος της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΕΣΠΑ 2014-2020))

Τα προγράμματα Ναυτικής Εκπαίδευσης ανάλογα με τη χώρα, είτε περιλαμβάνουν πιστοποίηση επαγγελματικής επάρκειας IMO είτε παρέχεται η δυνατότητα από τους φοιτητές/σπουδαστές επιλογής του φορέα πιστοποίησης κατά την ολοκλήρωση των σπουδών τους.

Οι σπουδές επιχειρησιακού επιπέδου περιλαμβάνουν το πιστοποιητικό STCW A-II/1 αξιωματικού φυλακής γέφυρας και το πιστοποιητικό A-III/1 αξιωματικού μηχανικού βάρδιας. Οι διαχειριστικού επιπέδου σπουδές περιλαμβάνουν το πιστοποιητικό του IMO, A-II/2 των Πλοιάρχων και Υποπλοιάρχων ή το πιστοποιητικό A-III/2 Αξιωματικών Φυλακής Μηχανής. Στην Ευρώπη υπάρχουν τρεις προσεγγίσεις αναφορικά με την Ναυτική Εκπαίδευση & Κατάρτιση από δομές επαγγελματικής εκπαίδευσης (VET):

- **Τυποποιημένα προγράμματα σπουδών:** Όλοι οι σπουδαστές εκπαιδεύονται στο ίδιο πρόγραμμα κατάρτισης ανά ειδικότητα, με ολιστικές εξετάσεις στο τέλος. Αυτή η προσέγγιση είναι κυρίαρχη σε κεντροευρωπαϊκές χώρες με συστήματα εκπαίδευσης βασισμένα σε δομές κυρίως δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης όπως η Γαλλία ή η Πολωνία.
- **Σπονδυλωτές (Modularized) προσεγγίσεις:** Το περιεχόμενο όλων των προγραμμάτων εκπαίδευσης διαμορφώνεται σε μονάδες (Module). Κάθε εκπαιδευτικό ίδρυμα κατάρτισης είναι ελεύθερο να σχεδιάσει το εκπαιδευτικό του πρόγραμμα, επιλέγοντας τις μονάδες που μπορεί να παρέχει (ελέγχεται από τις εθνικές αρχές). Οι μονάδες

αξιολογούνται χωριστά. Αυτή η προσέγγιση είναι κυρίαρχη στις αγγλοσαξονικές χώρες.

- **Εσωτερικής ευελιξίας:** Τα προγράμματα σπουδών είναι τυποποιημένα ως προς το περιεχόμενο, αλλά όχι ως προς τη διάρκειά τους. Η προσέγγιση αυτή είναι κυρίαρχη σε συστήματα VET που βασίζονται στη μαθητεία, όπως η Γερμανία, για να εξασφαλιστεί η συμμετοχή των επιχειρήσεων (τυποποιημένα προγράμματα σπουδών επιβαρύνουν οικονομικά και τις ναυτιλιακές εταιρείες). Τα προγράμματα αυτά σέβονται τις ιδιαίτερες επαγγελματικές απαιτήσεις των επιχειρήσεων αλλά απαιτούν στο τέλος ολιστικές εξετάσεις. (Μελέτη για την αναβάθμιση του συστήματος της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΕΣΠΑ 2014-2020))

4.6 Ναυτικά φυλλάδια

4.6.1 Γενικά

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (άρθρο 56 Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου - Κ.Δ.Ν.Δ), απαγορεύεται η εργασία σε Ελληνικό πλοίο ή βοηθητικό ναυπήγημα, το οποίο είναι εφοδιασμένο με ναυτολόγιο, με την ιδιότητα ναυτικού ή εργάτη θαλάσσης σε όσους δεν έχουν απογραφεί σε ειδικό μητρώο. Η απογραφή ενεργείται από τις απογραφούσες Αρχές (Υ.ΝΑ.Ν.Π / Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας – ΔΝΕΡ, Λιμενικές Αρχές), οι οποίες έχουν εξουσιοδοτηθεί να διενεργούν απογραφές ναυτικών και να εκδίδουν Ναυτικά Φυλλάδια. (Δεληγιάννης, 2006)

Ειδικότερα, με Υπουργικές Αποφάσεις καθορίζονται ο τύπος των ναυτικών φυλλαδίων κατά κατηγορίες απογραφομένων, ο τρόπος έκδοσης, τήρησης και σε περίπτωση φθοράς ή απώλειας αντικατάστασης αυτών, τα στοιχεία που γράφονται σ' αυτά καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια που απαιτείται (άρθρο 62, παρ. 2 Κ.Δ.Ν.Δ.).

Από την άλλη πλευρά, ο Πλοίαρχος που παραλαμβάνει ναυτικό φυλλάδιο ναυτικού για ναυτολόγηση στο πλοίο, μπορεί να χρησιμοποιήσει αυτό, μόνο για να αποδείξει σε Αρχή την έναρξη και τη λήξη της εργασιακής σχέσης. Κάθε άλλη χρησιμοποίηση είναι παράνομη. Από τα άρθρα 18 παρ. (α) των Κανονισμών Εργασίας ΚΕΦΠ και ΚΕΥΕΠ, ορίζεται ότι ο πλοίαρχος φυλάσσει υπεύθυνα τα ναυτικά φυλλάδια των ναυτολογημένων στο πλοίο ναυτικών, τα οποία μετά την απόλυση αποδίδονται στους

ναυτικούς. (Δεληγιάννης, 2006)

Πιο συγκεκριμένα, στο ναυτικό φυλλάδιο καταχωρείται τόσο η σύμβαση της ναυτολόγησης όσο και η λύση αυτής. Η καταχώριση της σύμβασης ναυτολόγησης και η λύση αυτής στο ναυτικό φυλλάδιο προβλέπεται στην Υπουργική Απόφαση 70056/15/81 (άρθρο 3), αλλά και στην παρ. (2) του άρθρου 3 του προΐσχύοντος του Κ.Δ.Ν.Δ. Νομοθετικού πλαισίου Β.Δ. 721/55. (Δεληγιάννης, 2006)

Όσον αφορά την καταχώριση της απόλυσης, αυτή πραγματοποιείται από τον πλοίαρχο ελλείψει Αρχής στο ναυτικό φυλλάδιο είναι υποχρεωτική γιατί ουσιαστικά, χωρίς αυτή είναι αδύνατη η νέα ναυτολόγηση του ναυτικού, δεδομένου ότι η πρόσληψη ναυτικού, στο ναυτικό φυλλάδιο του οποίου δεν έχει καταχωρισθεί η πράξη της απόλυσης από το πλοίο στο οποίο ήταν προηγουμένως ναυτολογημένος αποτελεί σύμφωνα με την παρ. (σ) του άρθρου 246 του Κ.Δ.Ν.Δ. και το άρθρο 45 παρ. (α) του Ποινικού & Πειθαρχικού Κώδικα Εμπορικού Ναυτικού (ΠΠΚΕΝ), πειθαρχικό παράπτωμα του πλοίαρχου.

Αξίζει να σημειωθεί στο σημείο αυτό, ότι η παράλειψη καταχώρισης της πράξης της απόλυσης στο ναυτικό φυλλάδιο αποτελεί παράβαση καθήκοντος, πειθαρχικό παράπτωμα και αδικοπραξία (άρθρο 914 Αστικού Κώδικα) για τον πλοίαρχο, ενώ είναι σημαντικό ότι μετά την απόλυση του ναυτικού το ναυτικό φυλλάδιο παραδίδεται άμεσα σε αυτόν.

Αντίθετα, η μη απόδοση του ναυτικού φυλλαδίου στον κανονικά απολυόμενο ναυτικό από τον Πλοίαρχο του πλοίου αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα του πλοίαρχου (άρθρο 246 παρ. (ιδ) Κ.Δ.Ν.Δ. και άρθρο 45 παρ. (ιδ) ΠΠΚΕΝ). (Δεληγιάννης, 2006)

Επιπλέον, με την απογραφή του ο ναυτικός εφοδιάζεται με Ναυτικό Φυλλάδιο (άρθρο 62 Κ.Δ.Ν.Δ.), το οποίο είναι δημόσιο έγγραφο και αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο της ιδιότητας του ναυτικού και της ειδικότητας σε σχέση με τη ναυτική εργασία. Το ναυτικό φυλλάδιο χορηγείται στον ναυτικό που απογράφεται σαν απόδειξη εγγραφής του στο ειδικό μητρώο απογραφής ναυτικών. Η εγγραφή αυτή αποτελεί προϋπόθεση για την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος.

Όσον αφορά την κυριότητα, το ναυτικό φυλλάδιο ανήκει στο κράτος από το οποίο εκδίδεται χάριν καλύτερης εξυπηρέτησης των σκοπών της ναυτικής εργασίας και παραδίδεται στον ναυτικό ο οποίος δεν είναι κύριος αλλά απλά κάτοχος αυτού.

Από την πλευρά του, ο ναυτικός δεν μπορεί να το καταστρέψει, ούτε να αλλοιώσει το

περιεχόμενό του, ούτε να το μεταβιβάσει σε τρίτο ή να ασκήσει σε αυτό εμπράγματο δικαίωμα. Επίσης κανένας τρίτος (ιδιώτης ή Δημόσια Αρχή) μπορεί να παρακρατήσει αυτό. (Δεληγιάννης, 2006)

Τέλος, το ναυτικό φυλλάδιο ναυτικού που διαπράττει το αδίκημα της παρανόμου απουσίας σε ώρα φυλακής (άρθρο 205 Κ.Δ.Ν.Δ.), λιποταξίας (άρθρο 207 Κ.Δ.Ν.Δ.), μη προσέλευσης προς ανάληψη υπηρεσίας (άρθρο 208 Κ.Δ.Ν.Δ.), στάσης (άρθρο 213 Κ.Δ.Ν.Δ.) και βιαιοπραγίας (άρθρο 214 Κ.Δ.Ν.Δ.) σύμφωνα με το άρθρο 265 Κ.Δ.Ν.Δ. παραδίδεται από τον πλοίαρχο του πλοίου στο οποίο ήταν ναυτολογημένος ο ναυτικός που διέπραξε το αδίκημα, στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή κατά τον κατάπλου του πλοίου. Η Αρχή που παραλαμβάνει το ναυτικό φυλλάδιο αποστέλλει αυτό μαζί με τα άλλα στοιχεία της δικογραφίας στο Υ.ΝΑ.Ν.Π./ Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας (ΔΝΕΡ).

4.6.2 Έκδοση ναυτικού φυλλαδίου

Αναφορικά με την έκδοση ναυτικού φυλλαδίου με τις αριθμό 70056/15/81 και 70056/8428/83 Υπουργικές Αποφάσεις καθορίστηκαν τα παρακάτω δικαιολογητικά: (Δεληγιάννης, 2006)

1. Αίτηση ενδιαφερόμενου προς την απογραφούσα αρχή.
2. Αντίγραφο ποινικού μητρώου (τύπου Β), που αναφέρεται στην ποινική κατάσταση του υποψηφίου για απογραφή. Αυτό εκδίδεται από την εισαγγελία του τόπου γέννησής του, ή και μέσω της εισαγγελίας του τόπου κατοικίας του, η ισχύς του οποίου είναι τρίμηνη.
3. Επικυρωμένο φωτοαντίγραφο Αστυνομικού Δελτίου Ταυτότητας για εξακρίβωση της Ελληνικής ιθαγένειας και της εγγραφής του στα μητρώα Δήμου ή Κοινότητας.
4. Επικυρωμένο φωτοαντίγραφο απολυτηρίου Γυμνασίου.
5. Επικυρωμένο φωτοαντίγραφο πιστοποιητικού αποφοίτησης από τον βασικό κύκλο σπουδών σχολής Σωστικών και Πυροσβεστικών μέσων.
6. Πιστοποιητικό στρατολογίας τύπου Α.
7. Υπεύθυνη Δήλωση του Ν. 1599/86.
8. Πιστοποιητικό ιατρικής γνωμάτευσης που χορηγείται από την πρωτοβάθμια Υγειονομική Επιτροπή Απογραφόμενων Ναυτικών και Εργατών Θαλάσσης

(Υ.Ε.Α.Ν.Ε.Θ.) Πειραιά ή επαρχιών, στην οποία απευθύνεται ο ενδιαφερόμενος αφού προηγουμένως παραπεμφθεί σ' αυτήν από την απογραφούσα Λιμενική Αρχή.

9. Συγκατάθεση του πατέρα και της μητέρας (χρειάζεται για όσους δεν έχουν συμπληρώσει το 18ο έτος της ηλικίας τους).
10. Πρόσφατες φωτογραφίες.
11. Διπλότυπο είσπραξης.

4.6.3 Τύποι ναυτικού φυλλαδίου

Οι ναυτικοί που απογράφονται και ανάλογα των προσόντων που κατέχουν ή την υγειονομική καταλληλότητά τους, εφοδιάζονται με τον κατάλληλο κατά περίπτωση τύπο ναυτικού φυλλαδίου. Η καθιέρωση διαφορετικών τύπων ναυτικού φυλλαδίου έγινε για πρακτικούς και μόνο λόγους. (Δεληγιάννης, 2006)

Ο τύπος και η έκδοση των αναφερομένων στις κάτωθι (1) και (2) περιπτώσεις καθορίστηκε με τις αριθμ. 70056/15/02-01-81 και 70056/8428/23-12-83 Υπουργικές Αποφάσεις, ενώ στην περίπτωση (3) με την 3514/8/2000/16-03-2000.

- **Φυλλάδιο ναυτικού.** Μ' αυτό εφοδιάζονται οι απογραφόμενοι που δεν έχουν, ως προς την υγειονομική τους καταλληλότητα, κανένα περιορισμό στη δυνατότητα ναυτολόγησης και ναυτολογούνται σε θέσεις αντίστοιχες του κατεχομένου αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας.
- **Φυλλάδιο ναυτικού περιορισμένης χρήσης.** Οι ναυτικοί που απογράφονται με περιορισμένη δυνατότητα ναυτολόγησης, για λόγους υγείας, εφοδιάζονται με φυλλάδιο περιορισμένης χρήσης. Οι κάτοχοι τέτοιων ναυτικών φυλλαδίων έχουν δυνατότητα ναυτολόγησης μόνο στον κλάδο Μηχανής, Γενικών Υπηρεσιών και κατώτερου πληρώματος μηχανής σε θέσεις αντίστοιχες του κατεχομένου αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας. Η απογραφούσα αρχή κατά την έκδοση του ναυτικού φυλλαδίου διαγράφει την ένδειξη ή τις ενδείξεις που δεν ανταποκρίνονται στη σχετική γνωμάτευση της ανωτάτης υγειονομικής επιτροπής. Το φυλλάδιο αυτό είναι παρόμοιο με το Φυλλάδιο ναυτικού με μόνη τη διαφορά ότι οι σελίδες του έχουν χρώμα κίτρινο.

- **Ειδικό φυλλάδιο ναυτικού.** Οι ναυτικοί που κατέχουν τα προσόντα που καθορίζονται με το Π.Δ. 260/2001 εγγράφονται σε ειδικό μητρώο διαφορετικό από αυτό που εγγράφονται οι ναυτικοί που κατέχουν φυλλάδιο ναυτικού ή φυλλάδιο ναυτικού περιορισμένης χρήσης. Οι ναυτικοί αυτοί μέχρι να αποκτήσουν αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας (δίπλωμα, άδεια, πτυχίο) θεωρούνται ως μαθητευόμενοι ναυτικοί. Έτσι οι απογραφόμενοι με τις διατάξεις του Π.Δ. 260/2001, εφοδιάζονται με ειδικό φυλλάδιο ναυτικού, το οποίο αριθμεί 86 σελίδες και το εξώφυλλό του έχει χρώμα ερυθρό ανοικτό. Οι κάτοχοι τέτοιου φυλλαδίου μπορούν να εργασθούν σε όλες τις κατηγορίες εμπορικών πλοίων.

Οι απογραφόμενοι σύμφωνα με το Π.Δ. 260/2001, έχουν τα ίδια δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που καθορίζει η ισχύουσα νομοθεσία αναφορικά με την ασφάλιση, την υγειονομική προστασία, την εύρεση ναυτικής εργασίας και την επιδότηση σε περίπτωση ανεργίας. (Δεληγιάννης, 2006)

Επίσης η θαλάσσια υπηρεσία που αποκτάται προσμετράτε για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας με την επιφύλαξη των λοιπών προϋποθέσεων της νομοθεσίας που ισχύει κάθε φορά. (Δεληγιάννης, 2006)

Σε περίπτωση έκδοσης ειδικού φυλλαδίου ναυτικού ή αντιγράφου αυτού που απογράφηκε με περιορισμένη για λόγους υγείας δυνατότητα ναυτολόγησης, θα τίθεται σε κάθε σελίδα από την απογραφούσα αρχή, σφραγίδα με την ένδειξη ότι “ο κάτοχός του έχει τη δυνατότητα ναυτολόγησης μόνο στον κλάδο μηχανής” σύμφωνα με την ιατρική γνωμάτευση της Υ.Ε.Α.Ν.Ε.Θ. (Δεληγιάννης, 2006)

4.6.4 Έκδοση αντίγραφου ναυτικού φυλλαδίου

Η έκδοση του αντιγράφου του ναυτικού φυλλαδίου γίνεται από το Υ.ΝΑ.Ν.Π/ ΔΝΕΡ στις παρακάτω περιπτώσεις: (Δεληγιάννης, 2006)

- **Λόγω συμπλήρωσης ή φθοράς του ναυτικού φυλλαδίου.** Όταν συμπληρωθεί το ναυτικό φυλλάδιο από πράξεις ναυτολογήσεων, απολύσεων ή έχει υποστεί φθορά, μπορεί να αντικατασταθεί με την κατάθεση των απαιτούμενων δικαιολογητικών.
- **Λόγω απώλειας του ναυτικού φυλλαδίου.** Όταν χαθεί το ναυτικό φυλλάδιο μπορεί να

εκδοθεί αντίγραφο του με την κατάθεση των απαιτούμενων δικαιολογητικών.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι σε περιπτώσεις κατάσχεσης του ναυτικού φυλλαδίου λόγω παραβάσεων των άρθρων 216 και 217 του Π.Κ (περί πλαστογραφίας και περί πλαστογραφίας πιστοποιητικών). Η κατάσχεση γίνεται από τις Λιμενικές Αρχές οι οποίες χορηγούν στον ναυτικό βεβαίωση, στην οποία βεβαιώνεται η κατάσχεση του ναυτικού φυλλαδίου.

4.6.5 Διόρθωση εγγράφων στο ναυτικό φυλλάδιο που έγιναν αντικανονικά ή από παραδρομή

Αναφορικά με τη διόρθωση των εγγράφων στο ναυτικό φυλλάδιο, τα οποία είτε προήλθαν εκ παραδρομής είτε έγιναν αντικανονικά, αυτή πραγματοποιείται ανάλογα με τη φύση των διορθώσεων αυτών, οι οποίες είναι οι ακόλουθες:

- **Διόρθωση ειδικότητας ναυτολόγησης.** Κάθε ενδιαφερόμενος ναυτικός στο ναυτικό φυλλάδιο του οποίου καταχωρήθηκε λανθασμένα η ειδικότητα ναυτολόγησης σε πλοίο και επιθυμεί την διόρθωσή της πρέπει να υποβάλλει στο Υ.ΝΑ.Ν.Π./ ΔΝΕΡ αίτηση με την οποία να ζητά την διόρθωση της ειδικότητας ναυτολογήσεώς του. (Δεληγιάννης, 2006)
- **Διόρθωση εσφαλμένων εγγραφών που αφορούν τα λοιπά στοιχεία ναυτολόγησης ή απόλυσης.** Η ίδια διαδικασία με την παραπάνω ακολουθείται και σε περιπτώσεις αίτησης διόρθωσης εσφαλμένων εγγραφών που καταχωρήθηκαν στο ναυτικό φυλλάδιο και αφορούν στοιχεία ναυτολόγησης ή απόλυσης.
- **Διαγραφή ή τροποποίηση εγγραφών στο ναυτικό φυλλάδιο που έγιναν αντικανονικά.** Κάθε ναυτικός στο ναυτικό φυλλάδιο του οποίου έχουν καταχωρηθεί εσφαλμένες εγγραφές που αφορούν εγγραφές, εκτός εκείνων που επιτρέπεται ή επιβάλλονται από την σχετική νομοθεσία και επιθυμεί την διόρθωση ή διαγραφή τους από το ναυτικό φυλλάδιο, υποβάλλει στο Υ.ΝΑ.Ν.Π./ ΔΝΕΡ αίτηση μαζί με το ναυτικό φυλλάδιο, με την οποία ζητεί τη διαγραφή ή διόρθωση των εγγραφών, που έγιναν αντικανονικά. (Δεληγιάννης, 2006)

5. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ

5.1 Εισαγωγή

Τα πιστοποιητικά που οι διεθνείς συμβάσεις έχουν υπαγορεύσει να εκδοθούν και στη συνέχεια να διατηρηθούν και να ισχύουν, για κάθε ένα πλοίο, το οποίο υποχρεούται να υπόκειται σε διάφορες επιθεωρήσεις και ελέγχους, έτσι ώστε να διαπιστωθεί η καταλληλότητά τους, εκδίδονται από τον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Ειδικότερα, στο παρόν κεφάλαιο γίνεται ανάλυση και παρουσίαση των κυριότερων ειδών επιθεωρήσεων ανά τύπο πλοίου, σε συνδυασμό με τον τύπο των πιστοποιητικών και τη διάρκεια ισχύος των πιστοποιητικών (ετήσιες, ενδιάμεσες, περιοδικές, ανανεωτικές και έκτακτες), ενώ γίνεται επίσης αναφορά και στην επιθεώρηση εξωτερικού της γάστρας ανά τύπο πλοίου και πιστοποιητικού.

5.2 Τύποι επιθεώρησης

Οι κυριότερες αιτίες που οδηγούν στις ναυτικές επιθεωρήσεις διαφέρουν σημαντικά, λόγω του μεγάλου εύρους θεμάτων που απασχολούν. Συνεπώς, για τον κατάλληλο ορισμό μιας ναυτικής επιθεώρησης, απαραίτητη προϋπόθεση δεν είναι άλλη από την αναφορά στη βασική αιτία που προκαλεί την επιθεώρηση αυτή, καθώς και μια σειρά παραμέτρων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται για παράδειγμα τα μέρη που πραγματοποιούν την επιθεώρηση και έχουν άμεσο ενδιαφέρον για τα αποτελέσματα αυτής, καθώς επίσης και το άτομο το οποίο εκτελεί την επιθεώρηση, όπως επίσης και το σημείο στο οποίο πραγματοποιείται αυτή. (Χουμανίδης & Ζώη, 1999)

Προς αυτή την κατεύθυνση, είναι γεγονός, ότι οι επιθεωρήσεις είναι δυνατόν να ταξινομηθούν σε διαφορετικές κατηγορίες ανάλογα με τις κυριότερες παραμέτρους, στις οποίες δίνεται και η ανάλογη βαρύτητα.

Όπως είναι φανερό, η ύπαρξη διαφορετικών ταξινομήσεων οδηγεί στην ύπαρξη διαφορετικών τύπων επιθεωρήσεων, οι οποίες όμως καλύπτονται στη συνέχεια από άλλες ταξινομήσεις. (Χουμανίδης & Ζώη, 1999)

Πιο συγκεκριμένα, οι κυριότεροι λόγοι, οι οποίοι οδηγούν στην ταξινόμηση των επιθεωρήσεων σε κατηγορίες είναι οι ακόλουθοι: (Θανοπούλου, 1994)

- Κάλυψη συγκεκριμένων κανονισμών της νομοθεσίας σχετικά με το κομμάτι της συντήρησης, του εξοπλισμού και της εν γένει λειτουργίας του πλοίου.
- Ικανοποίηση ασφαλιστικών σκοπών, όπως είναι για παράδειγμα οι επιθεωρήσεις ζημιών ή οι επιθεωρήσεις εξακρίβωσης καταστάσεων.
- Επιθεωρήσεις φορτίων καθώς επίσης και φόρτο-εκφορτωτικών μέσων.

Από την άλλη πλευρά, σε περίπτωση που η ταξινόμηση των επιθεωρήσεων συντελούνταν έχοντας σαν κριτήριο το σκοπό της και όχι το αντικείμενο της, τότε οι επιθεωρήσεις με βάση το σκοπό θα μπορούσαν να ταξινομηθούν στις κάτωθι κατηγορίες: (Θανοπούλου, 1994)

- ✓ Επιθεωρήσεις με απώτερο σκοπό την πρόληψη
- ✓ Επιθεωρήσεις με απώτερο σκοπό την πιστοποίηση
- ✓ Επιθεωρήσεις με απώτερο σκοπό την πραγματογνωμοσύνη

Τέλος, όσον αφορά τις επιθεωρήσεις οι οποίες κρίνουν, ότι ένα πλοίο είναι το πλέον κατάλληλο για την πραγματοποίηση ενός συγκεκριμένου ταξιδιού ή της μεταφοράς ενός συγκεκριμένου φορτίου, τότε αυτές μπορούν να κατηγοριοποιηθούν στις επιθεωρήσεις με προληπτικό χαρακτήρα.

Ειδικότερα, οι κυριότεροι τύποι επιθεώρησης που αντιστοιχούν στις παραπάνω κατηγορίες είναι οι κάτωθι: (Θανοπούλου, 1994)

- **Επιθεωρήσεις Πρόληψης**
 - ✓ Επιθεώρηση πριν τη φόρτωση
 - ✓ Επίβλεψη φορτοεκφόρτωσης
 - ✓ Επιθεώρηση εξασφάλισης του φορτίου
 - ✓ Επιθεώρηση πριν τη ρυμούλκηση
 - ✓ Επιθεώρηση πριν το ταξίδι ή τον παροπλισμό (προσωρινό ή μόνιμο)

- **Επιθεωρήσεις Πιστοποίησης**

- ✓ Επιβεβαίωση ποσότητας και ποιότητας
- ✓ Επιθεώρηση καταλληλότητας - Συμβατότητα με κατασκευαστικά standards
- ✓ Επιθεωρήσεις κατάστασης (pre-purchase, on hire/off hire)

- **Επιθεωρήσεις Πραγματογνωμοσύνης**

- ✓ Επιθεωρήσεις βλαβών/αβαριών
- ✓ Επιθεωρήσεις απωλειών
- ✓ Επιθεωρήσεις συγκρούσεων

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί, ότι τα όρια των παραπάνω ταξινομήσεων αρκετές φορές δεν είναι ξεκάθαρα, απόρροια της υπερκάλυψης, στην οποία γίνεται αναφορά παραπάνω. Χαρακτηριστικά μπορεί να αναφερθεί, ότι η πρόληψη αποτελεί τον κυριότερο σκοπό των επιθεωρήσεων πριν την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού, ενώ ένα ιδιαίτερα πιθανό αποτέλεσμα της είναι η πιστοποίηση τόσο της καταλληλότητας του πλοίου για πλεύση, όσο και της γενικότερης κατάστασής του. (Θανοπούλου, 1994)

Αντίστοιχα, ο μη επαρκώς προσδιορισμένος και ξεκάθαρος διαχωρισμός των δύο τύπων επιθεώρησης, δηλαδή της πρόληψης και της πιστοποίησης, είναι απόρροια του γεγονότος ότι έχουν ομοιότητες, λόγω της ύπαρξης αρκετών κοινών στοιχείων. (Θανοπούλου, 1994)

Πιο συγκεκριμένα, η έκθεση η οποία συμπληρώνεται μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης έχει και στις δύο παραπάνω περιπτώσεις την μορφή ενός πιστοποιητικού, μέσω του οποίου ο επιθεωρητής προχωράει στην πιστοποίηση δεδομένων με ακρίβεια, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις περιλαμβάνει και την άποψή του.

Αντίθετα, οι επιθεωρήσεις πρόληψης και πιστοποίησης προηγούνται των γεγονότων, ενώ από την άλλη πλευρά οι επιθεωρήσεις πραγματογνωμοσύνης ή εξακρίβωσης, πραγματοποιούνται όταν ένα συμβάν λάβει χώρα. Όσον αφορά το σκοπό των παραπάνω επιθεωρήσεων, αυτός σχετίζεται με τον καθορισμό της φύσης, της έκτασης, καθώς επίσης και των αιτιών που σχετίζονται με μια βλάβη ή αντίστοιχα μια σύγκρουση. (Θανοπούλου, 1994)

5.3 Περιοδικές επιθεωρήσεις

5.3.1 Ετήσια Επιθεώρηση γάστρας (Annual Survey Hull)

Η πρώτη μορφή περιοδικής επιθεώρησης είναι η ετήσια επιθεώρηση γάστρας, η οποία αφορά στις μεταλλικές κατασκευές των πλοίων, στοχεύοντας στο να καταδείξει, ότι η γενική κατάσταση ενός πλοίου βρίσκεται σε μια ικανοποιητική κατάσταση.

Τα κυριότερα σημεία, στα οποία είναι εστιασμένη στο μεγαλύτερο βαθμό η προσοχή των επιθεωρητών σε αυτό τον τύπο επιθεώρησης, αφορά όλα τα τμήματα στα οποία είναι δυνατή η πρόσβαση με κυριότερα τις περιοχές εκείνες, οι οποίες είναι περισσότερο πιθανόν να παρουσιάσουν σημαντικές φθορές, καθώς και σε εκείνες τις περιοχές, οι οποίες κατά την προηγούμενη επιθεώρηση είχαν παρουσιάσει φθορές, οι οποίες μέχρι τη στιγμή της επόμενης επιθεώρησης δεν έχουν αντικατασταθεί. (Καρύδης, 2002)

Τέλος, έμφαση πρέπει να δίνεται και σε εκείνα τα τμήματα της κατασκευής, τα οποία θεωρούνταν ύποπτα στις προηγούμενες επιθεωρήσεις.

Αναφορικά δε με τη διαδικασία της ετήσιας επιθεώρησης, το πρώτο στάδιο της είναι η παρατήρηση μιας σειράς στοιχείων του πλοίου, μεταξύ των οποίων τα ακόλουθα:

- όνομα πλοίου & λιμένας νηολόγησης,
- πρωαίες άγκυρες,
- κατάσταση πλευρικών ελασμάτων,
- άξονας πηδαλίου,
- ελάσματα πηδαλίου,
- πτερύγια έλικας και
- σημάνσεις γραμμής φόρτωσης.

Εν συνεχεία, μετά την εξέταση των παραπάνω, πραγματοποιείται έλεγχος των κατασκευαστικών διατάξεων, έτσι ώστε να διαπιστωθεί η κατάσταση της στεγανότητας της γάστρας, μέσω για παράδειγμα της εξέτασης hatch covers, της ενδιαίτησης, της

προστασίας του πληρώματος, εξαρτημάτων όπως οι ασφαλιστικές διατάξεις των καπακιών, καλυμμάτων χώρων μηχανοστασίου κλπ.

Τέλος, είναι σημαντικό να αναφερθεί, ότι οι ετήσιες επιθεωρήσεις τόσο των Hull (τοιχωμάτων) όσο και των Machinery μηχανημάτων είναι σημαντικό να έχουν ολοκληρωθεί πριν το πέρας τριών μηνών από την ετήσια επέτειο της ημερομηνίας πραγματοποίησης της αρχικής επιθεώρησης ή της ολοκλήρωσής της. (Καρύδης, 2002)

5.3.2 Ετήσια επιθεώρηση μηχανολογικού εξοπλισμού (*Annual Survey –Machinery*)

Όσον αφορά τον κυριότερο σκοπό αναφορικά με την ετήσια επιθεώρηση του μηχανολογικού εξοπλισμού, αυτός δεν είναι άλλος από την διαπίστωση, ότι ο μηχανολογικός εξοπλισμός, καθώς και συνολικά οι χώροι του μηχανοστασίου λειτουργούν σωστά και είναι σε ικανοποιητική καθώς και σε ασφαλή κατάσταση λειτουργίας.

Πιο συγκεκριμένα, η επιθεώρηση αυτή δίνει κατά κύριο λόγο βάση στο πλαίσιο των ασφαλιστικών διατάξεων, καθώς και στον περιβάλλοντα χώρο, ενώ εκτός των άλλων, πραγματοποιείται και εξέταση συνολικά των προσβάσιμων μηχανικών συνδέσμων με απώτερο στόχο την εύρεση ενδείξεων, οι οποίες δείχνουν χαλαρότητα των συνδέσμων, ή την ύπαρξη τυχόν φθαρμένων ασφαλιστικών σφηνών. (Καρύδης, 2002)

Εκτός των παραπάνω, η επιθεώρηση αυτή δίνει ιδιαίτερη έμφαση στο κομμάτι των λεβήτων, τόσο των κύριων όσο και των βοηθητικών, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στο κομμάτι των απαιτήσεων των ασφαλιστικών διατάξεων ατμού, των μονώσεων, καθώς και της γενικότερης επιθεώρησης της καλής κατάστασης και λειτουργίας τους.

Αξίζει να σημειωθεί επίσης, ότι έλεγχος πραγματοποιείται και στον ηλεκτρολογικό εξοπλισμό και τα μηχανήματα αναφορικά με τη σωστή λειτουργία και την κατάστασή τους. (Καρύδης, 2002)

Όσον αφορά δε τα πλοία, τα οποία έχουν αυτόματο μηχανοστάσιο (Unattended Machinery Spaces), η επιθεώρηση θα πρέπει να δώσει ιδιαίτερη έμφαση στο κομμάτι της προσοχής του εξοπλισμού των συναγερμών (alarm) μέσω δοκιμών και επίδειξης του ημερολογίου καταγραφής συμβάντων, όπως επίσης και στην εξέταση των

εγκαταστάσεων πηδαλιουχίας, λόγω της σοβαρότητας που έχουν οι εγκαταστάσεις αυτές για την ναυσιπλοΐα.

Επίσης, είναι ιδιαίτερα καθοριστικής σημασίας, η επιθεώρηση να διασφαλίζει την κατάλληλη και αξιόπιστη λειτουργία των διατάξεων, κάτι το οποίο είναι δυνατόν να επιτευχθεί μέσα από προσεκτική οπτική παρατήρηση, καθώς επίσης και από μια σειρά δοκιμαστικών ελέγχων (test). (Καρύδης, 2002)

Όπως είναι επίσης αναμενόμενο, ιδιαίτερα βαρύτητα πρέπει να δοθεί στο κομμάτι του εξοπλισμού ενδοεπικοινωνίας του πλοίου με τη γέφυρα, καθώς επίσης και του δωματίου πηδαλιουχίας (steering gear), όπως επίσης και των τοπικών συστημάτων πηδαλιούχησης, ενώ επίσης έλεγχος γίνεται απαρέγκλιτα και στα μέσα πυρασφάλειας, τόσο όσον αφορά την ανίχνευσή της όσο και για την αντιμετώπισή της, έτσι ώστε να ελεγχθεί κατά πόσο η πυρασφάλεια λειτουργεί ομαλά. (Καρύδης, 2002)

Τέλος, όσον αφορά την εγκατάσταση του συστήματος αδρανοποίησης των δεξαμενών φορτίου στα δεξαμενόπλοια (inert gas system), αυτή γίνεται αντικείμενο επιθεώρησης ως προς την ομαλή λειτουργία και την καλή της κατάσταση.

Τέλος, έλεγχος πραγματοποιείται και στις ψυκτικές εγκαταστάσεις και στους κινητήρες (εάν υπάρχουν) πλευρικής πρόωσης (Bow/Stern thrusters) όπου είναι εγκαταστημένοι.

Συμπερασματικά, η προσέγγιση με την οποία πραγματοποιείται η ετήσια επιθεώρηση συνοψίζεται σε μεγάλο βαθμό στην εξέταση των παραπάνω στοιχείων, ενώ για κάθε στοιχείο που εντοπίζεται απόκλιση από την ενδεδειγμένη κατάσταση, θα πρέπει στη συνέχεια να επανελέγχεται με μεγαλύτερη ακρίβεια, με τελικό σημείο αποδοχής εκείνα τα τεστ, τα οποία εξασφαλίζουν την ομαλή λειτουργία των εξεταζόμενων εξαρτημάτων ή μηχανημάτων, ενώ εν συνεχεία οι διορθώσεις που προτείνονται ελέγχονται με δοκιμή λειτουργίας από τον επιθεωρητή. (Καρύδης, 2002)

5.3.3 Ενδιάμεση επιθεώρηση γάστρας (*Intermediate Survey Hull*)

Από την άλλη πλευρά, ο βασικός λόγος πραγματοποίησης των ενδιάμεσων επιθεωρήσεων έχει να κάνει με το γεγονός, ότι αντικαθιστούν τη 2^η και την 3^η ετήσια επιθεώρηση, ενώ πρέπει να πραγματοποιούνται μέσα σε έξι μήνες πριν ή κατόπιν του πέρατος των 2,5 ετών. (Καρύδης, 2002)

Αναφορικά με τις απαιτήσεις των επιθεωρήσεων αυτών, δεν υπάρχουν αξιοσημείωτες αλλαγές με τις ετήσιες επιθεωρήσεις, απλώς με βάση την ηλικία του πλοίου προσδιορίζονται και ορισμένοι επιπλέον έλεγχοι, οι οποίοι συνοψίζονται ως εξής: (Καρύδης, 2002)

- Τα πλοία ηλικίας άνω των 5 μέχρι 10 ετών απαιτείται να υποβληθούν σε μία εσωτερική γενική επιθεώρηση ορισμένων αντιπροσωπευτικών δεξαμενών θαλάσσιου έρματος.
- Σε πλοία ηλικίας άνω των 10 ετών απαιτείται επίσης εσωτερικός έλεγχος των προαναφερθέντων δεξαμενών έρματος. Στην περίπτωση που η κατάσταση της μεταλλικής κατασκευής ή του συστήματος προστασίας της από τη διάβρωση είναι πτωχή, απαιτείται παχυμέτρηση και λεπτομερής εσωτερικός έλεγχος.

Επιπροσθέτως, όσον αφορά τα πλοία ξηρού χύδην φορτίου, τα οποία είναι άνω των 5 ετών απαιτούνται οι ακόλουθες επιπλέον επιθεωρήσεις:

- ✓ Ολική επιθεώρηση όλων των κυτών φορτίου.
- ✓ Εκτεταμένη λεπτομερειακή επιθεώρηση δύο αμπαριών, ένα από τα οποία θα πρέπει να είναι το πρωαίο. Στο σημείο αυτό είναι σημαντικό να δίνεται δέουσα προσοχή στην κατάσταση των εγκάρσιων φρακτών, των νομέων και των μεταξύ τους συνδέσεων, ενώ εκτός των άλλων είναι αναγκαία η επιθεώρηση του επιστρώματος της μεταλλικής κατασκευής. Παράλληλα πραγματοποιούνται παχυμετρήσεις με απώτερο σκοπό τον προσδιορισμό του βαθμού διάβρωσης. (Καρύδης, 2002)

Αντίθετα, όσον αφορά τα πλοία ξηρού χύδην φορτίου, τα οποία είναι άνω των 15 ετών είναι απαραίτητη η επιθεώρηση όλων των αμπαριών, ενώ στα δεξαμενόπλοια, τα οποία κυμαίνονται από 5 έως 10 έτη απαιτούνται οι ακόλουθες επιπλέον επιθεωρήσεις:

- ✓ Επιθεώρηση των σωληνώσεων φορτίου, καθαρισμού με αργό πετρέλαιο, καυσίμων, ατμού, έρματος και εξαερισμού στα αεροστεγή καταστρώματα.
- ✓ Γενική επιθεώρηση του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού και κυρίως των καλωδίων που βρίσκονται σε επικίνδυνες περιοχές και μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαιόντων. (Καρύδης, 2002)

Τέλος, όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια ηλικίας άνω των 15 ετών σε αυτά απαιτούνται οι ακόλουθες επιθεωρήσεις:

- ✓ Πραγματοποίηση ελέγχου των μηχανισμών αγκυροβολίας και αγκυρών.
- ✓ Εσωτερική επιθεώρηση μίας πρωραίας και μίας πρυμναίας δεξαμενής.
- ✓ Επιθεώρηση μηχανολογικού εξοπλισμού, αποστακτήρα, σεντινών και κενών δεξαμενών, αναρροφήσεων, συστημάτων πρόωσης και συστημάτων προστασίας από πυρκαγιά. (Καρύδης, 2002)

5.3.4 Επιθεωρήσεις Δεξαμενισμού

Από την άλλη πλευρά, οι επιθεωρήσεις δεξαμενισμού είναι αναγκαίο να πραγματοποιούνται σε διαστήματα μικρότερα των 36 μηνών. Ειδικότερα, στις περιπτώσεις εκείνες όπου το πλοίο βρίσκεται στη δεξαμενή, είναι σημαντικό να είναι ιδιαίτερα ευκρινή τα ελάσματα στον πυθμένα τόσο της πρύμνης όσο και της πλώρης, όπως επίσης και το πηδάλιο, η έλικα καθώς και οι αναρροφήσεις θαλάσσης, ενώ κατά τον δεξαμενισμό συντελούνται οι ακόλουθες επιθεωρήσεις: (Καρύδης, 2002)

- «Επιθεώρηση των ελασμάτων της γάστρας για υπερβολική διάβρωση ή αλλοίωση λόγω επαφής με τον πυθμένα.
- Επιθεώρηση των αναρροφήσεων θαλάσσης και των επιστομίων απόρριψης.
- Έλεγχος των αγκυρών και των αλυσίδων. Τα κλειδιά αλυσίδων που είναι φθαρμένα πάνω από τα επιτρεπτά όρια πρέπει να αντικαθίστανται.
- Έλεγχος του πηδαλίου, του άξονά του και των σχετικών εξαρτημάτων.
- Μέτρηση και καταγραφή των ανοχών του άξονα του πηδαλίου.
- Έλεγχος των ορατών μερών της έλικας και του τελικού άξονα και καταγραφή των σχετικών ανοχών.
- Επιθεώρηση των ορατών μερών των πλευρικών προωθητήρων». (Καρύδης, 2002)

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί, ότι στα πλοία κάτω των 15 ετών είναι δυνατόν τόσο η ενδιάμεση επιθεώρηση όσο και ο δεξαμενισμός να αντικατασταθούν από μια υποθαλάσσια επιθεώρηση. (Καρύδης, 2002)

5.3.5 Γενική επιθεώρηση γάστρας (*Special survey hull*)

Ο βασικός σκοπός της γενικής επιθεώρησης των δεξαμενοπλοίων είναι η διαπίστωση του ελάχιστου βαθμού της εκτεταμένης και επισταμένης επιθεώρησης για μετρήσεις του πάχους αλλά και για πραγματοποίηση δοκιμών των δεξαμενών στην περιοχή του φορτίου. Επιπροσθέτως, αυτού του είδους η επιθεώρηση συμβάλει επίσης και στον αποτελεσματικό σχεδιασμό των επιθεωρήσεων με τέτοιο τρόπο, έτσι ώστε το δεξαμενόπλοιο να παραμείνει στην κλάση. (Καρύδης, 2002)

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί, ότι αν και η μέγιστη περίοδος μεταξύ δύο γενικών επιθεωρήσεων είναι τα 5 έτη, εντούτοις, η συγκεκριμένη επιθεώρηση γάστρας είναι δυνατόν να συντελεστεί ακόμα και στη διάρκεια ενός ταξιδιού, στην περίπτωση που πραγματοποιηθούν οι κατάλληλες διεργασίες και δοθεί αντίστοιχα η κατάλληλη βοήθεια στον επιθεωρητή, μια επιλογή η οποία είναι προτιμητέα, καθώς εξασφαλίζει περισσότερο διαθέσιμο χρόνο.

Αναφορικά δε με την έκταση της γενικής επιθεώρησης, αυτή έχει παραμείνει αναλλοίωτη από τους κανόνες IACS, οι οποίοι αποφασίστηκαν το 1982 και οι οποίοι αναφέρουν, ότι οι συγκεκριμένες πληροφορίες θα πρέπει να είναι διαθέσιμες στον επιθεωρητή που βρίσκεται στο πλοίο. (Καρύδης, 2002)

Ειδικότερα, οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να παρέχουν στοιχεία για το ιστορικό φόρτωσης, για τις προηγούμενες διορθώσεις, για τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων, για το βαθμό χρήσης της εγκατάστασης αδρανούς αερίου, για τα κύρια σχέδια κατασκευής και το γενικό αρχείο της γάστρας, το οποίο θα συμπεριλαμβάνει εγχειρίδιο επιθεωρήσεων και αποδεχτές τιμές διάβρωσης.

Ο βασικός σκοπός της επιθεώρησης είναι η εξέταση όλων εκείνων των σημείων που ενδιαφέρουν την κλάση, τα οποία θα παρέχουν εξασφάλιση για την αξιοπλοΐα και την ασφάλεια του πλοίου για τα επόμενα πέντε χρόνια συνεπικουρούμενα και από τις μελλοντικές επιθεωρήσεις που θα γίνουν μέσα στο επόμενο διάστημα. Ειδικότερα, η κλάση προσφέρει τις γνώσεις, τις προδιαγραφές και την τεχνική υποστήριξη σε θέματα συντήρησης και επισκευής για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος. (Καρύδης, 2002)

5.3.6 Συνεχόμενη επιθεώρηση γάστρας (Continuous Survey Hull)

Όσον αφορά τα πλοία εκείνα, τα οποία δεν είναι κατηγοριοποιημένα με βάση το σύστημα ESP - Enhanced Survey Program, δηλαδή δεν αποτελούν πλοία τα οποία μεταφέρουν πετρέλαια, συνδυασμένης μεταφοράς, φορτηγά πλοία, σιδηρομεταλλεύματος και χημικών, ο κύκλος των επιθεωρήσεων μπορεί να γίνει συνεχόμενος.

Επίσης είναι στην αρμοδιότητα της κλάσης να επιτρέψει τη συνέχιση του κύκλου αυτού πάνω από τα είκοσι χρόνια, ενώ αξίζει να σημειωθεί, ότι ο συνεχόμενος κύκλος σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί υποκατάσταση των ετήσιων και ενδιάμεσων επιθεωρήσεων. (Καρύδης, 2002)

5.3.7 Γενική επιθεώρηση μηχανολογικής εγκατάστασης πενταετίας (Special Machinery Survey)

Η γενική επιθεώρηση του μηχανολογικού εξοπλισμού όταν ακολουθεί τον απλό κύκλο είναι απόλυτα συμβατή με τη γενική επιθεώρηση της γάστρας, όπου ανά πέντε έτη το σύνολο του εξοπλισμού του μηχανοστασίου θα πρέπει να επιθεωρηθεί.

Ειδικότερα, αυτού του είδους η επιθεώρηση είναι δυνατόν να αρχίσει να συντελείται μέχρι ένα έτος πριν ολοκληρωθεί η κλάση, ενώ υπάρχει δυνατότητα παράτασης 3 μηνών σε συνεννόηση με την κλάση για συγκεκριμένους και επικυρωμένους από αυτή λόγους.

Ειδικότερα, αναφορικά με το κανονιστικό πλαίσιο σε αυτή την περίπτωση, αυτό αφορά το σύνολο εκείνων των διατάξεων για τον εξοπλισμό που επηρεάζουν: (Καρύδης, 2002)

- ✓ την πρόωση,
- ✓ την πηδαλιουχία,
- ✓ τα βοηθητικά μηχανήματα,
- ✓ τις βασικές λειτουργίες και την ασφάλεια του πλοίου.

Από την άλλη πλευρά, ο βοηθητικός εξοπλισμός καθώς και ο μη ζωτικός εξοπλισμός, στον οποίο συγκαταλέγονται για παράδειγμα οι αντλίες υγιεινής και οι εγκαταστάσεις κλιματισμού, συνήθως απαιτούν απλές γενικές εξετάσεις εκτός των περιπτώσεων εκείνων, που η κατάσταση κρύβει κάποιο κίνδυνο για την ασφάλεια του πλοίου, όπως για παράδειγμα η ύπαρξη ενός μη καλά οργανωμένου ηλεκτρολογικού εξοπλισμού. (Καρύδης, 2002)

Ειδικότερα, τα κυριότερα σημεία τα οποία επιθεωρούνται στον βοηθητικό εξοπλισμό είναι τα κάτωθι: (Καρύδης, 2002)

- ✓ «Ωστικό έδρανο του ελικοφόρου άξονα, άξονας και τα έδρανά του, μειωτήρας στροφών
- ✓ Βοηθητικά μηχανήματα, συμπιεστές αέρα, διαχωριστές λαδιού, ψυγεία, φίλτρα, αντλίες.
- ✓ Διατάξεις πηδαλιουχίας κύριες και εκτάκτου ανάγκης.
- ✓ Βαρούλκα και εργάτες άγκυρας
- ✓ Έδραση κύριας μηχανής και γεννητριών
- ✓ Αποστακτήρες και μηχανισμοί ασφαλείας τους
- ✓ Συστήματα επιστομίων, αποδέκτες, συστήματα αποστράγγισης σεντινών, αντλίες.
- ✓ Συστήματα καυσίμων, λαδιού λίπανσης, νερού ψύξεως, έρματος καθώς και φίλτρα υψηλής πίεσεως, θερμαντήρες, ψυγεία και τα αντίστοιχα συστήματα ελέγχου τους.
- ✓ Συστήματα αυτοματισμού και ελέγχου εξ αποστάσεως (*remote control*) για τους σημαντικότερους μηχανισμούς.
- ✓ Αναλόγως του τύπου της κύριας μηχανής (εσωτερικής καύσης ή αμοστρόβιλος) πραγματοποιούνται και οι αντίστοιχοι έλεγχοι κατά την ειδική επιθεώρηση.

Επιπλέον στα δεξαμενόπλοια απαιτούνται επιπρόσθετα οι παρακάτω επιθεωρήσεις:

- ✓ Οι αντλίες φορτίου και έρματος στο αντλιοστάσιο θα πρέπει να ανοίγονται κατά την κρίση του επιθεωρητή.
- ✓ Τα ηλεκτρικά και μηχανικά συστήματα ελέγχου θα πρέπει να ελέγχονται υπό κανονικές συνθήκες εργασίας.
- ✓ Θα πρέπει να διαπιστώνεται η καλή κατάσταση του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού και των καλωδίων.

- ✓ Η αντίσταση της μόνωσης των ηλεκτρικών κυκλωμάτων σε επικίνδυνους χώρους θα πρέπει να ικανοποιεί τις σχετικές απαιτήσεις».

Επιπλέον, αξίζει να σημειωθεί ότι οι κανονισμοί αν και κατά βάση ορίζουν τις απαιτήσεις σχετικά με την επιθεώρηση, εντούτοις σε καμία περίπτωση δεν ορίζουν την έκταση που θα πρέπει να λάβει κάθε σημείο.

Ο κυριότερος λόγος για τον οποίο συμβαίνει το παραπάνω, είναι από τη μία πλευρά το γεγονός ότι υπάρχει μεγάλη πληθώρα πιθανών διατάξεων μηχανημάτων και συνδυασμών τους και από την άλλη πλευρά, ότι δίνεται η δυνατότητα στον επιθεωρητή να αναπτύξει αλλά και να εξασκήσει τη μηχανολογική του κρίση, έτσι ώστε να επιβεβαιώσει την κατάλληλη συντήρηση του εξοπλισμού και ταυτόχρονα την ετοιμότητά του για συνεχή αποτελεσματική λειτουργία του εξοπλισμού αυτού. (Καρύδης, 2002)

5.3.8 Συνεχόμενη επιθεώρηση μηχανολογικής εγκατάστασης πενταετίας(Continuous machinery survey)

Όπως και στη γάστρα έτσι και στο μηχανολογικό εξοπλισμό υπάρχει η δυνατότητα να υπαχθεί το πλοίο σε συνεχόμενο κύκλο επιθεώρησης, δηλαδή πρέπει μέσα στα πέντε χρόνια να ελεγχθεί όλος ο εξοπλισμός του μηχανοστασίου.

Όπως είναι αναμενόμενο, το μοτίβο που ακολουθείται είναι ακριβώς το ίδιο, στοχεύοντας κατά τη διάρκεια κάθε έτους να έχει επιθεωρηθεί το 20% του εξοπλισμού, έτσι ώστε στο τέλος της πενταετίας να έχει επιθεωρηθεί συνολικά ο εξοπλισμός, ενώ τα μέρη τα οποία επιθεωρούνται είναι ακριβώς τα ίδια μέρη με αυτά που επιθεωρούνται κατά τη γενική επιθεώρηση.

Στο σημείο αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναφέρουμε, ότι ένα πλεονέκτημα της συνεχόμενης επιθεώρησης του μηχανολογικού εξοπλισμού είναι το γεγονός ότι παρέχει τη δυνατότητα στον Α΄ Μηχανικό του πλοίου να επιθεωρεί ορισμένα μηχανήματα, γεγονός το οποίο μειώνει τις συνεχείς κλήσεις του επιθεωρητή στο πλοίο.

Παρόλα αυτά σε καμία περίπτωση η άποψη του Α΄ Μηχανικού δεν αντικαθιστά την τελική γνώμη του επιθεωρητή, λόγω του ότι είναι απαραίτητο στην επόμενη επίσκεψή

του στο πλοίο να δει τα αντίστοιχα έγγραφα, τα οποία έχουν συνταχθεί από τον Α' Μηχανικό, πιστοποιώντας εν συνεχεία την επιθεώρηση. (Καρύδης, 2002)

Ειδικότερα, τα μηχανήματα, που μπορεί να επιβλέπει ο Α' Μηχανικός είναι τα ακόλουθα: (Καρύδης, 2002)

❖ **Κύρια μηχανή**

- ✓ Καπάκια κυλίνδρων
- ✓ Βαλβίδες και γρανάζια αυτού
- ✓ Χιτώνια
- ✓ Έμβολα & βάρκτρα
- ✓ Μπιέλες , σταυρός, πάνω κουζινέτο, οδηγοί –γλίστρες, ασφάλειες πείρων και μπούσες
- ✓ Αντλίες έγχυσης καύσιμου και τροφοδοτικές αντλίες καυσίμου
- ✓ Αντλίες σαρώσεως , φυσητήρες και ψυγεία αέρα
- ✓ Υπερπληρωτές
- ✓ Αποσυντονιστές, αποσβεστήρες ταλαντώσεως και μονάδες ζυγοστάθμισης
- ✓ Εκκεντροφόρος και ο οδηγός αυτού
- ✓ Ωστικός τριβέας
- ✓ Ρυθμιστής υπερταχύνσεως

❖ **Ηλεκτρομηχανές**

- ✓ Ολόκληρη την εγκατάσταση συμπεριλαμβανομένων ψυγείων και αντλιών

❖ **Βοηθητικοί ατμοστρόβιλοι**

- ✓ Ολόκληρη την εγκατάσταση συμπεριλαμβανομένων ψυγείων και αντλιών

❖ **Βοηθητικά μηχανήματα**

- ✓ Εξαρτημένες αντλίες κύριας μηχανής
- ✓ Αντλίες (και ηλεκτροκινητήρες)
- ✓ Ψυγεία λαδιού και νερού ψύξης κύριας μηχανής
- ✓ Θερμαντήρες χαμηλής πίεσης για πετρέλαιο υψηλού ιξώδες
- ✓ Κύριος και βοηθητικός συμπυκνωτής

- ✓ Συμπιεστές αέρος και ασφαλιστικές διατάξεις αυτών
- ✓ Ανεμιστήρες
- ❖ **Μηχανήματα πηδαλιουχίας**
- ✓ Αντλίες πηδαλίου
- ❖ **Άξονες**
- ✓ Ενδιάμεσοι άξονες
- ❖ **Εγκατάσταση ατμού**
- ✓ Ρύθμιση των βαλβίδων ασφαλείας του οικονομητήρα
- ❖ **Μηχανήματα καταστρώματος**
- ✓ Βαρούλκα και μηχανήματα προσδέσεως
- ❖ **Μηχανική εγκατάσταση ψυχόμενου φορτίου**
- ✓ Εμβολοφόροι συμπιεστές
- ✓ Αντλίες άλμης
- ✓ Αντλίες ψύξης συμπυκνώματος
- ✓ Αντλίες κυκλοφορίας ψυκτικού
- ❖ **Πλοία με υγροποιημένα αέρια**
- ✓ Εμβολοφόροι συμπιεστές
- ✓ Εμβολοφόροι συμπιεστές φορτίου
- ✓ Αντλίες ψύξης συμπυκνώματος
- ✓ Αντλίες κυκλοφορίας ψυκτικού (όπου υπάρχουν)
- ❖ **Πλοία με εγκαταστάσεις αδρανούς αερίου**
- ✓ Εγκαταστάσεις καθαρισμού καυσαερίων
- ✓ Φυσητήρες
- ✓ Ανεξάρτητες γεννήτριες αερίου

5.3.9 Επιθεώρηση λέβητα (Boiler survey)

Όσον αφορά τις επιθεωρήσεις κύριων και βοηθητικών λεβήτων, αυτές θα πρέπει να διεξάγονται κάθε δύο χρόνια εάν πρόκειται για εσωτερική επιθεώρηση, ενώ ο γενικότερος εξωτερικός έλεγχος των λεβήτων, θα πρέπει να πραγματοποιείται κατά τη διεξαγωγή της ετήσιας επιθεώρησης του πλοίου. Ειδικότερα, τα πλοία που έχουν έναν κύριο λέβητα για πρόωση, τα ενδιάμεσα διαστήματα επιθεώρησης καθορίζονται από την κλάση ειδικά για κάθε πλοίο.

5.3.10 Επιθεώρηση άξονα της έλικας (Tailshaft survey)

Οι επιθεωρήσεις του άξονα της έλικας γίνονται κάθε 2,5 ή 5 έτη. Ανά 5 έτη απαιτείται να επιθεωρούνται τα παρακάτω: (Καρύδης, 2002)

- ✓ Άξονες ελίκων μεταβλητού βήματος (controllable pitch propeller shafts)
- ✓ Άξονες με σφήνα, σφηνάυλακες, η χοάνη του άξονα και ο στυπιοθλίπτης λαδιού

Επίσης οι μονάδες υδραυλικής πρόωσης πρέπει να επιθεωρούνται ανά 5 έτη, υπό την προϋπόθεση ότι οι άξονες των στροφείων είναι κατασκευασμένοι από εγκεκριμένα αντιδιαβρωτικά υλικά ή έχουν υποστεί ισοδύναμες κατεργασίες. (Καρύδης, 2002)

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην κατάσταση του στροφείου, του κελύφους του, καθώς και των στεγανοποιητικών και των εδράνων του άξονα. (Καρύδης, 2002)

5.4 Πιστοποιητικά επιθεωρήσεων

Αναφορικά με τα πιστοποιητικά επιθεωρήσεων, τα κυριότερα πιστοποιητικά πλοίων είναι τα ακόλουθα:

- ✓ Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.)
- ✓ Πιστοποιητικό συμμόρφωσης (Π.Σ)

- ✓ Πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου (Π.Α)
- ✓ Πιστοποιητικό ασφαλείας φορτηγού πλοίου
- ✓ Πιστοποιητικό ασφαλείας ταχύπλοου σκάφους (Π.Α.Τ.Σ.)
- ✓ Πιστοποιητικό κατασκευής και εξοπλισμού δυναμικώς υποστηριζόμενου σκάφους (Π.Κ.Ε.Δ.Υ.Σ.)
- ✓ Πιστοποιητικό ασφαλείας πλοίου ειδικού προορισμού SOLAS 74

Ειδικότερα, το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης είναι το πιστοποιητικό με το οποίο εφοδιάζονται όλα τα πλοία τα οποία δεν υπάγονται σε καμία από τις παραπάνω περιπτώσεις. (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, 2007)

Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται και στην Αγγλική γλώσσα για πλοία που επεκτείνουν τους πλόες τους στο εξωτερικό. (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, 2007)

Αντίστοιχα, το πιστοποιητικό Συμμόρφωσης είναι το πιστοποιητικό συμμόρφωσης με τις διατάξεις της οδηγίας 97/70 ΕΚ (ΠΔ 405/98 ΦΕΚ 285 Α), των Αλιευτικών πλοίων άνω των 24 μέτρων. Τα πιστοποιητικά αυτά εκδίδονται από την αρμόδια αρχή του κράτους της σημαίας ή από αναγνωρισμένο οργανισμό που ενεργεί εξ ονόματός της έπειτα από αρχική επιθεώρηση την οποία διενεργούν αποκλειστικοί επιθεωρητές, είτε της αρμόδιας αρχής του κράτους της σημαίας είτε ενός αναγνωρισμένου οργανισμού, είτε του κράτους μέλους, το οποίο το κράτος της σημαίας έχει εξουσιοδοτήσει να διενεργεί την επιθεώρηση.

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A31997L0070>)

Όσον αφορά το Πιστοποιητικό Ασφαλείας Ταχυπλόου Σκάφους –διατιμημένο του NAT (συνοδευόμενο με άδεια Λειτουργίας ταχυπλόου σκάφους -αδιατίμητο) είναι το πιστοποιητικό που προβλέπεται από τις διατάξεις του Κώδικα HSC του IMO (για τα αναγνωριζόμενα ως ταχύπλοα σκάφη). (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, 2007)

Αντίστοιχα, το πιστοποιητικό Ασφαλείας Δυναμικώς Υποστηριζόμενου Σκάφους είναι το πιστοποιητικό που προβλέπεται από τις διατάξεις του Κώδικα DSC του IMO (για τα αναγνωρισθέντα ως δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη). (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, 2007)

Ειδικότερα, Π.Γ.Ε εκδίδουν τα ακόλουθα:

- ✓ Φ/Γ πλοία, τα οποία εκτελούν πλόες μέχρι εσωτερικού
- ✓ Φ/Γ πλοία που εκτελούν πλόες εξωτερικού και η ολική χωρητικότητα είναι μέχρι 500 κ.ο.χ. Στις περιπτώσεις αυτές, εκδίδονται Π.Γ.Ε στα αγγλικά.
- ✓ Ε/Γ πλοία, όπου το υλικό κατασκευής είναι ξύλο ή πλαστικό.
- ✓ Ε/Γ πλοία, όπου το υλικό κατασκευής είναι χάλυβας, αλλά το μήκος είναι κάτω των 24 μέτρων.
- ✓ Ε/Γ πλοία, όπου το υλικό κατασκευής είναι χάλυβας, ενώ το μήκος είναι άνω των 24 μέτρων, εκτελώντας πλόες σε λιμενική περιοχή.

Από την άλλη πλευρά, πιστοποιητικά πλοίων εκδίδουν τα κάτωθι είδη πλοίων:

- ✓ Πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου οδηγίας 98/18 εκδίδουν τα Ε/Γ πλοία, των οποίων το υλικό κατασκευής είναι χάλυβας και έχουν μήκος μεγαλύτερο των 24 μέτρων.
- ✓ Πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου σύμφωνα με SOLAS εκδίδουν τα Ε/Γ πλοία, των οποίων το υλικό κατασκευής είναι χάλυβας και το μήκος μεγαλύτερο των 24 μέτρων, ενώ εκτελούν πλόες βραχείς.
- ✓ Πιστοποιητικό ασφαλείας ταχύπλοου σκάφους εκδίδουν τα Ε/Γ σκάφη, τα οποία αναγνωρίζονται ή έχουν αναγνωρισθεί ως ταχύπλοα, το υλικό κατασκευής τους είναι χάλυβας και είναι μεγαλύτερα των 24 μέτρων, ενώ τα πλοία αυτά εκδίδουν και άδεια λειτουργίας.
- ✓ Πιστοποιητικό κατασκευής και εξοπλισμού δυναμικών υποστηριζόμενου σκάφους εκδίδουν τα Ε/Γ σκάφη, για τα οποία η πλεύση τους γίνεται επί πεδίων και η κατασκευή τους χρονολογείται πριν το 1994.
- ✓ Πιστοποιητικό συμμόρφωσης εκδίδουν τα Α/Κ σκάφη, τα οποία είναι μεγαλύτερα των 24 μέτρων.
- ✓ Πιστοποιητικό ασφαλείας Φ/Γ πλοίου, εκδίδουν τα Φ/Γ πλοία των οποίων η ολική χωρητικότητα (ΚΟΧ) είναι των 500 κ.ο.χ και εκτελούν πλόες εξωτερικού.
- ✓ Πιστοποιητικό ασφαλείας για πλοία ειδικού προορισμού εκδίδουν τα πλοία, τα οποία μεταφέρουν περισσότερα από 12 μέλη ειδικό προσωπικό.

5.5 Πιστοποιητικά επιθεωρήσεων ανά είδος πλοίου

Όσον αφορά τα πιστοποιητικά επιθεωρήσεων ανά είδος πλοίου, αυτά συνοψίζονται στον ακόλουθο πίνακα (στον οποίο φαίνονται και οι αντίστοιχες παραπομπές στη νομοθεσία):

Πίνακας 5-1: Πιστοποιητικά επιθεωρήσεων ανά πλοίο

ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ	ΙΣΧΥΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ	ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
Ε/Γ άνω των 12 επιβατών.	Π.Γ.Ε.	1 έτος	Π.Δ. 175/88 (ΦΕΚ 77 Α` 25-4-88)
Ε/Γ-Τ/Ρ 1-12 επιβατών.	Π.Γ.Ε.	2 έτη	Π.Δ 257/86 (ΦΕΚ 120 Α` 7-7-86)
Τ/Ρ-Α/Ψ μέχρι 25 επιβάτες.	Π.Γ.Ε.	4 έτη	Π.Δ 257/86 (ΦΕΚ 120 Α` 7-7-86)
Ε/Γ Λάντζα άνω των 15 μέτρων μεταφοράς μέχρι 49 επιβατών.	Π.Γ.Ε.	1 έτος	Π.Δ 270/88 (ΦΕΚ Α`120)

	Ε/Γ Λάντζα μεταφοράς μέχρι 12 επιβατών.	Π.Γ.Ε.	2 έτη	Π.Δ 270/88(ΦΕΚ Α`120) και η Αριθμ.Πρωτ:4353.1/07/09/21-01-2009 Εγκύκλιος ΥΕΝΑΝΠ/ΚΕΕΠ/ΔΕΠ Α`&ΣΤ`-ΔΜΚ Α`
	Μη Ε/Γ (Φ/Γ-Α/Κ-Ρ/Κ-Δ/Ξ-ΣΛΕΠΙΑ κ.λ.π.)	Π.Γ.Ε.	2 έτη	Π.Δ. 175/88 (ΦΕΚ 77 Α` 25-4-88)
	Αυτοκινούμενα σε μη θαλάσσια ύδατα ή μονίμως αγκυροβολημένα.	Π.Γ.Ε.	Ε/Γ: 1 έτος Φ/Γ: 2 έτη Π/Ν: 2 έτη	Π.Δ. 175/88 (ΦΕΚ 77 Α` 25-4-88)
	Α/Κ σκάφη μήκους 24 μέτρων και άνω.	Π.Σ.	4 έτη	Π.Δ. 405/98 (ΦΕΚ Α`285 21-12-98)
	Ε/Γ εμπύπτοντα στην ΚΟ 98/18.	Π.Α	1 έτος	Π.Δ. 103/99 (ΦΕΚ 110 Α`) όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.
	Ε/Γ εμπύπτοντα στο Διεθνή Κώδικα Ταχυπλόων σκαφών.	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΑΧΥΠΛΟΥΣ ΣΚΑΦΟΥΣ (Π.Α.Τ.Σ.)	1 έτος	Υ.Α 1218.112/1/98 (ΦΕΚ Β`15-07-1998)για πλοία θέσης τρόπιδας πριν το 1994 και Υ.Α.αριθ.4113.179/01/2004/04 (ΦΕΚ 341 Β`/11-2-04) για πλοία θέσης τρόπιδας μετά το 1994

	Ε/Γ εμπύπτοντα στο DSC CODE.	ΠΙΣΤΟΠΟΙ ΗΤΙΚΟ ΚΑΤΑΣΚΕ ΥΗΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣ ΜΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚ ΩΣ ΥΠΟΣΤΥΡΙ ΖΟΜΕΝΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ (Π.ΚΕ.Δ.Υ. Σ.)	1 έτος	(RES.A.373 (x)) όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει
	Ε/Γ πλοία που εκτελούν πλόες σε λιμενική περιοχή.	Π.Γ.Ε.	1 έτος	Π.Δ. 175/88 (ΦΕΚ 77 Α` 25-4-88) και Π.Δ. 103/99 (ΦΕΚ 110 Α`) όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.
	Ε/Γ εκτελούντα διεθνείς πλόες.	ΠΙΣΤΟΠΟΙ ΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙ ΑΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓ ΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (Π.Α) (ΠΑΑΖΕΘ 74)(SOLAS)	1 έτος	Ν. 1045/80 (ΦΕΚ Α 95) όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει
	Φ/Γ πλοία άνω των 500 κοχ	ΠΙΣΤΟΠΟΙ ΗΤΙΚΟ	5 έτη	Ν. 1045/80 (ΦΕΚ Α 95) όπως έχει τροποποιηθεί

	που εκτελούν διεθνείς πλόες.	ΑΣΦΑΛΕΙ ΑΣ ΦΟΡΤΗΓΟ Υ ΠΛΟΙΟΥ (Π.Α)		και ισχύει
	Φ/Γ πλοία μέχρι 500 κοχ που εκτελούν διεθνείς πλόες.	Π.Γ.Ε.(αγγλικό)	2 έτη	Π.Δ. 175/88 (ΦΕΚ 77 Α` 25-4-88)
	Πλοία ειδικού προορισμού.	ΠΙΣΤΟΠΟΙ ΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙ ΑΣ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣ ΜΟΥ SOLAS 74	5 έτη	Υ.Α.4113..221/01/07/10- 07-2007 (ΦΕΚ Β` 1160)

Ειδικότερα, για κάθε ένα από τα πιστοποιητικά αυτά ανά είδος πλοίου ισχύουν τα ακόλουθα:

- ✓ **Π.Α Ε/Γ ΠΛΟΙΩΝ EUROSOLAS & SOLAS 74/88.** Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει για 12 μήνες ενώ υπάρχει δυνατότητα παράτασης της ισχύς του μέχρι ένα μήνα χωρίς επιθεώρηση. Όσον αφορά τα είδη επιθεωρήσεων που υποχρεούται, αυτά είναι τα ακόλουθα: αρχική, περιοδική ή ανανέωσης-εξωτερικού γάστρας και πρόσθετη.
- ✓ **Π.Α Φ/Γ ΠΛΟΙΩΝ SOLAS 74/88.** Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει για 5 έτη με δυνατότητα χορήγησης παράτασης ισχύος μέχρι 1 μήνα χωρίς επιθεώρηση για πλοία μικρών διεθνών πλόων ή μέχρι 3 μήνες με διενέργεια έκτακτης επιθεώρησης, ενώ τα

είδη επιθεωρήσεων που υποχρεούται να υποβληθεί το πλοίο είναι τα ακόλουθα: αρχική, ανανέωσης, ετήσια, ενδιάμεση, εξωτερικού γάστρας και πρόσθετη.

- ✓ **Π.Α.Τ.Σ Ε/Γ ΠΛΟΙΩΝ HSC CODES 1994 & 2000.** Το πιστοποιητικό αυτό αφορά Ελληνικής σημαίας ταχύπλοα, τα οποία ισχύουν για περίοδο 12 μηνών με δυνατότητα χορήγησης παράτασης ισχύος μέχρι 3 μήνες και με επιθεώρηση και υφάλων, ενώ τα είδη επιθεωρήσεων που υποχρεούται να υποβληθεί το πλοίο είναι τα ακόλουθα: αρχική, ανανέωσης, ετήσια, ενδιάμεση, εξωτερικού γάστρας και πρόσθετη.
- ✓ **Π.Κ.Ε.Δ.Υ.Σ Ε/Γ ΠΛΟΙΩΝ DSC CODE.** Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει για 12 μήνες με δυνατότητα χορήγησης παράτασης ισχύος μέχρι 30 ημέρες χωρίς επιθεώρηση, ενώ τα είδη επιθεωρήσεων που υποχρεούται να υποβληθεί το πλοίο είναι τα ακόλουθα: αρχική, ανανέωσης, ετήσια, ενδιάμεση, εξωτερικού γάστρας και πρόσθετη.
- ✓ **Π.Σ Α/Κ ΠΛΟΙΩΝ Torremolinos Protocol, ΠΔ 405/98, ΠΔ 248/99 & ΠΔ 281/96.** Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει μέχρι 4 έτη με δυνατότητα χορήγησης παράτασης ισχύος μέχρι ένα έτος με διενέργεια επιθεώρησης, ενώ τα είδη επιθεωρήσεων που υποχρεούται να υποβληθεί το πλοίο είναι τα ακόλουθα: αρχική, ανανέωσης, ετήσια, ενδιάμεση, εξωτερικού γάστρας και πρόσθετη.
- ✓ **Δ.Π.Γ.Φ ILLC 1966/P.88 A.N.391/1968.** Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει για 5 έτη με δυνατότητα χορήγησης παράτασης ισχύος μέχρι 3 μήνες με διενέργεια επιθεώρησης και μέχρι 5 μήνες με ολοκλήρωση της ανανεωτικής επιθεώρησης, ενώ τα είδη επιθεωρήσεων που υποχρεούται να υποβληθεί το πλοίο είναι τα ακόλουθα: αρχική, ανανέωσης, ετήσια, ενδιάμεση, εξωτερικού γάστρας και πρόσθετη.
- ✓ **Π.Γ.Φ ΠΔ 399/80.** Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει για 5 έτη με δυνατότητα χορήγησης παράτασης ισχύος μέχρι 5 μήνες με διενέργεια επιθεώρησης, ενώ τα είδη επιθεωρήσεων που υποχρεούται να υποβληθεί το πλοίο είναι τα ακόλουθα: αρχική, ανανέωσης, ετήσια, ενδιάμεση, εξωτερικού γάστρας και πρόσθετη.
- ✓ **Π.Γ.Ε Ε/Γ ΠΔ 175/88.** Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει για 12 μήνες με δυνατότητα χορήγησης παράτασης ισχύος μέχρι 2 μήνες με διενέργεια έκτακτης επιθεώρησης σε όλους τους τομείς και για 10 ημέρες χωρίς επιθεώρηση, ενώ τα είδη επιθεωρήσεων που υποχρεούται να υποβληθεί το πλοίο είναι τα ακόλουθα: αρχική, ανανέωσης, ετήσια, ενδιάμεση, εξωτερικού γάστρας και πρόσθετη..
- ✓ **Π.Γ.Ε Φ/Γ ΠΔ 175/88.** Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει για 24 μήνες με δυνατότητα χορήγησης παράτασης ισχύος μέχρι 2 μήνες με διενέργεια έκτακτης επιθεώρησης σε

όλους τους τομείς και για 10 ημέρες χωρίς επιθεώρηση, ενώ τα είδη επιθεωρήσεων που υποχρεούται να υποβληθεί το πλοίο είναι τα ακόλουθα: αρχική, ανανέωσης, ετήσια, ενδιάμεση, εξωτερικού γάστρας και πρόσθετη. (Καλτσίδης, 2013)

5.6 Επιθεώρηση εξωτερικού γάστρας ανά είδος πλοίου και πιστοποιητικών

Ειδικότερα, για την επιθεώρηση εξωτερικού γάστρας ανά είδος πλοίου και πιστοποιητικών ισχύουν τα ακόλουθα για κάθε πλοίο:

- ❖ **E/G SOLAS & EUROSOLAS.** Σύμφωνα με το ΠΔ 175/88, αυτού του είδους τα πλοία υποχρεούνται σε επιθεωρήσεις ανά έτος και με συγκεκριμένο τρόπο, ο οποίος περιλαμβάνει τα ακόλουθα:
 - ✓ Αρχική επιθεώρηση στη Δεξαμενή.
 - ✓ Επιθεώρηση στη θάλασσα με συνδρομή επαγγελματία δύτε (και βιντεοσκόπηση) εφόσον πρόκειται για πλοία ηλικίας άνω των 20 ετών και άνω των 1300 κ.ο.χ και
 - ✓ Επιθεώρηση στη δεξαμενή, εφόσον συμπληρωθεί 12μηνο από την επιθεώρηση στη θάλασσα όπως παραπάνω ή από προηγούμενο δεξαμενισμό. Υπάρχει δυνατότητα χορήγησης παράτασης ισχύος μέχρι 2 μήνες από την καταληκτική ημερομηνία απαίτησης για δεξαμενισμό με επιθεώρηση υφάλων με τη συνδρομή επαγγελματία δύτε (και βιντεοσκόπηση) σε ορισμένες περιπτώσεις. (Καλτσίδης, 2013)

- ❖ **E/G HSC CODES 1994 & 2000 αντίστοιχα.** Σύμφωνα με το ΠΔ 175/88 αυτού του είδους τα πλοία υποχρεούνται σε επιθεωρήσεις ανά έτος και με συγκεκριμένο τρόπο, ο οποίος περιλαμβάνει τα ακόλουθα:
 - ✓ Αρχική επιθεώρηση στη Δεξαμενή.
 - ✓ Επιθεώρηση στη θάλασσα με συνδρομή επαγγελματία δύτε (και βιντεοσκόπηση) εφόσον πρόκειται για πλοία ηλικίας άνω των 20 ετών και άνω των 1300 κ.ο.χ και επιθεώρηση στην ξηρά, εφόσον συμπληρωθεί 12μηνο από την επιθεώρηση στη θάλασσα όπως παραπάνω ή από προηγούμενο δεξαμενισμό. Υπάρχει δυνατότητα χορήγησης παράτασης ισχύος μέχρι 3 μήνες από την καταληκτική ημερομηνία

απαίτησης για δεξαμενισμό με επιθεώρηση υφάλων με τη συνδρομή επαγγελματία δύτη, δεδομένου ότι το Π.Α.Τ.Σ μπορεί να εκδίδεται για περίοδο 5 ετών με ετήσια επιθεώρηση +/-3 μήνες από την ημερομηνία λήξης. (Καλτσιδής, 2013)

❖ **E/Γ DSC CODE** Σύμφωνα με το ΠΔ 175/88, υποχρεούται σε επιθεώρηση ανά έτος και με τρόπο επιθεώρησης στη Δεξαμενή και με δυνατότητα παράτασης μέχρι 30 ημέρες. (Καλτσιδής, 2013)

❖ **E/Γ – T/P ΠΔ 917/79 ≤ 25 ΕΠΙΒΑΤΕΣ** Υποχρεούται σε επιθεώρηση ανά 24 μήνες εφόσον μεταφέρει 12 επιβάτες ή είναι ηλικίας 15 ετών και ανά 12 μήνες εφόσον μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες και είναι ηλικίας άνω των 15 ετών και με τον ακόλουθο τρόπο επιθεώρησης. (Καλτσιδής, 2013):

✓ Αρχική επιθεώρηση στη Δεξαμενή (ΠΔ 257/86),

✓ Επιθεώρηση μετά την παρέλευση 2 ετών στη δεξαμενή (ΠΔ 257/86),

✓ Μετά τη συμπλήρωση 12 μηνών από την επιθεώρηση στη δεξαμενή μπορεί να επιθεωρηθεί στη θάλασσα με συνδρομή επαγγελματία δύτη (και βιντεοσκόπηση) εφόσον πρόκειται για πλοία ηλικίας άνω των 15 ετών που μεταφέρουν πάνω από 12 επιβάτες. (ΠΔ 257/86),

✓ Επιθεώρηση στη δεξαμενή εφόσον συμπληρωθεί 12μηνο από την επιθεώρηση στη θάλασσα όπως παραπάνω ή από προηγούμενο δεξαμενισμό ΠΔ 257/86. Υπάρχει δυνατότητα χορήγησης παράτασης ισχύος μέχρι 2 μήνες από τη συμπλήρωση του 24μηνου (απαίτηση για δεξαμενισμό) και 2 μήνες για την επιθεώρηση υφάλων με δύτη. (Π.Δ. 257/86)

❖ **E/Γ-T/P Π.Δ 270/88 Μήκους 15 μέτρων, με 49 επιβάτες, εντός και περίξ λιμένος.** Υποχρεούται σε επιθεώρηση ανά 24 μήνες εφόσον μεταφέρει 12 επιβάτες ή είναι ηλικίας 15 ετών και ανά 12 μήνες εφόσον μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες και είναι ηλικίας άνω των 15 ετών και με τρόπο επιθεώρησης:

✓ Αρχική επιθεώρηση στη Δεξαμενή (ΠΔ 257/86),

✓ Επιθεώρηση μετά την παρέλευση 2 ετών στη δεξαμενή (ΠΔ 257/86),

- ✓ Μετά τη συμπλήρωση 12 μηνών από την επιθεώρηση στη δεξαμενή μπορεί να επιθεωρηθεί στη θάλασσα με συνδρομή επαγγελματία δύτε (και βιντεοσκόπηση) εφόσον πρόκειται για πλοία ηλικίας άνω των 15 ετών που μεταφέρουν πάνω από 12 επιβάτες,
- ✓ Επιθεώρηση στη δεξαμενή εφόσον συμπληρωθεί 12μηνο από την επιθεώρηση στη θάλασσα όπως παραπάνω ή από προηγούμενο δεξαμενισμό ΠΔ 257/86. Υπάρχει δυνατότητα χορήγησης παράτασης ισχύος μέχρι 2 μήνες από τη συμπλήρωση του 24μηνου (απαίτηση για δεξαμενισμό) και 3 μήνες για την επιθεώρηση υφάλων με δύτε. (ΠΔ 257/86)

- ❖ **Ε/Γ –Τ/Ρ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΠΔ 257/86.** Υποχρεούται σε επιθεώρηση ανά 4 έτη, με τρόπο επιθεώρησης:
 - ✓ Αρχική επιθεώρηση στη Δεξαμενή,
 - ✓ Επιθεώρηση στη δεξαμενή μετά τη συμπλήρωση 4 ετών από προηγούμενο δεξαμενισμό

- ❖ **Ε/Γ-Δ/Ρ ΑΝΩ ΤΩΝ 30 ΕΤΩΝ.** Υποχρεούται σε επιθεώρηση ανά έτος, με τρόπο επιθεώρησης:
 - ✓ Επιθεώρηση στη Δεξαμενή κάθε χρόνο από τη συμπλήρωση της 30ετίας και μέχρι τη συμπλήρωση 35ετίας στην περίπτωση που δραστηριοποιούνται σε γραμμές που ενώνουν με την Ηπειρωτική Ελλάδα,
 - ✓ Χρόνο παρά χρόνο επιθεώρηση στη δεξαμενή και ενδιάμεση με δυνατότητα επιθεώρησης, με συνδρομή επαγγελματία δύτε εφόσον συμμορφώνονται με το ΠΔ 52/2005

- ❖ **Φ/Γ SOLAS** Υποχρεούται σε επιθεώρηση ανά 36 μήνες, με τρόπο επιθεώρησης:
 - ✓ Αρχική επιθεώρηση στη Δεξαμενή,
 - ✓ Μετά τη συμπλήρωση 36 μηνών επιβάλλεται επιθεώρηση υφάλων στην ξηρά ή στη θάλασσα με συνδρομή επαγγελματία δύτε με προϋποθέσεις,
 - ✓ Επιθεώρηση στη δεξαμενή μετά τη συμπλήρωση 5 ετών από προηγούμενο δεξαμενισμό και

- ✓ Επιθεώρηση στη δεξαμενή υποχρεωτικά κάθε 36 μήνες σε περιπτώσεις Δ/Ξ (OIL TANKERS) και Φ/Γ μεταφοράς ξηρού φορτίου (BULK CARRIERS) ηλικίας άνω των 15 ετών.

- ❖ **Φ/Γ ΠΔ 175/88** Υποχρεούται σε επιθεώρηση ανά 24 μήνες, με τρόπο επιθεώρησης:
 - ✓ Αρχική επιθεώρηση στη Δεξαμενή,
 - ✓ Μετά τη συμπλήρωση 2 ετών από την επιθεώρηση των υφάλων στη δεξαμενή. Υπάρχει δυνατότητα χορήγησης παράτασης έως 2 μήνες από τη συμπλήρωση του 24μηνου και μέχρι 6 μήνες σε ειδικές περιπτώσεις για πλοία που βρίσκονται στο εξωτερικό και δεν είναι δυνατός ο άμεσος δεξαμενισμός, υπό την προϋπόθεση ότι ο έλεγχός τους γίνεται με τη συνδρομή δύτη (και βιντεοσκόπηση εφόσον πρόκειται για Φ/Γ ηλικίας άνω των 20 ετών και χωρητικότητας άνω των 1300 κ.ο.χ).

- ❖ **A/K TOREMOLLINOS.** Υποχρεούται σε επιθεώρηση ανά 4 έτη, με τρόπο επιθεώρησης:
 - ✓ Αρχική επιθεώρηση στη Δεξαμενή
 - ✓ Μετά τη συμπλήρωση 4 ετών από την επιθεώρηση στη δεξαμενή. Υπάρχει δυνατότητα χορήγησης παράτασης έως 1 έτος με επιθεώρηση υφάλων με τη συνδρομή επαγγελματία δύτη.

- ❖ **ΜΗ ΑΥΤΟΚΙΝΟΥΜΕΝΑ ΠΛΩΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΧΥΜΑ, ΥΓΡΑ Ή ΣΤΕΡΕΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ ΠΔ 175/88.** Υποχρεούνται σε επιθεώρηση ανά 2 έτη, με τρόπο επιθεώρησης:
 - ✓ Αρχική επιθεώρηση στη Δεξαμενή,
 - ✓ Κάθε 4 έτη επιθεώρηση στη δεξαμενή,
 - ✓ Μετά τη συμπλήρωση 24 μηνών επιθεωρείται στη θάλασσα με τη συνδρομή επαγγελματία δύτη (και βιντεοσκόπηση εφόσον πρόκειται για ναυπήγημα ηλικίας άνω των 20 ετών και χωρητικότητας 1300 κ.ο.χ).

❖ **ΜΟΝΙΜΑ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΗΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΚΙΝΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΣΕ ΜΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΥΔΑΤΑ ΠΔ 175/88** Υποχρεούνται σε επιθεώρηση ανά 4 έτη, με τρόπο επιθεώρησης:

- ✓ Αρχική επιθεώρηση στη Δεξαμενή,
- ✓ Κάθε 4 έτη επιθεώρηση στη δεξαμενή. Υπάρχει δυνατότητα χορήγησης παράτασης 2 μηνών αρχικά και έως 2 έτη σε υπερμεγέθη μόνιμα αγκυροβολημένα πλοία ή πλωτά ναυπηγήματα για τα οποία δεν υπάρχουν ευκολίες υποδοχής, υπό τις προϋποθέσεις μεταξύ των οποίων την επιθεώρηση υφάλων με συνδρομή επαγγελματία δύτη (και βιντεοσκόπηση εφόσον απαιτείται).

❖ **ΠΛΩΤΕΣ ΕΥΚΟΛΙΕΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΛΥΜΑΤΩΝ.** Υποχρεούνται σε επιθεώρηση ανά 36 μήνες, με τρόπο επιθεώρησης:

- ✓ Αρχική επιθεώρηση στη Δεξαμενή,
- ✓ Μετά τη συμπλήρωση 36 μηνών από προηγούμενο δεξαμενισμό, επιθεώρηση στη δεξαμενή. Υπάρχει δυνατότητα χορήγησης παράτασης α) έως 12 μήνες εφόσον υπάρχει δυνατότητα ανέλκυσης στην περιοχή λειτουργίας της και β) από 6 έως το πολύ 8 έτη, εφόσον δεν διατίθεται δυνατότητα ανέλκυσης στην περιοχή λειτουργίας της και μετά από έγκριση της Αρχής με προϋποθέσεις.

❖ **ΠΛΩΤΕΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΠΔ 175/88.** Υποχρεούνται σε επιθεώρηση όπως προβλέπεται από κανονισμούς αναγνωρισμένου νηογνώμονα που είναι ενταγμένες.

5.7 Διαδικασίες που τηρούνται από τον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων (ΚΕΠ)

Στο σημείο αυτό είναι σημαντικό να αναφέρουμε, ότι αρμόδιο για το συντονισμό των τμημάτων του κλάδου για τις επιθεωρήσεις των πλοίων είναι το Τμήμα Συντονισμού και Ελέγχου των τοπικών κλιμακίων επιθεωρήσεων πλοίων, καθώς επίσης και το κλιμάκιο έκτακτων επιθεωρήσεων (ΣΕΚ), το οποίο υπάγεται στη διεύθυνση επιθεωρήσεων πλοίων (ΔΕΠ).

Ειδικότερα, οποιοσδήποτε ενδιαφερόμενος για επιθεώρηση πλοίου θα πρέπει να υποβάλλει ένα γραπτό αίτημα, το οποίο αποτελεί μια έντυπη αίτηση με καθορισμένη από τον κλάδο μορφή, η οποία θα δοθεί στη γραμματεία του ΚΕΠ, μέσω της οποίας θα ζητήσει ετήσια επιθεώρηση και την αντίστοιχη έκδοση Π.Γ.Ε, παρέχοντας ως απαιτούμενα δικαιολογητικά για την ολοκλήρωση του αιτήματός του, τα ακόλουθα:

- ✓ Διπλότυπο είσπραξης τελών επιθεώρησης του πλοίου (ΚΑΕ 3437) με το προβλεπόμενο ποσό το οποίο επισυνάπτει στην αίτηση,
- ✓ Παλαιό Π.Γ.Ε ή προσωρινό.

Αντίθετα, στην περίπτωση που το πλοίο εφοδιάζεται για πρώτη φορά με Π.Γ.Ε από τον ΚΕΠ, τότε θα πρέπει να επισυνάπτονται τα ακόλουθα:

- ✓ αντίγραφο του Εγγράφου Εθνικότητας,
- ✓ αντίγραφο του πιστοποιητικού καταμέτρησης και
- ✓ προηγούμενο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (που τυχόν έχει εκδοθεί από Νηογνώμονα ή από Αρχή άλλης χώρας).

Εν συνεχεία, η αίτηση που υποβάλλεται από τον ενδιαφερόμενο πρωτοκολλάται από τη γραμματεία του ΚΕΠ και γίνεται η αντίστοιχη χρέωση στο τμήμα ΣΕΚ της ΔΕΠ, το οποίο ΣΕΚ με τη σειρά του προχωράει στη συμπλήρωση του αντίστοιχου εντύπου συνεργασίας με τα αρμόδια τμήματα των διευθύνσεων του ΚΕΠ για την επιθεώρηση του πλοίου, ενημερώνοντάς τα ενυπόγραφα.

Στη συνέχεια ο ενδιαφερόμενος που υπέβαλλε την αίτηση συνεννοείται με τα αρμόδια για την επιθεώρηση του πλοίου Τμήματα του ΚΕΠ, για τον προγραμματισμό των ημερομηνιών των επιθεωρήσεων και την ενδεχόμενη συμπλήρωση των δικαιολογητικών, σχεδίων, μελετών κλπ, όπως παρακάτω: (Καλτσίδης, 2013)

- ✓ Τμήμα Ναυπηγικών επιθεωρήσεων (ΝΕ),
- ✓ Τμήμα Μηχανοηλεκτρολογικών Επιθεωρήσεων και Μικρών Σκαφών(ΜΕΜΣ),
- ✓ Τμήμα Ναυτιλιακού Εξοπλισμού, Σωστικών Μέσων, Πυρασφάλειας (ΕΝΕΣΠΥ)
- ✓ Τμήμα Ενδιαίτησης-Υγιεινής (ΕΥ) και

- ✓ Τμήμα Τηλεπικοινωνιών Πλοίων (ΤΠ).

Εν συνεχεία, μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης του πλοίου από όλα τα αρμόδια τμήματα, με ικανοποιητικά αποτελέσματα και εφόσον δεν υπάρχουν εκκρεμότητες, τότε ολοκληρώνεται η έκδοση του Π.Γ.Ε του πλοίου, όπου στη συνέχεια ο ενδιαφερόμενος πριν την παραλαβή του Π.Γ.Ε, προσκομίζει τα ακόλουθα: (Καλτσίδης, 2013)

- ✓ Διατιμημένο, μη συμπληρωμένο, έντυπο Π.Γ.Ε (Ελληνικό και Αγγλικό-το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται και στην Αγγλική γλώσσα για πλοία που επεκτείνουν πλώες στο Εξωτερικό), το οποίο ο ενδιαφερόμενος προμηθεύεται από το NAT.
- ✓ Διπλότυπο εισπραξής (ΚΑΕ 3741) με το προβλεπόμενο ποσό σύμφωνα με το άρθρο 26 του Ν. 4033/2011 (ΦΕΚ-264Α').
- ✓ παράβολο χαρτοσήμου 30,0 ΕΥΡΩ υπέρ Δημοσίου.
- ✓ Ένσημο Διατιμημένου εντύπου NAT (ΕΔΕΝ) αξίας 50 € το οποίο προμηθεύεται από το τμήμα Λογαριασμού του ΚΕΠ και επικολλάται επί του Π.Γ.Ε κατά την έκδοσή του και χαρτόσημο στο κάτω αριστερό μέρος του Π.Γ.Ε. Επίσης προσκομίζεται και χαρτόσημο δημοσίου αξίας 3.66% επί της αξίας του ΕΔΕΝ το οποίο τίθεται επί του στελέχους της τριπλότυπης απόδειξης που προορίζεται για το NAT.
- ✓ Αποδεικτικό εισπραξής 30 € υπέρ Μετοχικού Ταμείου Ναυτικού (MTN) και 30 € υπέρ ΕΚΟΕΜΝ και ένσημα 5 € ΕΚΟΕΜΝ με 10% επί αυτού υπέρ NAT από το λογαριασμό επιθεωρήσεων του ΚΕΠ, τα στοιχεία των οποίων καταχωρούνται στο υπό έκδοση πιστοποιητικό.

6. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ - ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗ

6.1 Ιστορία ναυτικής ασφάλισης

Η ιστορία της ναυτικής ασφάλισης έγκειται πολύ μακριά στην ιστορία, καθώς προέρχεται από την εποχή του Πλάτωνα. Ειδικότερα, στην περίοδο αυτή υπάρχουν αναφορές, οι οποίες αναφέρονται σε φαινόμενα απώλειας περιουσιών στη θάλασσα, κάτι το οποίο έχει διατυπωθεί μέσα από τα έργα του. (Παναγιωτακόπουλος, 1994)

Αντίστοιχα, σε νομικό πλαίσιο η πρώτη υποχρέωση συμμετοχής σε έξοδα και ζημιές, τα οποία σχετίζονταν με ναυτικούς κινδύνους παρουσιάστηκαν για πρώτη φορά στο νόμο των Ροδίων, ο οποίος δεν είναι τίποτα άλλο από ένα μέρος της Ιουστινιανής “Digesta”, στην οποία πραγματοποιείται η καταγραφή των κυριότερων νόμων της βυζαντινής αυτοκρατορίας. (Παναγιωτακόπουλος, 1994)

Πιο συγκεκριμένα, ο νόμος των Ροδίων ανέφερε ότι η αξία ενός φορτίου, το οποίο απορρίπτεται στη θάλασσα θα πρέπει να τύχει αποζημίωσης με βάση την αναλογία των διασωθεισών περιουσιών από το πλοίο και το υπόλοιπο φορτίο. Στην πραγματικότητα η παραπάνω πρόταση αποτελεί την ουσιαστική αρχή της Γενικής Αβαρίας, η οποία σήμερα αποτελεί τον κυριότερο ασφαλιστικό κίνδυνο στη ναυτιλία.

Ειδικότερα, ο κίνδυνος της γενικής αβαρίας δεν είναι τίποτα άλλο από το ποσοστό συνεισφοράς το οποίο δικαιούνται να καταβληθεί στα διασωθέντα μέρη τόσο του πλοίου όσο και του φορτίου, ύστερα από θυσία μέρους του πλοίου ή του φορτίου ή μετά από εκταμίευση εξόδων, τα οποία στοχεύουν στο κοινό καλό και αποτελούν αντικείμενο ασφαλιστικού ενδιαφέροντος, το οποίο καλύπτεται με ξεχωριστό τρόπο από τους ασφαλιστές του φορτίου και του πλοίου.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί, ότι η ναυτική ασφάλεια εξελίχθηκε για πρώτη φορά τον 12^ο αιώνα από εμπόρους της Λομβαρδίας, οι οποίοι μετακόμισαν από τη Βόρεια Ιταλία στο κεντρικό Λονδίνο, έχοντας σαν έδρα τη γνωστή Lombard Street. (Παναγιωτακόπουλος, 1994)

Εν συνεχεία, τον 15^ο αιώνα έκαναν έντονη την εμφάνισή τους, οι ασφαλιστές του Λονδίνου, οι οποίοι πήραν την ονομασία Lloyd’s I, με αποτέλεσμα το 1688 να δημιουργηθούν τα πρώτα ασφαλιστήρια συμβόλαια.

Αντίθετα, στο Λονδίνο το 1720 πραγματοποιήθηκε η ίδρυση της London Insurance και της Royal Assurance Exchange Corp, οι οποίες κατείχαν το μονοπώλιο όσον αφορά τις ασφαλιστικές καλύψεις μέχρι και το 1824, χρονιά κατά την οποία το μονοπώλιο καταργήθηκε. (Παναγιωτακόπουλος, 1994)

Επίσης, στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί, ότι τη χρονιά 1774, έγινε για πρώτη φορά προσπάθεια από μεμονωμένους ασφαλιστές, οι οποίοι ξεκίνησαν να αποτελούν μέρη των Lloyd's, δημιουργώντας εν συνεχεία με αυτόν τον τρόπο ένα νέο φορέα ασφαλιστικό, ο οποίος ήταν γνωστός σε όλους, τους Lloyd's.

Αντίστοιχα τα επόμενα χρόνια άρχισαν να δημιουργούνται σε άλλες πόλεις του εξωτερικού, όπως ήταν η Νέα Υόρκη, η Αμβέρσα και το Ρόττερταμ, νέες ασφαλιστικές εταιρίες, οι οποίες όμως δεν διέθεταν το κύρος της ασφαλιστικής εταιρίας των Lloyd's. (Παναγιωτακόπουλος, 1994)

6.2 Αναγκαιότητα ύπαρξης ναυτικής ασφάλισης

Όσον αφορά την αναγκαιότητα της ναυτικής ασφάλισης, αυτή έγκειται στο γεγονός, ότι η ασφάλιση αυτή βρίσκεται σε άμεση εξάρτηση με το γεγονός ότι η ναυτική ασφάλιση λαμβάνει μέτρα για την προστασία από πιθανά τυχαία συμβάντα, καθώς και από τυχαίες απώλειες. (Πετροπουλέα, 1997)

Το γεγονός αυτό βοηθά σημαντικά όλους εκείνους, οι οποίοι ασχολούνται με το υπερπόντιο εμπόριο, να βασιστούν στη ναυτική ασφάλιση αντιμετωπίζοντάς την, ως διέξοδο προς όφελος των ατόμων αυτών. (Πετροπουλέα, 1997)

Με αυτό τον τρόπο, μέσω της ναυτικής ασφάλισης επιτυγχάνεται η αποφυγή της δέσμευσης των ατόμων που ασχολούνται με το υπερπόντιο εμπόριο με τρίτους, οι οποίοι θα πρέπει να αποζημιωθούν για οποιουδήποτε πιθανούς κινδύνους. (Πετροπουλέα, 1997)

Από την πλευρά τους, οι ιδιοκτήτες των φορτίων ζητούν με αμετάκλητο τρόπο το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, το οποίο αποτελεί ένα αποδεικτικό στοιχείο, στο οποίο απεικονίζεται η φόρτωση του πλοίου, ενώ και από την πλευρά τους οι τράπεζες ζητούν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, το οποίο χρησιμοποιείται σαν πιστοποιητικό για την καταλληλότητα τόσο του πλοίου όσο και του φορτίου. (Πετροπουλέα, 1997)

6.3 Περιεχόμενο ναυτικού ασφαλιστηρίου

Αναφορικά με τα κυριότερα στοιχεία που περιέχονται σε ένα ναυτικό ασφαλιστήριο, σε αυτά συμπεριλαμβάνονται τα ακόλουθα: (Μυλωνόπουλος, 2000)

- **Τα στοιχεία του ασφαλιζόμενου**, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται το όνομα, η διεύθυνση κατοικίας, καθώς επίσης και το πρόσωπο το οποίο διενεργεί την ασφάλιση. Ειδικότερα, ασφάλιση δικαιούται να πραγματοποιήσει όχι μόνο ο κύριος, το άτομο δηλαδή το οποίο έχει το πραγματικό και έννομο συμφέρον ή αντίστοιχα ευθύνη για τη διατήρηση του πλοίου, όπως είναι για παράδειγμα ο πλοιοκτήτης αλλά και ο εφοπλιστής στην κυριότητα του οποίου βρίσκεται το πλοίο.
- **Τα στοιχεία του ασφαλιστή**, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται το όνομα και η διεύθυνση του προσώπου, το οποίο αναλαμβάνει την υποχρέωση να προχωρήσει στην αποζημίωση του ασφαλισμένου.
- **Τα αντικείμενα της θαλάσσιας ασφάλισης**, δηλαδή καθετί το οποίο έχει έννομο συμφέρον και το οποίο εκτίθεται σε κίνδυνο θαλάσσης, ακόμη και το ελπίζόμενο κέρδος (σύμφωνα με το άρθρο 259 του Κ.Ι.Ν.Δ). Ενδεικτικά τα κυριότερα αντικείμενα, που εμπίπτουν στην κατηγορία της θαλάσσιας ασφάλισης είναι τα ακόλουθα:
 - ✓ το πλοίο
 - ✓ το φορτίο
 - ✓ το ασφάλιστρο
 - ✓ ο ναύλος
 - ✓ το ελπίζόμενο κέρδος (Μυλωνόπουλος, 2000)
- **το ασφάλισμα**, το οποίο δεν είναι τίποτα άλλο από το ποσό της αποζημίωσης, το οποίο θα πρέπει να καταβληθεί από τον ασφαλιστή. Ειδικότερα, το ασφάλισμα σύμφωνα με τον Κ.Ι.Ν.Δ (άρθρο 268) υποδηλώνει την αξία την οποία θα είχαν τα ασφαλισθέντα αντικείμενα κατά την έναρξη της ασφάλισης. Επιπροσθέτως, στην περίπτωση που το ασφαλισθέν είναι φορτίο, τότε σε αυτό προσθέτονται τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης, καθώς επίσης και το ασφάλιστρο και ο ναύλος.

- **Το ασφάλιστρο**, το οποίο αφορά το ποσό το οποίο είναι υποχρεωμένος να καταβάλλει ο ασφαλιζόμενος στον ασφαλιστή. Όσον αφορά το ποσό αυτό είναι ανάλογο με το ασφάλισμα καθώς και με τους ασφαλιζόμενους κινδύνους.
- **Τους κινδύνους**, οι οποίοι αναλαμβάνονται από τον ασφαλιστή κατά το διάστημα έναρξης και λήξης του χρόνου της ασφάλισης.

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί, ότι σύμφωνα με το άρθρο 262 του Κ.Ι.Ν.Δ., σαν χρόνος της θαλάσσιας ασφάλισης, ορίζεται ο χρόνος της χώρας, στην οποία εκδόθηκε το ασφαλιστήριο. (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, 1958)

Αντίστοιχα, στην περίπτωση που ο χρόνος της ασφάλισης ολοκληρωθεί στη διάρκεια ενός ταξιδιού στη θάλασσα, τότε αυτόματα ο χρόνος αυτός παρατείνεται μέχρι και το διάστημα της επόμενης ημέρας, κατά την οποία το πλοίο ολοκλήρωσε το ταξίδι του και προσδέθηκε στο λιμάνι προορισμού. Όμως από την πλευρά του, ο ασφαλιστής έχει το δικαίωμα να απαιτήσει και ένα ανάλογο πρόσθετο ασφάλιστρο για την παράταση αυτή. (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, 1958)

Από την άλλη πλευρά, με βάση το άρθρο 263 του Κ.Ι.Ν.Δ., αναφορικά με τη θαλάσσια ασφάλιση κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, η ασφάλιση ξεκινάει από τη στιγμή που πραγματοποιείται η έναρξη της φόρτωσης ή παραλαβής του έρματος και ολοκληρώνεται τη χρονική στιγμή που ολοκληρώνεται η εκφόρτωση.

Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 264 του Κ.Ι.Ν.Δ. η θαλάσσια ασφάλιση του φορτίου, ξεκινάει από τη χρονική στιγμή που ξεκινάει η φόρτωση του πλοίου και ειδικότερα από τη χρονική εκείνη στιγμή, όπου τα πράγματα δεν είναι πλέον εφραπτόμενα με την ξηρά, ενώ ολοκληρώνεται τη στιγμή εκείνη, που τα προϊόντα τοποθετούνται στην ξηρά στο λιμάνι προορισμού του πλοίου.

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί, ότι σε κάθε περίπτωση η θαλάσσια ασφάλιση ενός φορτίου ολοκληρώνεται μετά το πέρας 30 ημερών από τη στιγμή που πραγματοποιείται ο κατάπλους του πλοίου στο λιμάνι. (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, 1958)

- **τα στοιχεία του πλοίου.**

Όσον αφορά τα στοιχεία του πλοίου, όπως αναφέρει με σαφήνεια το άρθρο 258 του Κ.Ι.Ν.Δ., στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο θα πρέπει να αναγράφονται τα ακόλουθα:

- ✓ το όνομα,
- ✓ το είδος,
- ✓ η χωρητικότητα και
- ✓ η ιθαγένεια του πλοίου

- **χρονολογία**

Σύμφωνα με το άρθρο 192 Ε.Ν., το ασφαλιστήριο χρονολογείται με βάση τη χρονολογία της έκδοσής του. Αξίζει να σημειωθεί, ότι στα απαραίτητα στοιχεία σε ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο περιλαμβάνονται τόσο οι ασφαλιστικές καλύψεις όσο και οι εγγυήσεις. (Μυλωνόπουλος, 2000)

6.4 Απαιτήσεις ναυτασφαλίσεων

Αναφορικά με το κομμάτι των απαιτήσεων των ναυτασφαλίσεων είναι γεγονός, ότι ένας μεγάλος αριθμός πρακτόρων είναι πιθανόν να εμπλακεί, όταν δημιουργηθεί μια νέα απαίτηση σε μια υπόθεση, όπως είναι για παράδειγμα ο μεσίτης ασφαλίσεων, κάτι στο οποίο θα γίνει αναφορά στην παρούσα ενότητα.

- **Η Θέση του μεσίτη Ασφαλειών**

Ειδικότερα, όταν προκύψει μια απαίτηση, η οποία προέρχεται από το ναυτικό ασφαλιστήριο συμβόλαιο, τότε από την πλευρά τους οι ασφαλισμένοι θα πρέπει να εισπράξουν το ποσό αυτό μέσω της διαμεσολάβησης του μεσίτη ασφαλίσεων, ο οποίος είναι το άτομο εκείνο το οποίο σε πρώτη φάση είχε διαπραγματευτεί το ασφαλιστήριο συμβόλαιο με τους ασφαλιστές. (Παζαρτζής, 2009)

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί, ότι στην περίπτωση εκείνη, όπου οι Ναυτασφαλιστές των Lloyd's είναι σε κίνδυνο, τότε απαιτούνται οι υπηρεσίες ενός μεσίτη των Lloyd's, όχι απαραίτητα του ίδιου που διευθέτησε την ασφάλεια.

Σε άλλες περιπτώσεις ο ασφαλισμένος έχει δικαίωμα άμεσης προσέγγισης των ασφαλιστών. Ωστόσο, εκτός από την περίπτωση της πιο απλής απαίτησης, ο ασφαλισμένος χρειάζεται να εκπροσωπηθεί από κάποιον με ειδικές γνώσεις στο ναυτικό ασφαλιστικό δίκαιο και επομένως θα χρησιμοποιήσει έναν μεσίτη ασφαλειών που νομίζει ότι θα εξυπηρετήσει καλύτερα τις ανάγκες του. (Παζαρζής, 2009)

Τα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω αφορούν κυρίως εκείνες τις περιπτώσεις, όπου το ασφαλιστικό συμβόλαιο διευθετείται από έναν μεσίτη και ο ασφαλισμένος αποκομίζει κάποιο κέρδος, έχοντας μια μακράς διάρκειας συνεννόηση με τον μεσίτη του που ασχολείται με τα ασφαλιστικά του προβλήματα.

Αν και ανατίθεται η είσπραξη των απαιτήσεων σε έναν μεσίτη ο οποίος δεν είναι ο αρχικός, εντούτοις ο νέος αυτός μεσίτης μπορεί να χρησιμοποιεί τις διασυνδέσεις του τελευταίου με τους ναυτασφαλιστές για να διευθετήσει την απαίτηση, ενώ όσον αφορά την προμήθεια, συνήθως, ο μεσίτης δικαιούται μια προμήθεια από τις εισπράξεις της τάξεως του 1% στις απαιτήσεις μερικής απώλειας και 1/2% στις απαιτήσεις ολικής απώλειας. (Παζαρζής, 2009)

Αξίζει ωστόσο να σημειωθεί ότι σε πολλές περιπτώσεις ο μεσίτης προχωράει στην εξασφάλιση όλων των απαραίτητων και επίσημων αποδεικτικών στοιχείων, έτσι ώστε μέσω αυτών να κατορθώσει να υποστηρίξει την απαίτηση, υπολογίζοντας το ποσό της ευθύνης, στις περιπτώσεις εκείνες, που οι ρυθμίσεις δεν είναι ιδιαίτερα πολύπλοκες, κάτι το οποίο όμως στην προκειμένη περίπτωση δεν συνοδεύεται από επιπλέον αμοιβή. (Παζαρζής, 2009)

Πάντως σε κάθε περίπτωση, όπου υπάρξει αμφισβήτηση της απαίτησης, από την πλευρά του ο μεσίτης καταβάλλει σημαντικές προσπάθειες, έτσι ώστε να μπορέσει να διαλευκάνει την υπόθεση του πελάτη όσο το δυνατόν καλύτερα, ενώ ακόμα και στην περίπτωση δημιουργίας σύγχυσης, ο μεσίτης θα πρέπει να λάβει μέτρα για την εξέταση των συνθηκών που οδήγησαν στην απώλεια. (Παζαρζής, 2009)

Επίσης, είναι γεγονός, ότι για πολλά χρόνια, τουλάχιστον από τον 19ο αιώνα, οι ναυτασφαλιστές των Lloyds και οι εταιρείες του Λονδίνου ήταν αυτοί που χρησιμοποιούσαν τις υπηρεσίες των μεσιτών για να παρέχουν οδηγίες στους επιθεωρητές και τους πραγματογνώμονες.

Όμως το 1969 ύστερα από απόφαση του δικαστηρίου του Λονδίνου, έγινε σαφές, ότι ο μεσίτης δεν μπορεί να λειτουργεί με διπλή ιδιότητα, δηλαδή σαν αντιπρόσωπος των

ναυτασφαλιστών καθώς επίσης και σαν αντιπρόσωπος των ασφαλισμένων εκτελώντας το κύριο καθήκον του, χωρίς να έχουν ενημερωθεί και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη για το γεγονός αυτό, έχοντας δώσει τη συγκατάθεσή τους. (Παζαρζής, 2009)

Όσον αφορά το σήμερα, παρά το γεγονός ότι έχουν προκύψει και άλλες αποφάσεις δικαστηρίων με το πέρασμα των ετών αναφορικά με την μη ύπαρξη δυνατότητας λειτουργίας των μεσιτών με διπλή ιδιότητα, εντούτοις οι μεσίτες ασφαλίσεων συνεχίζουν σε μεγάλο βαθμό την παραπάνω πρακτική, λαμβάνοντας παρόλα αυτά τα μέτρα τους.

Για παράδειγμα, οι μεσίτες αποφεύγουν να συναντούν οι ίδιοι τους επιθεωρητές αφήνοντας τους ναυτασφαλιστές να κανονίζουν μόνοι τους τις υποθέσεις τους, είτε ζητώντας την άδεια των ναυτασφαλιστών να στείλουν στον πελάτη τους αντίγραφο της αναφοράς, ενώ αν δεν τους δοθεί η σχετική άδεια, τότε ζητούν από τους ναυτασφαλιστές να κρατήσουν μυστική την αναφορά. (Παζαρζής, 2009)

- **Διακανονιστές Αβαριών**

Όπως είναι σαφές, σε κάθε κατάσταση η οποία είναι ιδιαίτερα περίπλοκη όσον αφορά το κομμάτι των απαιτήσεων, υπάρχει η λύση του διακανονιστή αβαριών, ο οποίος αναλαμβάνει το ζήτημα του υπολογισμού της απαίτησης. (Παζαρζής, 2009)

Ειδικότερα, ο διακανονιστής αυτός διορίζεται κάθε φορά που χρειάζεται, χωρίς να αποτελεί προαπαιτούμενο να αποτελεί μέλος της ένωσης Διακανονιστών Αβαριών, ενώ η βασική τους ασχολία είναι οι απαιτήσεις του σκάφους και οι περιπτώσεις γενικής αβαρίας, αν και σε συνεργασία με τους ασφαλιστές πιθανόν να χειρίζονται και τις περισσότερο περίπλοκες απαιτήσεις φορτίου.

Όσον αφορά το κομμάτι των αμοιβών των διακανονιστών, οι τελευταίοι δικαιούνται αμοιβή για τις υπηρεσίες τους, η οποία συνήθως καλύπτεται από τους ναυτασφαλιστές, αν και είναι σημαντικό να αναφερθεί στο σημείο αυτό, ότι στην περίπτωση των ρυθμίσεων του σκάφους και της γενικής αβαρίας, ο πλοιοκτήτης έχει την ευθύνη να διευθετεί την απαίτηση, συνεπώς, οι ασφαλιστές ανταμείβουν τους Διακανονιστές για τις υπηρεσίες τους αν η απαίτηση γίνει δεκτή. (Παζαρζής, 2009)

7. Οι ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΣΥΝΔΕΣΜΟΙ P & I

7.1 Οι αλληλασφαλιστικοί σύνδεσμοι

Αρχικά είναι ιδιαίτερα σημαντικό να κατανοήσουμε την έννοια των αλληλασφαλιστικών φορέων, προτού συγκεκριμενοποιήσουμε την μελέτη μας στο χώρο της ναυτιλίας, αλλά και τη θέση που κατέχουν στη χώρα μας. Εκείνο που πρέπει να λάβουμε υπόψη μας, είναι το γεγονός ότι, δεν έχει διαμορφωθεί ένας κοινά αποδεκτός ορισμός του συγκεκριμένου όρου, ανάμεσα στους ειδικούς, αφού το περιεχόμενο που του αποδίδεται είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την νομοθεσία της κάθε χώρας.

Ωστόσο, όλοι οι αλληλασφαλιστικοί φορείς διέπονται από κάποια κοινά χαρακτηριστικά, τα οποία εν γένει θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι η συμμετοχή τόσο φυσικών, όσο και νομικών προσώπων, σε εθελοντική βάση, η αλληλεγγύη που διαπνέει τις ενέργειες και τις αποφάσεις τους, το ότι τελούν το έργο τους υπό συνθήκες κοινής ιδιοκτησίας και όχι με μετοχική βάση, η χρηματοδότηση πραγματοποιείται με συλλογικό τρόπο, ενώ ταυτόχρονα δεν δύνανται να παρατηρηθούν φαινόμενα διάκρισης, αφού υπάρχει ισότιμη πρόσβαση (Καταραχιά, 2017).

Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2013) ως εταιρίες αλληλασφάλισης μπορούμε να ορίσουμε εκείνες τις εταιρίες, οι οποίες δύνανται να καλύψουν όλα τα δυνατά είδη κινδύνου τα οποία αφορούν τόσο στην ιδιοκτησία, όσο και στην ίδια τη ζωή, ενώ δεν πρέπει να παραβλέψουμε σε αυτό το σημείο ότι, σε κάποια κράτη - μέλη, τα ταμεία αλληλασφάλισης έχουν την δυνατότητα να προσφέρουν υπηρεσίες και σε άλλους τομείς, όπως είναι παραδείγματος χάριν ο τομέας της στέγασης ή των πιστώσεων.

Αναφορικά με το τι συμβαίνει στη χώρα μας και αντλώντας πληροφορίες από την Τράπεζα της Ελλάδος (2013), μπορούμε να πούμε ότι, οι οργανισμοί οι οποίοι έχουν σαν αντικείμενό τους την αλληλασφάλιση ή αλλιώς την αμοιβαία ασφάλιση, με μοναδικό τους στόχο την αλληλασφάλιση των μελών τους, βρίσκονται υπό την εποπτεία της Τράπεζας της Ελλάδας.

Ως εταιρία αμοιβαίας ασφάλισης μπορούμε να ορίσουμε εκείνη την εταιρία, η οποία δεν κατέχεται από μετόχους, αλλά αντιθέτως η συγκεκριμένη εταιρία αποτελεί ουσιαστικά την ιδιοκτησία εκείνων που έχουν στην κατοχή τους τα ασφαλιστήρια συμβόλαια και οι οποίοι μοιράζονται μεταξύ τους τους κινδύνους σε ίση βάση.

Παράλληλα, οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί λειτουργούν σύμφωνα τα άρθρα 35, 36 και 37 του Ν.Δ. 400/1970 και έχουν την δυνατότητα να ασκούν αποκλειστικά ασφαλιστικές εργασίες, οι οποίες εντάσσονται στις ασφαλίσεις κατά ζημιών. Όσον αφορά στους αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς στη χώρα μας, αξίζει να επισημάνουμε ότι, μεταξύ των άλλων, υπάρχει και ο Ελληνικός Συνεταιρισμός Θαλάσσιας Αλληλασφάλισης, Προστασίας, Αποζημίωσης και Πολεμικών Κινδύνων.

Σύμφωνα με το νόμο 3569/2007 (ΦΕΚ 122/Α/8.6.2007), γίνεται σαφές ότι το αντικείμενο του συνεταιρισμού θαλάσσιας αλληλασφάλισης έγκειται στην ασφάλιση των μελών του, δηλαδή του πληρώματος, αλλά και των επιβατών των πλοίων, αναφορικά με τους κινδύνους στους οποίους αυτοί βρίσκονται εκτεθειμένοι, όπως είναι τα ατυχήματα και οι ασθένειες, καθώς και στην ασφάλιση των πλοίων και των μεταφερόμενων σε αυτά εμπορευμάτων.

Επίσης, σύμφωνα με τον προαναφερθέντα νόμο ο οποίος ψηφίστηκε το 2007, ως μέλη κάποιου συνεταιρισμού θαλάσσιας αλληλασφάλισης, δύνανται να συμμετέχουν οι κύριοι πλοίων, οι πλοιοκτήτες, οι εφοπλιστές, οι διαχειριστές εταιρειών πλοιοκτησίας, εφοπλισμού και κυριότητας πλοίων, οι διαχειριστές πλοίων, καθώς και οι εκναυλωτές (Καταραχιά, 2017).

Αξίζει να επισημάνουμε σε αυτό το σημείο, ότι οι ασφαλιστικές εταιρίες οι οποίες έχουν ως αντικείμενό τους τις ναυτικές ασφαλίσεις, αποτελούν στην ουσία και οι ίδιες ένα είδος ιδιωτικών επιχειρήσεων και, ως εκ τούτου, έχουν ως βασικό τους στόχο την επίτευξη κέρδους, ενώ παράλληλα, έχουν διαμορφώσει ιδιαίτερα αυστηρές ρήτρες για τους πλοιοκτήτες, ώστε να διασφαλιστεί για τις ίδιες ότι, θα μειώσουν τους κινδύνους που ελλοχεύουν για το πλοίο και για την ασφάλειά του, για να μην χρειαστεί να εμπλακούν σε κάποιο τέτοιο συμβάν.

Κατά κάποιον τρόπο, θα μπορούσαμε να πούμε ότι, οι ίδιες οι ασφαλιστικές εταιρίες έχουν θέσει ένα είδος στοιχήματος, ή αλλιώς συμφωνίας με τον πλοιοκτήτη ότι, το ταξίδι θα πραγματοποιηθεί χωρίς προβλήματα, ή και ζημιές και ότι όλα θα διαδραματιστούν με φυσιολογικό και ακίνδυνο τρόπο (Καταραχιά, 2017).

Το τελευταίο αφενός δημιουργεί ένα αίσθημα ασφάλειας στον πλοιοκτήτη και αφετέρου, επιτρέπει στις ασφαλιστικές εταιρίες να επιτύχουν ιδιαιτέρως υψηλά κέρδη, ενώ ταυτόχρονα ελαττώνουν σημαντικά το ρίσκο να χάσουν ένα μέρος από τα κεφάλαιά τους λόγω των ενδεχόμενων ζημιών που δύνανται να συμβούν εν πλω, κάτι το οποίο γίνεται μέσα από τις ρήτρες που υπάρχουν στα συμβόλαια που υπογράφονται με τους πλοιοκτήτες, όπου αναφέρεται ρητά ο τρόπος της κάλυψης της κάθε πιθανής ζημιάς, επισημαίνοντας με αναλυτικό τρόπο τα στοιχεία που συνθέτουν καθεμία (ζημιά) από αυτές, αλλά και τις επιφυλάξεις της εταιρίας.

Επομένως, καθίσταται κατανοητό ότι, οι πλοιοκτήτες μπορεί να κληθούν να αντιμετωπίσουν ιδιαίτερα πολύπλοκες καταστάσεις, προκειμένου να αναζητήσουν και να διεκδικήσουν αποζημίωση από τις ασφαλιστικές εταιρίες σε περίπτωση ζημιάς.

Ως εκ τούτου, οι πλοιοκτήτες, οι ναυλωτές, αλλά και οι επιχειρησιακοί διευθυντές τόσο των ναυτιλιακών όσο και των ναυλωτριών εταιριών, οδηγήθηκαν στην υιοθέτηση συγκεκριμένων οδηγιών αλλά και πολιτικών, τις οποίες οφείλουν να ακολουθούν ρητά όλα τα μέλη του πληρώματος του πλοίου, ώστε να αποφευχθούν οι πιθανές ζημιές.

Βέβαια, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι, παρά τις δυσκολίες που αναφέρθηκαν παραπάνω, η δυνατότητα που παρέχεται στους πλοιοκτήτες να ασφαλιστούν, αλλά και να αποζημιωθούν για ενδεχόμενα προβλήματα και ζημιές, όπως παραδείγματος χάριν για πιθανή απώλεια ή και καταστροφή του φορτίου τους, ή ακόμα και για μία ενδεχόμενη καθυστέρηση λόγω κακοκαιρίας, είναι ιδιαίτερα σημαντική και έχει οδηγήσει στην ανάπτυξη του ναυτιλιακού εμπορίου (Καταραχιά, 2017).

Στις επόμενες ενότητες του παρόντος κεφαλαίου γίνεται αναφορά στον σχηματισμό, αλλά και στην ανάπτυξη των ομίλων P & I (Protection & Indemnity clubs, το οποίο μεταφράζεται σε ομίλους Προστασίας και Αποζημίωσης), στην ανάπτυξη των συγκεκριμένων συνδέσμων, ενώ παράλληλα σκιαγραφούμε τι είναι ουσιαστικά η ασφάλεια P & I και παρουσιάζουμε όλα τα διαθέσιμα δεδομένα που υπάρχουν, τόσο στην ελληνική, όσο και στην ξενόγλωσση βιβλιογραφία, αναφορικά με την καταγωγή των ομίλων αποζημίωσης, αλλά και σχετικά με τα ασφάλιστρα στο χώρο της ναυτιλίας.

7.2 Σχηματισμός και ανάπτυξη ομίλων P & I

Είναι γεγονός ότι, οι όμιλοι προστασίας και αποζημίωσης (P&I clubs) διαδραματίζουν έναν πολύ σημαντικό ρόλο στον τομέα της ναυτικής ασφάλισης και ειδικότερα, αφορούν στους οργανισμούς αμοιβαίας ασφάλισης πλοιοκτητών με κύριο σκοπό τους την προστασία, αλλά και την αποζημίωση των μελών τους για ευθύνες προς τρίτους.

Ειδικότερα, αξίζει να επισημάνουμε ότι, ο ασφαλιστικός θεσμός της προστασίας και αποζημίωσης, ο οποίος παρέχεται στις ενδιαφερόμενες εταιρίες από τα P&I clubs δύναται να ασφαλίσει η ίδια η ασφάλεια που διαθέτει το πλοίο, ή η ασφάλεια του μηχανολογικού εξοπλισμού.

Αναλύοντας τον ίδιο τον όρο, μπορούμε να πούμε ότι, υπό τον όρο της προστασίας, αναφερόμαστε ουσιαστικά σε διάφορα περιστατικά, τα οποία αφορούν σε ατυχήματα, αλλά και σε υποχρεώσεις, οι οποίες συνεπάγονται από την ίδια την ιδιοκτησία του πλοίου, ενώ υπό την όρο της αποζημίωσης, αναφερόμαστε σε υποχρεώσεις, οι οποίες συνδέονται άρρηκτα με την λειτουργία του σκάφους.

Το τελευταίο καθιστά σαφές ότι, η ασφαλιστική κάλυψη που παρέχεται από τους συγκεκριμένους ομίλους, αναφορικά με τους κινδύνους που αφορούν στα φορτία και στην ίδια την εμπορική δραστηριότητα, εναπόκειται στην έννοια της αποζημίωσης που παρέχεται από τους συγκεκριμένους ομίλους, ενώ δεν είναι λίγοι εκείνοι που υποστηρίζουν ότι, δεν μπορούμε να διακρίνουμε με ουσιαστικό και σαφή τρόπο τους δύο όρους.

Είναι σημαντικό να τονίσουμε σε αυτό το σημείο, ότι δεν είναι απαραίτητο, ούτε και υποχρεωτικό, για τα μέλη να εξασφαλίσουν ασφαλιστική κάλυψη για όλους τους δυνατούς κινδύνους που ελλοχεύουν κατά την λειτουργία ενός πλοίου, αλλά αντιθέτως, κάθε ένα από τα μέλη που αποφασίζουν να συνεργαστούν με τους ομίλους P & I, δύνανται να διαπραγματευτούν τους κινδύνους, για τους οποίους επιθυμούν να εξασφαλίσουν ασφαλιστική κάλυψη. (Συρίμη, 2013).

Μερικοί από τους προαναφερθέντες κινδύνους μπορεί να είναι διάφορα περιστατικά τα οποία δύνανται να συμβούν, όπως είναι για παράδειγμα, η απώλεια ή η ζημιά στο μεταφερόμενο φορτίο, οι τραυματισμοί, οι ασθένειες ή και η απώλεια ζωής των επιβαινόντων, είτε πρόκειται για τα μέλη του πληρώματος, είτε πρόκειται για τους

επιβάτες του πλοίου, οι συγκρούσεις, οι καταστροφές σε διάφορα μέρη του πλοίου, κινητά και μη, οι ζημιές υπέρ τρίτων και άλλα συμβάντα (Hazelwood, 2000).

Υπό τον όρο “club” εννοούμε τον αλληλασφαλιστικό συνεταιρισμό, ο οποίος, στην πλειονότητα εκ των περιπτώσεων, δεν έχει κερδοσκοπικό χαρακτήρα, εν αντιθέσει με τους υπόλοιπους ασφαλιστικούς φορείς, οι οποίοι έχουν σαν βασικό τους στόχο την επίτευξη όσο το δυνατόν υψηλότερου κέρδους.

Όσον αφορά στους αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς (clubs), αξίζει να επισημάνουμε ότι, τα κεφάλαια που δύνανται να προκύψουν υπό την μορφή πλεονάσματος κάποιας ασφαλιστικής χρονιάς, σχηματίζουν ουσιαστικά ένα αποθεματικό ασφαλείας (free reserve), το οποίο μπορεί να επενδυθεί. Στην περίπτωση κατά την οποία, για μία ασφαλιστική χρονιά υπάρξει έλλειμμα, τότε τα κεφάλαια που απαιτούνται, προκειμένου να κλείσει το έτος (ισοζυγισμένο) αφαιρούνται από το αποθεματικό ασφαλείας, που μόλις αναφέραμε (Συρίμη, 2013).

Στις μέρες μας, οι λειτουργίες ενός club περιλαμβάνουν την διαχείριση απαιτήσεων και ένα κεντρικό σημείο επαφής για θέματα της καθημερινότητας, ενώ παράλληλα προχωράνε στον διορισμό εμπειρογνομόνων, δικηγόρων, καθώς και ανταποκριτών, παρέχουν δε την δυνατότητα για 24ωρη επείγουσα βοήθεια. (Πετροπουλέα, 1997)

Αναφορικά με τους κινδύνους, τους οποίους οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί έρχονται να καλύψουν, αυτοί αφορούν σε εκείνους τους κινδύνους, τους οποίους οι υπόλοιποι ασφαλιστικοί φορείς αρνούνται να αναλάβουν, ή ακόμα και στην περίπτωση που δεχτούν να τους καλύψουν, αυτό γίνεται με όρους, οι οποίοι τις περισσότερες φορές κρίνονται ως ασύμφοροι από τους πλοιοκτήτες (Πετροπουλέα, 1997).

Αξίζει να επισημάνουμε σε αυτό το σημείο ότι, στον τομέα της παροχής ναυτικής ασφάλισης κυριαρχούσε το μονοπώλιο, αλλά εν μέσω αυτής της κατάστασης, οι διάφοροι όμιλοι κατόρθωσαν να αυξηθούν σε αριθμό, αλλά και να αυξήσουν τα έσοδά τους σε σημαντικό βαθμό, εδραιώνοντας τη θέση τους στην αγορά, αλλά και ασκώντας σημαντική επιρροή στον σχηματισμό συνδέσμων προστασίας και αποζημίωσης. (Πετροπουλέα, 1997)

Κατά το έτος 1824 πραγματοποιήθηκε μία αλλαγή στον σχετικό νόμο, σύμφωνα με τον οποίο καταργήθηκε το μονοπώλιο που υπήρχε μέχρι τότε, κάτι το οποίο έδρασε ευεργετικά και ενθάρρυνε και άλλες εταιρίες να εισέλθουν στην συγκεκριμένη αγορά και να δραστηριοποιηθούν στο χώρο της παροχής ναυτικής ασφάλισης.

Με αυτόν τον τρόπο, αυξήθηκε ο ανταγωνισμός για την παροχή κάλυψης κινδύνων, κάτι το οποίο επηρέασε με τη σειρά του τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούσαν οι πλοιοκτήτες.

Πιο συγκεκριμένα, ουκ ολίγες φορές, οι ιδιοκτήτες των πλοίων επέλεξαν να μην επισκευάζουν ή να ανανεώνουν τα πλοία τους, αλλά αντιθέτως συνέχιζαν να χρησιμοποιούν τα παλιά τους πλοία, τα οποία αποτελούσαν υψηλούς ασφαλιστικούς κινδύνους, με σοβαρές επιπτώσεις βέβαια για τους ίδιους, να χάσουν τη δουλειά τους. (Παναγιωτακόπουλος, 1994)

Είναι σημαντικό να τονίσουμε σε αυτό το σημείο ότι, οι περισσότεροι από τους όμιλους P & I που υπάρχουν στις μέρες μας, έχουν σαν έδρα τους την Αγγλία, κάτι το οποίο δεν πρέπει να μας προκαλεί έκπληξη, καθώς οι συγκεκριμένοι όμιλοι έχουν σαν καταγωγή τους την συγκεκριμένη χώρα. Παρόλο που οι όμιλοι αυτοί δρουν ανεξάρτητα ο καθένας, δεν πρέπει να παραβλέπουμε το γεγονός ότι, για πολλά χρόνια, οι όμιλοι αυτοί είχαν συνεργαστεί και μάλιστα πολύ στενά. (Πετροπουλέα, 1997)

Παραδείγματος χάριν, κατά το έτος 1899, πραγματοποιήθηκε η ίδρυση της ομάδας του Λονδίνου, την οποία στις μέρες μας έχει διαδεχθεί η διεθνής ομάδα ομίλων P & I, η οποία αρχικά αποτελούνταν από διάφορους όμιλους P & I, οι οποίοι προχώρησαν στην μεταξύ τους ένωση, προκειμένου να μοιράσουν μεταξύ τους τους ασφαλιστικούς κινδύνους που είχαν ξεπεράσει ένα συγκεκριμένο όριο (Παναγιωτακόπουλος, 1994).

Ωστόσο, είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι, είναι αρκετά περιορισμένος ο αριθμός των ατόμων εκτός της ναυτιλίας, οι οποίοι να έχουν ακούσει και να γνωρίζουν σχετικά με τους όμιλους P & I. Η πλειονότητα των ανθρώπων έχουν συνδέσει την ασφάλιση των πλοίων με τους Lloyd's, οι οποίοι συνίστανται από ασφαλιστικά συνδικάτα, το κάθε ένα από αυτά έγκειται σε μία ομάδα που αποτελείται από ανεξάρτητους ασφαλιστές.

Τέλος, δεν πρέπει να λησμονούμε το γεγονός ότι, υπάρχει επιπροσθέτως και μία πληθώρα ασφαλιστικών εταιριών ανά τον κόσμο, οι οποίες στην πλειονότητά τους αποτελούν ιδιοκτησία μετόχων και στις συγκεκριμένες ασφαλιστικές εταιρίες, η ασφάλιση των πλοίων συνίσταται σε ένα μικρό μόνο τμήμα των συνολικών ασφαλιστικών συναλλαγών που πραγματοποιούν, μεταξύ των οποίων μπορεί να είναι η σύναψη συμβολαίων ασφάλειας ζωής, οικίας ή και αυτοκινήτου. (Πετροπουλέα, 1997)

7.3 Τι είναι η ασφάλεια P & I

Όπως κατέστη κατανοητό στα πλαίσια της προηγούμενης ενότητας, υπό τον όρο της ασφάλειας P & I, ουσιαστικά εννοούμε την κάλυψη αστικής ευθύνης τόσο για πλοιοκτήτες, όσο και για διαχειριστές πλοίων και ναυλωτές. Οι υποθέσεις αστικής ευθύνης άρχισαν να εμφανίζονται κατά τον 19^ο αιώνα, αρχικά εκ μέρους των πληρωμάτων, τα οποία εκμεταλλευόμενα τους τότε ισχύοντες νόμους, διεκδικούσαν αποζημιώσεις τόσο για τους ίδιους, όσο και για τους άμεσους συγγενείς τους.

Το προαναφερθέν πρόβλημα γινόταν όλο και πιο σοβαρό, αν λάβουμε υπόψη την αύξηση της κίνησης των επιβατών, οι οποίοι μετακινούνταν ολοένα και περισσότερο προς την Αμερική, αλλά και προς την Αυστραλία. (Πετροπουλέα, 1997)

Παράλληλα άρχισαν να εμφανίζονται και άλλα συμβάντα τα οποία δημιουργούσαν προβλήματα στους ιδιοκτήτες των πλοίων, μερικά εκ των οποίων ήταν τα αιτήματα απαιτήσεων που λάμβαναν από τρίτα μέρη, σε περιπτώσεις κατά τις οποίες, τα πλοία τους είχαν εμπλακεί σε διάφορα περιστατικά, όπως επαφής ή και πρόσκρουσης.

Οπότε, κατέστη επιτακτική η ανάγκη να προσφερθεί η ανάλογη προστασία στις ναυτιλιακές εταιρίες και το πρώτο P & I club άρχισε την πορεία του στο χώρο της ναυτιλίας, ενώ στην συνέχεια προστέθηκε και η ανάγκη για αποζημίωση, όταν οι πλοιοκτήτες βρέθηκαν, για πρώτη φορά, αντιμέτωποι με ζημιές στα φορτία που μετέφεραν, την οποία δεν μπόρεσαν να αποφύγουν, βασιζόμενοι στους περιορισμούς ευθύνης που περιέχονταν στις φορτωτικές. (Πετροπουλέα, 1997)

Κατά αυτόν τον τρόπο, η σταδιακή αύξηση της αξίας των φορτίων που μεταφέρονταν, σε συνδυασμό με την τάση που υπήρχε εκ μέρους των ιδιοκτητών των φορτίων να στραφούν ενάντια των ιδιοκτητών των πλοίων, κατέστησαν επιτακτική την ανάγκη να συμπεριληφθούν οι απαιτήσεις αναφορικά με τα μεταφερόμενα φορτία στις προσφερόμενες καλύψεις των Protection Clubs, κάτι το οποίο οδήγησε στην ανάδυση μίας νέας κατηγορίας, εκείνης της αποζημίωσης (Indemnity), η οποία αφορούσε στην ουσία στις αποζημιώσεις που έπρεπε να καλυφθούν σε περίπτωση που τα μεταφερόμενα φορτία θα είχαν υποστεί ζημιές κατά την διάρκεια του ταξιδιού.

Πλέον στις μέρες μας, η συντριπτική πλειοψηφία του παγκόσμιου στόλου και ειδικότερα, το 90%, ασφαλίζεται για P&I risks από το IG Group, του οποίου η

λειτουργία καθορίζεται ουσιαστικά από το International Group Agreement (IGA) και παρέχει τη δυνατότητα, κατά κύριο λόγο, της μαζικής αγοράς αντασφαλειών και μάλιστα σε ιδιαίτερα χαμηλό κόστος, με σκοπό να μπορέσει να προσφέρει αρκετά υψηλά (δυνητικά) ποσά αποζημιώσεων. (Πετροπουλέα, 1997)

7.4 Καταγωγή ομίλων αποζημίωσης

Αξίζει να επισημάνουμε ότι, οι όμιλοι προστασίας δημιουργήθηκαν από πλοιοκτήτες με σκοπό να παρέχουν αμοιβαία ασφάλιση, ώστε να καταστεί δυνατό για αυτούς να προστατεύουν τόσο τους ίδιους απέναντι σε ζημίες απώλειας ζωής, αλλά και προσωπικούς τραυματισμούς, καθώς επίσης και να προασπίζουν την εταιρία τους, απέναντι στον κίνδυνο που ελλοχεύει για σύγκρουση με άλλα πλοία, τα οποία δεν δύνανται να καλυφθούν από το κανονικό ναυτικό ασφαλιστήριο συμβόλαιο του πλοίου. (Πετροπουλέα, 1997)

Όπως αναφέραμε και σε προηγούμενες ενότητες του παρόντος κεφαλαίου, οι απαιτήσεις αναφορικά με το μεταφερόμενο φορτίο δεν αποτελούσε ιδιαίτερα σημαντικό βάρος για τους ιδιοκτήτες των πλοίων, κατά την διάρκεια του μεγαλύτερου μέρους του 19^{ου} αιώνα, κάτι το οποίο τα επόμενα χρόνια άλλαξε και η ολοένα και αυξανόμενη ανάδυση νέων απαιτήσεων του μεταφερόμενου φορτίου, συνέβαλαν σε σημαντικό βαθμό στην δημιουργία των ομίλων αποζημίωσης.

Είναι σημαντικό να επισημάνουμε σε αυτό το σημείο ότι, μέχρι πρότινος, οι ιδιοκτήτες των πλοίων ήταν τα πλέον αρμόδια άτομα και έφεραν την ευθύνη, πάντοτε, για μια ενδεχόμενη απώλεια ή και καταστροφή του μεταφερόμενου φορτίου, αφού οι ίδιοι αποτελούσαν τους μεταφορείς του. (Πετροπουλέα, 1997)

Εντούτοις, περί τα μέσα του 19ου αιώνα, αναδύθηκε μια ολοένα και αυξανόμενη τάση για τους ιδιοκτήτες φορτίου, αλλά και για τους ασφαλιστές τους, να διεκδικήσουν ένα συγκεκριμένο δικαίωμα τους, εκείνο της αποζημίωσης, έναντι στους ιδιοκτήτες πλοίων και μάλιστα σε πολύ σημαντικό βαθμό.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η απώλεια του φορτίου του πλοίου “Westen hope” κατά το έτος 1890, κάτι που συνέβη λόγω υπερφόρτωσής του και είχε σαν συνέπεια για τους ιδιοκτήτες του να κληθούν να αποδώσουν ένα σημαντικό ποσό ως

αποζημίωση, κάτι που τελικά δεν έγινε, καθώς ο σύνδεσμος προστασίας του πλοιοκτήτη έκρινε ότι, η συγκεκριμένη απώλεια δεν καλυπτόταν από τους ισχύοντες νόμους και αποζημίωσε τον πλοιοκτήτη για το συμβάν. (Πετροπουλέα, 1997)

Αξιίζει να τονίσουμε ότι, σύμφωνα με ένα άρθρο ναυτιλιακού περιοδικού, το οποίο συνέγραψε ένας ασφαλιστής της βόρειας ναυτικής ασφαλιστικής εταιρίας περιορισμένης ευθύνης και πιο συγκεκριμένα ο Mr. Stanley Mitcalfe, σκιαγραφήθηκαν οι κίνδυνοι, οι οποίοι δεν δύνανται να καλυφθούν από την ισχύουσα ασφαλιστική κάλυψη, καθώς και μία πληθώρα από ζημιές που μπορεί να προκληθούν στο φορτίο, κάτι το οποίο αποτέλεσε αντικείμενο ιδιαίτερου προβληματισμού ανάμεσα στους πλοιοκτήτες.

Μερικοί από τους πλοιοκτήτες έλαβαν το προαναφερθέν άρθρο πολύ σοβαρά υπόψη τους και προσέγγισαν τον συγγραφέα του, προκειμένου να του θέσουν ερωτήματα σχετικά με το κατά πόσον ο ίδιος θα δημιουργούσε ένα σύνδεσμο αμοιβαίας αποζημίωσης, με σκοπό να καλύψει τις απαιτήσεις φορτίου.

Κατ' αυτόν τον τρόπο, σχηματίστηκε στο Newcastle κατά το έτος 1874, ο Σύνδεσμος Αμοιβαίας Προστασίας και Αποζημιώσεων Ιδιοκτητών Ατμόπλοιων και εξελίχθηκε στον πρώτο όμιλο που προσέφερε στους ενδιαφερόμενους την δυνατότητα να καλύψουν τις απαιτήσεις φορτίου. (Πετροπουλέα, 1997)

7.5 Ανάπτυξη συνδέσμων P & I

Στις προηγούμενες ενότητες του παρόντος κεφαλαίου εξετάσαμε τον τρόπο με τον οποίο δημιουργήθηκαν οι όμιλοι P & I. Στα πλαίσια της παρούσας ενότητας θα σκιαγραφήσουμε τον τρόπο, με τον οποίο οι προαναφερθέντες όμιλοι κατάφεραν να επεκταθούν, αλλά και να αναπτυχθούν και μάλιστα σε ευρεία κλίμακα. (Πετροπουλέα, 1997)

Αξιίζει να επισημάνουμε ότι, οι κυριότεροι λόγοι, στους οποίους οι όμιλοι P&I οφείλουν την ανάπτυξη, αλλά και την επέκτασή τους στην αγορά στον χώρο της ναυτιλίας, έγκεινται τόσο στις αλλαγές που έχουν πραγματοποιηθεί στις μέρες μας στους σχετικούς νόμους, συγκριτικά με τα όσα ίσχυαν στο παρελθόν, καθώς και στην ανάπτυξη του υπερπόντιου εμπορίου. (Πετροπουλέα, 1997)

Δεν μπορούμε να παραβλέψουμε σε αυτό το σημείο, ότι υπήρξαν πολλοί παράγοντες οι οποίοι συνέβαλαν, ο καθένας με τον τρόπο του, στην ανάπτυξη και τελικά στην αύξηση του υπερπόντιου εμπορίου, ένας εκ των οποίων ήταν και η εισαγωγή του ατμού στο χώρο της ναυτιλίας και η αύξηση του στόλου που διέθεταν οι πλοιοκτήτες, κάτι που τελικά συνετέλεσε σε σημαντικό βαθμό στην ανάπτυξη των ομίλων που εξετάζουμε στην παρούσα εργασία.

Αναφορικά με τις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν στους νόμους, είναι σημαντικό να επισημάνουμε ότι, αυτές επέδρασαν, σε πολύ σημαντικό βαθμό, στον τρόπο της ανάπτυξης των ομίλων και συνετέλεσαν στην εξέλιξή τους σε αυτό που έχουμε σχηματίσει σήμερα ως εικόνα για αυτούς. (Πετροπουλέα, 1997)

Πράγματι, δεν μπορούμε να μην αναφέρουμε ότι, οι νέοι νόμοι και κυρίως η υποχρέωση για την εφαρμογή τους στην πράξη, επέφεραν μία έντονη αύξηση αναφορικά με τις ευθύνες που επωμίζονταν οι ιδιοκτήτες των πλοίων. Το τελευταίο είχε σαν αποτέλεσμα για τους πλοιοκτήτες να αναζητήσουν και να εξασφαλίσουν για τους ίδιους (για την εταιρία τους) μία πιο ευρεία κάλυψη από τους ομίλους.

Η πλειοψηφία από τους νέους νόμους που ψηφίστηκαν, αφορούσαν στην παροχή κατάλληλης φροντίδας στο εργατικό δυναμικό των πλοίων, καθώς και στην κάλυψη των αναγκών τους, όπως παραδείγματος χάριν, την εξασφάλιση της αποζημίωσής τους σε περίπτωση ατυχημάτων, ενώ παράλληλα περιέχονταν και νόμοι για την Εμπορική Ναυτιλία. (Πετροπουλέα, 1997)

Ακόμα και στις μέρες μας, μία από τις πιο σημαντικές ζημίες, τις οποίες ενδέχεται να επωμιστούν οι όμιλοι, έγκειται στην απαίτηση αποζημίωσης λόγω προσωπικών ατυχημάτων, ή ακόμα και λόγω της απώλειας της ζωής κάποιου από τους επιβαίνοντες, είτε πρόκειται για μέλος του προσωπικού είτε για απλό επιβάτη.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα νόμου ο οποίος κρίθηκε ιδιαίτερα σημαντικός αναφορικά με την επιρροή που άσκησε στον τρόπο με τον οποίο οι διάφοροι όμιλοι αναπτύχθηκαν και εξελίχθηκαν, έγκειται στον νόμο που ονομάστηκε «Μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης του 1924», ο οποίος είχε σαν βάση του τους κανονισμούς της Χάγης, οι οποίοι ουσιαστικά αφορούν σε ένα είδος συμβιβασμού ανάμεσα στους πλοιοκτήτες, τους ασφαλιστές, αλλά και τους εμπόρους. (Πετροπουλέα, 1997)

Ειδικότερα, οι προαναφερθέντες κανονισμοί δύνανται να προσδιορίσουν, αλλά και τελικά να καθορίσουν με σαφήνεια το είδος των απωλειών, των οποίων η ευθύνη

πρέπει να αναληφθεί από τον ιδιοκτήτη του πλοίου και εκείνο το είδος των απωλειών, των οποίων η ευθύνη πρέπει να αναληφθεί από τον ιδιοκτήτη φορτίου και τους ασφαλιστές του.

Αξιίζει να επισημάνουμε σε αυτό το σημείο, ότι οι απαιτήσεις φορτίου αποτέλεσαν πάντοτε και παραμένουν ακόμα και σήμερα, το βασικότερο πεδίο της ευθύνης για τους ομίλους P & I, κάτι το οποίο αναφέρθηκε και σε προηγούμενες ενότητες, ενώ η ασφαλιστική κάλυψη, η οποία προσφέρεται στις ναυτιλιακές εταιρίες από τους ομίλους P & I, βρίσκεται συνεχώς υπό καθεστώς ανάπτυξης, με σκοπό να μπορέσει να παρακολουθήσει τους νόμους που συνεχώς μεταβάλλονται, από χώρα σε χώρα, ανά τον κόσμο. (Πετροπουλέα, 1997)

7.6 Ασφάλιστρα

7.6.1 Εκχώρηση ασφαλίστρου

Αν εξαιρέσουμε τις περιπτώσεις που έχει πραγματοποιηθεί κάποια άλλη συμφωνία, το σύνηθες καθήκον που επωμίζεται ο ασφαλισμένος, ή ο πράκτοράς του, έγκειται στο να πληρώσει το ασφάλιστρο, ενώ δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι, το αντίστοιχο καθήκον, το οποίο αναλαμβάνει ο ασφαλιστής και το οποίο αφορά στην έκδοση του ασφαλιστηρίου προς τον ασφαλισμένο, ή αντιστοίχως στον πράκτορά του, συνδέεται άρρηκτα με την εκπλήρωση της υποχρέωσης του ασφαλισμένου. (Πετροπουλέα, 1997)

Το τελευταίο σημαίνει στην ουσία, ότι ο ασφαλιστής δεν υποχρεούται να προχωρήσει στην έκδοση του ασφαλιστηρίου, αν πρώτα δεν έχει πραγματοποιηθεί η πληρωμή του αντίστοιχου ποσού που έχει συμφωνηθεί ως ασφάλιστρο. (Πετροπουλέα, 1997)

Κατά τον ίδιο τρόπο, και στον τομέα της ναυτιλίας, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες συνάπτεται ένα θαλάσσιο ασφαλιστήριο, αν δεν έχει πραγματοποιηθεί και πάλι διαφορετική συμφωνία ανάμεσα στα δύο μέρη, τότε ο ασφαλισμένος, ή ο πράκτοράς του, υποχρεούται να καταβάλει στον ασφαλιστή το αντίστοιχο ασφάλιστρο και ταυτοχρόνως, ο ίδιος ο ασφαλιστής υποχρεούται να καταβάλει στον ασφαλισμένο το ποσό που πρέπει, σε περίπτωση που χρειαστεί να καταβληθεί κάποια αποζημίωση για ζημιά ή απώλεια, ή σε περίπτωση που πρέπει να επιστραφεί κάποιο ασφάλιστρο.

Ακόμη, αν εξαιρέσουμε τις περιπτώσεις που ενδεχομένως έχει συναφθεί διαφορετική συμφωνία ανάμεσα στα δύο μέρη, είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι, ο πράκτορας διατηρεί ενέχυρο επί του ασφαλιστηρίου αναφορικά με το ποσό, καθώς και αναφορικά με τα έξοδα της σύναψης του ασφαλιστηρίου. (Πετροπουλέα, 1997)

7.6.2 Απώλεια ασφαλιστήριου και εγκατάλειψη ασφαλιστήριου

Αν λάβουμε υπόψη τους ισχύοντες νόμους και αν εξαιρέσουμε τις περιπτώσεις που έχει συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό, όταν συναπτόταν το ασφαλιστήριο ανάμεσα στα δύο μέρη, δηλαδή ανάμεσα στον ασφαλιστή και στον ασφαλιζόμενο, αξίζει να τονίσουμε ότι, ο ασφαλιστής είναι εκείνος που έχει την ευθύνη όσον αφορά σε οποιαδήποτε απώλεια που έχει προκληθεί, η οποία όμως εναπόκειται στους κινδύνους που καλύπτονται από την ασφάλεια. (Παναγιωτακόπουλος, 1994)

Είναι σημαντικό να επισημάνουμε σε αυτό το σημείο, ότι ο ασφαλιστής δεν φέρει την ευθύνη για οποιαδήποτε άλλη απώλεια ή ζημιά, η οποία αποδίδεται σε ζημιά από δόλο, δηλαδή εκ προθέσεως. Ωστόσο, και πάλι πρέπει να εξαιρέσουμε τις περιπτώσεις κατά τις οποίες, καλύπτεται η προαναφερθείσα περίπτωση και πιο συγκεκριμένα, αν μέσα από το ασφαλιστήριο, γίνεται σαφές ότι, ο ασφαλιστής φέρει την ευθύνη για οποιαδήποτε απώλεια θα μπορούσε να είχε αποτραπεί, στην περίπτωση που δεν υπήρχε η ναυταπάτη. (Παναγιωτακόπουλος, 1994)

Επιπροσθέτως, αν και πάλι εξαιρέσουμε τις περιπτώσεις που έχουν οριστεί με διαφορετικό τρόπο βάσει του ασφαλιστηρίου, ο ασφαλιστής του σκάφους ή των μεταφερόμενων προϊόντων, δεν φέρει την ευθύνη για οποιαδήποτε απώλεια προκαλείται λόγω καθυστέρησης, λόγω φθοράς χρήσης, φυσιολογικής διαρροής ή θραύσης, ή λόγω κάποιου ελαττώματος του ασφαλιζόμενου πλοίου, ή για οποιαδήποτε ζημιά που δύναται να προκληθεί στις μηχανές και η οποία δεν οφείλεται σε θαλάσσιους κινδύνους.

Καθόλη την περιγραφή μας, έχουμε χρησιμοποιήσει ουκ ολίγες φορές την έννοια της απώλειας. Αξίζει σε αυτό το σημείο, να αναφέρουμε ότι, μία απώλεια δύναται να είναι ολική, ή μερική. Σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους, οποιαδήποτε απώλεια η οποία δεν χαρακτηρίζεται ως ολική, ορίζει και την έννοια της μερικής απώλειας. Η δε ολική

απώλεια δύναται να χαρακτηριστεί είτε ως πραγματική ολική απώλεια, είτε ως τεκμαρτή ολική απώλεια. (Παναγιωτακόπουλος, 1994)

Εν γένει, μπορούμε να πούμε ότι, τις περισσότερες εκ των περιπτώσεων, όταν αναφερόμαστε σε μία ασφάλιση κατά ολικής απώλειας, τότε το ασφαλιστήριο μας καλύπτει από τεκμαρτή, αλλά και από πραγματική απώλεια. Ωστόσο, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες, ο ασφαλισμένος ζητά να αποζημιωθεί για ολική απώλεια, αλλά βάσει των γεγονότων και των στοιχείων, αποδεικνύεται ότι ουσιαστικά πρόκειται για μερική απώλεια, τότε αυτός δύναται να αποζημιωθεί για την μερική αυτή απώλεια, εκτός αν έχει οριστεί με διαφορετικό τρόπο βάσει του ασφαλιστηρίου που υπογράφηκε. (Παναγιωτακόπουλος, 1994)

Ακόμη, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναφέρουμε ότι, στις περιπτώσεις που επισημανθεί ένα συμβάν πραγματικής ολικής απώλειας, τότε δεν είναι απαραίτητο να πραγματοποιηθεί η υποβολή της δήλωσης εγκατάλειψης. Όταν το συγκεκριμένο πλοίο δεν εμφανιστεί για ένα εύλογο χρονικό διάστημα και ο ασφαλιστής δεν έχει λάβει νέα του, τότε ο ίδιος δύναται να θεωρήσει ότι, έχει υποστεί πραγματική ολική απώλεια. (Πετροπουλέα, 1997)

Αναφορικά με την έννοια της τεκμαρτής ολικής απώλειας, αυτή μπορεί να παρατηρηθεί στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το πλοίο ή το φορτίο που έχει ασφαλιστεί, εγκαταλειφθεί με λογικά κριτήρια, με βασικότερο λόγο το ότι, ελλοχεύει ο κίνδυνος για την πραγματική του ολική απώλεια. Σε αυτήν λοιπόν την περίπτωση, αναγνωρίζεται από τον ασφαλιστή ότι, υπάρχει τεκμαρτή ολική απώλεια του ασφαλιζόμενου αντικειμένου, εκτός αν υπάρχουν διαφορετικοί όροι στο συναφθέν ασφαλιστήριο. (Πετροπουλέα, 1997)

Επιπροσθέτως, μπορούμε να πούμε ότι, παρατηρείται η ύπαρξη τεκμαρτής ολικής απώλειας, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο ασφαλισμένος έχει στερηθεί αναγκαστικά την κατοχή τόσο του ίδιου του πλοίου του, όσο και των προϊόντων του, από κίνδυνο, ο οποίος έχει ασφαλιστεί και θεωρείται μη πιθανό πλέον να ανακτήσει την κατοχή του σκάφους ή των αγαθών, ή το κόστος της ανάκτησής τους είναι πολύ μεγαλύτερο από την αξία τους.

Ακόμη, στην ίδια κατηγορία εντάσσονται οι ζημιές που προκαλούνται από κινδύνους, οι οποίοι εμπεριέχονται στην ασφάλεια που έχει συναφθεί, και είναι τόσο σημαντικές

(οι ζημιές) και το κόστος που απαιτούν για την επιδιόρθωσή τους, τόσο μεγάλο, που ξεπερνά την ίδια την αξία του πλοίου που έχει υποστεί την επισκευή.

Είναι γεγονός, ότι στις περιπτώσεις που έχει διαπιστωθεί τεκμαρτή ολική απώλεια, ο ασφαλισμένος δύναται να επιλέξει να την αντιμετωπίσει με διαφορετικό τρόπο και πιο συγκεκριμένα, να την εκλάβει ως μερική απώλεια, ενώ παράλληλα, του δίνεται η δυνατότητα να εγκαταλείψει το ασφαλιζόμενο αντικείμενο (πλοίο, ή φορτίο) στον ίδιο τον ασφαλιστή και κατ' αυτόν τον τρόπο, να αντιμετωπίσει την προαναφερθείσα απώλεια σαν να ήταν μία πραγματική ολική απώλεια και να υποβάλει δήλωση περί εγκατάλειψης. (Πετροπουλέα, 1997)

Αξίζει να αναφέρουμε σε αυτό το σημείο, ότι η δήλωση αυτή δύναται να υποβληθεί σε γραπτή μορφή, ή ακόμα και προφορικά και να συνταχθεί με οποιουσδήποτε όρους, οι οποίοι όμως να περιγράφουν την πρόθεση του ασφαλισμένου να προχωρήσει στην ανεπιφύλακτη εγκατάλειψη του ασφαλισμένου συμφέροντός του επί του συγκεκριμένου αντικειμένου που είχε ασφαλίσει. Μπορεί να γίνει εύκολα κατανοητό, ότι αν ο ασφαλισμένος δεν προβεί στις προαναφερθείσες ενέργειες, τότε η απώλεια που υπέστη θα εκληφθεί ως μερική απώλεια. (Πετροπουλέα, 1997)

Αναφορικά με την αποδοχή της εγκατάλειψης, αυτή δύναται να είναι ρητή, ή εξυπακουόμενη από τη συμπεριφορά του ασφαλιστή. Ωστόσο, πρέπει να λάβουμε υπόψη μας, ότι η σιωπή του ασφαλιστή μετά τη δήλωση δεν μπορεί να εκληφθεί, σε καμία περίπτωση, ως αποδοχή. (Πετροπουλέα, 1997)

Είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η δήλωση εγκατάλειψης γίνεται αποδεκτή, τότε η εγκατάλειψη είναι ανέκκλητη, ενώ ταυτόχρονα, πρέπει να γνωρίζουμε ότι, η αποδοχή της δήλωσης υποδηλώνει παράλληλα και την αποδοχή της ευθύνης για απώλεια, αλλά και την ίδια την επάρκεια της δήλωσης.

Ωστόσο, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι, από την μεριά του ο ασφαλιστής διατηρεί το δικαίωμά του να αποσυρθεί από την υποβολή της δήλωσης περί εγκατάλειψης, κάτι το οποίο μπορεί να γίνει για παράδειγμα, όταν ο τελευταίος έχει αντασφαλίσει τον κίνδυνο που έχει επωμιστεί. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες, έχει διαπιστωθεί έγκυρη εγκατάλειψη, ο ασφαλιστής δύναται και έχει το δικαίωμα να αναλάβει το συμφέρον του ασφαλισμένου στο εναπομείναν ασφαλιζόμενο αντικείμενο, αλλά και να εκμεταλλευτεί όλα τα δικαιώματα ιδιοκτησίας που συνδέονται με αυτό. (Πετροπουλέα, 1997)

Ειδικότερα, στο χώρο της ναυτιλίας, αξίζει να επισημάνουμε ότι, όταν ένα πλοίο εγκαταλειφθεί, τότε ο ασφαλιστής έχει το δικαίωμα να κρατήσει οποιοδήποτε ναύλο είχε κερδηθεί μετά από το ατύχημα, από το οποίο προκλήθηκε η ζημιά, αν βεβαίως αφαιρεθούν πρώτα οι δαπάνες, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν αφού έγινε το συγκεκριμένο ατύχημα, προκειμένου να κερδηθεί ο προαναφερθέν ναύλος. (Πετροπουλέα, 1997)

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Δεν χωρά αμφιβολία, ότι λόγω της θέσης της χώρας στον παγκόσμιο χάρτη, το ενδιαφέρον για τη θάλασσα ήταν ιδιαίτερα έντονο από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα. Όλα αυτά είχαν σαν αποτέλεσμα ο ελληνικός λαός να αποτελεί κατεξοχήν ένα λαό, ο οποίος λόγω της κυριαρχίας του στην θάλασσα, συγκαταλέγεται μεταξύ των ιδρυτών της ναυτικής παράδοσης, καθώς και του δίκαιου της θάλασσας, καθιερώνοντας παράλληλα μια σειρά από ναυτικά έθιμα.

Όσον αφορά δε την έννοια του πλοίου, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, για να μπορεί να χαρακτηριστεί κάτι ως πλοίο, θα πρέπει απαραίτητα να συντελούνται μια σειρά προϋποθέσεων, οι οποίες συνοψίζονται στα κάτωθι:

- Να αποτελεί σκάφος,
- Η καθαρή χωρητικότητά του να είναι το λιγότερο ίση με 10 κόρους και
- Να έχει αυτοδύναμη κίνηση.

Ειδικότερα, στην παρούσα εργασία μελετήθηκαν οι επιθεωρήσεις των πλοίων και η συμβολή τους στη θαλάσσια ασφάλιση, δίνοντας έμφαση στο θεσμικό και νομικό πλαίσιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και ειδικότερα του Κλάδου Ελέγχου Πλοίων.

Πιο συγκεκριμένα, οι επιθεωρήσεις είναι καθοριστικής σημασίας για τη λειτουργία των πλοίων, καθώς ανάλογα με τον τύπο τους στοχεύουν στην πρόληψη, στην πιστοποίηση, αλλά και στην πραγματογνωμοσύνη, συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στη διασφάλιση της αποτελεσματικής λειτουργίας των πλοίων στη θάλασσα.

Ειδικότερα, οι επιθεωρήσεις συμβάλλουν σημαντικά στη θαλάσσια ασφάλιση, καθώς όπως αναλύθηκε στην παρούσα μελέτη, οι επιθεωρήσεις είναι απαραίτητες για τη σύναψη ασφαλιστηρίων συμβολαίων, όπως είναι για παράδειγμα οι ζημιών ή οι επιθεωρήσεις εξακρίβωσης καταστάσεων, καθώς επίσης και οι επιθεωρήσεις φορτίων και φόρτο-εκφορτωτικών μέσων.

Από την άλλη πλευρά, όπως αναφέρθηκε, η ναυτική ασφάλιση είναι καθοριστικής σημασίας σήμερα εξαιτίας του ότι λαμβάνει μέτρα, τα οποία συμβάλλουν στην παροχή

προστασίας από τυχόν συμβάντα και απώλειες, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν τυχαία στη θάλασσα.

Ουσιαστικά, η πραγματοποίηση όλων των προβλεπόμενων από τη νομοθεσία επιθεωρήσεων ανάλογα με τον τίτλο του πλοίου, καθώς και η απόκτηση των αντίστοιχων πιστοποιήσεων, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση έτσι ώστε να καταστεί εφικτή η ναυτική ασφάλιση ενός πλοίου.

Ειδικότερα, για τον ιδιοκτήτη ενός πλοίου, η ασφάλιση προσφέρει σημαντικά οφέλη σε αυτόν, καθώς μέσω της ύπαρξης ενός ασφαλιστηρίου συμβολαίου, αποφεύγεται η δέσμευσή του με τρίτους, οι οποίοι θα έπρεπε από την πλευρά τους, να αποζημιωθούν για οποιουδήποτε πιθανούς κινδύνους σε διαφορετική περίπτωση από τον ίδιο τον ιδιοκτήτη ή την πλοιοκτήτρια εταιρία.

Συνεπώς, για να μπορέσει να επιτύχει ένας πλοιοκτήτης μια όσο το δυνατόν καλύτερη ασφάλιση, είναι σημαντικό να έχει ανανεωμένα όλα τα απαραίτητα και προβλεπόμενα από τη νομοθεσία πιστοποιητικά, έτσι ώστε μέσω του ασφαλιστηρίου συμβολαίου να ικανοποιούνται και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη και να μειώνονται σημαντικά οι πιθανότητες εμφάνισης κινδύνων, οι οποίοι προέρχονται από παραλείψεις του ιδιοκτήτη.

Ειδικότερα, η ύπαρξη ενός ασφαλιστηρίου συμβολαίου, αφενός δημιουργεί ένα αίσθημα ασφάλειας στον πλοιοκτήτη, αφετέρου η ύπαρξη των προβλεπόμενων πιστοποιητικών επιτρέπει στις ασφαλιστικές εταιρίες να επιτύχουν ιδιαίτερος υψηλά κέρδη, μειώνοντας σημαντικά το ρίσκο να χάσουν ένα μέρος από τα κεφάλαιά τους λόγω των ενδεχόμενων ζημιών που δύνανται να συμβούν εν πλω.

Τέλος, η ύπαρξη P&I clubs είχε ιδιαίτερα σημαντικά θετικά οφέλη για τις επιχειρήσεις, καθώς αντιμετωπίστηκαν αποτελεσματικά συμβάντα τα οποία δημιουργούσαν προβλήματα στους ιδιοκτήτες των πλοίων, μερικά εκ των οποίων ήταν τα αιτήματα απαιτήσεων που λάμβαναν από τρίτα μέρη, σε περιπτώσεις κατά τις οποίες, τα πλοία τους είχαν εμπλακεί σε διάφορα περιστατικά, όπως επαφής ή και πρόσκρουσης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, στα παραπάνω προστέθηκε και η ανάγκη για αποζημίωση, εξαιτίας του ότι οι πλοιοκτήτες βρέθηκαν, για πρώτη φορά, αντιμέτωποι με ζημιές στα φορτία που μετέφεραν, την οποία δεν μπόρεσαν να αποφύγουν, βασιζόμενοι στους περιορισμούς ευθύνης που περιέχονταν στις φορτωτικές.

Ειδικότερα, οι όμιλοι προστασίας και αποζημίωσης (P&I clubs) διαδραματίζουν έναν πολύ σημαντικό ρόλο στον τομέα της ναυτικής ασφάλισης και ειδικότερα, αφορούν στους οργανισμούς αμοιβαίας ασφάλισης πλοιοκτητών, με κύριο σκοπό τους την προστασία αλλά και την αποζημίωση των μελών τους για ευθύνες προς τρίτους.

Τέλος, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, οι κυριότεροι λόγοι στους οποίους οι όμιλοι P&I οφείλουν την ανάπτυξη αλλά και την επέκτασή τους στην αγορά του χώρου της ναυτιλίας, έγκεινται τόσο στις αλλαγές που έχουν πραγματοποιηθεί στις μέρες μας στους σχετικούς νόμους, συγκριτικά με τα όσα ίσχυαν στο παρελθόν, καθώς και στην ανάπτυξη του υπερπόντιου εμπορίου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

A. Ελληνική

1. Βλάχος, Γ. (2007), «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
2. Βλάχος, Γ.(1999), «Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον», εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα
3. Γεωργαντόπουλος, Ε. & Βλάχος, Γ. (2003), «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδόσεις J&J Hellas, Πειραιάς.
4. Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α. & Πλωμαρίτου, Ε. (2006), «Εισαγωγή στις Ναυλώσεις», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
5. Δεληγιάννης, Χ. (2006), «Εγχειρίδιο Ναυτολογίας – Ποινικό και Πειθαρχικό Δίκαιο στη Ναυτική Εργασία», Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Αθήνα.
6. Δεμερούτης, Γ. & Μυλωνόπουλος, Δ. (2010), «Ναυτιλιακές γνώσεις», Εκδόσεις Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα.
7. Δημαράκης, Α. & Ντούνης, Χ. (1986), «Ναυτιλία», Εκδόσεις Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα.
8. Δούκας, Ι. (1985), «Η ιδιωτική ασφάλιση», Αθήνα.
9. Εσωτερικός Κανονισμός Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Κ/Α.Ε.Ν.)
10. Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, (2014), «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2011/82/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 25ης Οκτωβρίου 2011 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια», Προεδρικό Διάταγμα 70, 28 Αυγούστου 2014.
11. Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, (2014), «Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου», Προεδρικό Διάταγμα 103, 08 Μαΐου 2014.
12. Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, (2013), «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις», Νόμος 4150, 29 Απριλίου 2013.

13. Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, (2000), «Τροποποίηση του άρθρου 5 του ν.δ 187/1973 περί Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (261/Α)», Προεδρικό Διάταγμα 11/2000, 27 Ιανουαρίου 2000
14. Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, (1988), «Τροποποίηση Προεδρικού Διατάγματος 917/1979 περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογή κανονισμού περί επιθεώρησης των τουριστικών πλοίων, μεταφορικής ικανότητας μέχρι 25 επιβατών», Προεδρικό Διάταγμα 257/1986, 07 Αυγούστου 1986.
15. Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, (1986), «Τροποποίηση των διατάξεων του Β.Δ. 542/1968 (ΦΕΚ 181Α/68) «περί εφαρμογής του Νόμου 1475/1965 (ΦΕΚ 192Α/65) «περί ελέγχου της ναυσιπλοΐας, επιθεώρησης εμπορικών πλοίων και άλλων τινών διατάξεων», όπως τροποποιήθηκε με το Β.Δ. 197/1969 (ΦΕΚ 53 Α'/1969) και το Π.Δ 371/1973 (ΦΕΚ 239 Α'/1973)», Προεδρικό Διάταγμα 175/88, 26 Απριλίου 1988.
16. Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, (1973), «Περί Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου», Ν.Δ. 187, 03 Οκτωβρίου 1973.
17. Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, (1958), «Περί κυρώσεως του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου», Νόμος 3816, 28 Φεβρουαρίου 1958.
18. Θανοπούλου, Ε. (1994), «Ελληνική και διεθνής ναυτιλία», εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
19. Ζωγραφάκης, Ε. (1972), «Στοιχεία Ναυπηγικής», Εκδόσεις Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα.
20. Καλτσίδης, Η. (2013), «Δομή και Έργο του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας - Θεσμικό και Νομικό Πλαίσιο -Κυβερνητικά πιστοποιητικά - Παρουσίαση ετήσιας επιθεώρησης Δεξαμενόπλοιου», διπλωματική εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα.
21. Κανονισμός Σπουδών Σχολών Πλοιάρχων και Μηχανικών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Κ.Σ/Α.Ε.Ν.).
22. Κιάντου – Παμπούκη, Α. (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα.
23. Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, (1973), Ν.Δ. 187/ΦΕΚ 261/τ.Α'/03-10-1973.
24. Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, (1958), Νόμος 3816/ΦΕΚ 32/τ.Α'/28-02-1958.
25. Καρύδης, Π. (2002), «Επιθεώρηση – Συντήρηση και επισκευή μεταλλικής κατασκευής πλοίου», Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα.

26. Καταραχιά, Α. (2017), «Κοινωνική Οικονομία – Συνεταιριστική Επιχειρηματικότητα, Ενότητα 7: Αλληλασφαλιστικοί φορείς», Ανοικτά Ακαδημαϊκά Μαθήματα στο ΤΕΙ Δυτικής Μακεδονίας, πηγή:
https://openclass.teiwm.gr/modules/document/file.php/AF102/%CE%9A%CE%BF%CE%B9%CE%BD%CF%89%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE%20%CE%9F%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%AF%CE%B1_7.pdf, προσπελάστηκε: 16/09/2017.
27. Μελέτη για την αναβάθμιση του συστήματος της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΕΣΠΑ 2014-2020).
28. Μυλωνόπουλος Δ. (2000), «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.
29. Παζαρζής, Μ. (2009), «Απαιτήσεις Ναυτασφαλίσεων», Πανεπιστημιακές σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς.
30. Παναγιωτακόπουλος, Β. (1994), «Ναυλοσυμφωνία- Ναυτασφάλειες», εκδόσεις Έλλην, Αθήνα.
31. Πετροπουλέα, Γ. (1997), «P&I Club ασφάλιση, ασφάλιση FD&D», εκδόσεις Ζήτη, Θεσσαλονίκη.
32. Ρόκας, Ι. (2005), «Ιδιωτική Ασφάλιση», Εκδόσεις Α.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα.
33. Σκαρίμπα, Ε. (1999), «Εισηγήσεις ναυτικού δικαίου», Αθήνα.
34. Συρίμη, Α. (2013), «P&I Clubs, Τι είναι; Ποιος ο ρόλος τους;», πηγή:
<https://eclass.unipi.gr/modules/document/file.php/NAS270/%CE%9F%CE%B9%20%CE%B1%CF%80%CF%8C%CF%86%CE%BF%CE%B9%CF%84%CE%BF%CE%AF%20%CE%BC%CE%B1%CF%82%20%CE%B5%CE%B9%CF%83%CE%B7%CE%B3%CE%BF%CF%8D%CE%BD%CF%84%CE%B1%CE%B9%202013/P%26I%20Clubs%20%28%CE%95%CE%B9%CF%83%CE%AE%CE%B3%CE%B7%CF%83%CE%B7%20%CE%A3%CF%85%CF%81%CE%AF%CE%BC%CE%B7%20%CE%91.%29%20%2826-11-2013%29.pdf>, προσπελάστηκε: 16/09/2017.
35. Τράπεζα της Ελλάδος (2013), «Αλληλασφάλιση στην Ελλάδα», πηγή:
<http://pisc.bankofgreece.gr/Insurance%20firms.aspx>, προσπελάστηκε: 16/09/2017.

36. Υλικό από τα τηρούμενα αρχεία (Π.Δ, Ν.Δ, πληροφοριακά έντυπα, κλπ.) της Διεύθυνσης Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π/ ΔΠΝ).
37. Υλικό από τα τηρούμενα αρχεία του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά/ Τομέας Νηολογίων και Ναυτικών Υποθηκολογίων.
38. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, (2007), «Εκδοση ή θεώρηση Π.Γ.Ε, Ε/Γ και Φ/Γ, Πιστοποιητικών ασφαλείας Ε/Γ πλοίων και πιστοποιητικών συμμόρφωσης», πληροφοριακό έντυπο.
39. Υλικό από τα τηρούμενα αρχεία (Π.Δ, Ν.Δ, πληροφοριακά έντυπα, κλπ.) της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π/ ΔΕΚΝ).
40. Χουμανίδης, Λ. & Ζώης, Κ. (1999), «Συνοπτική θεώρησης της εξελίξεως της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερα», Εκδόσεις Σύγχρονη Εκδοτική, Αθήνα.

Β. Ξενόγλωσση

1. Hazelwood, St. (2000), “P&I clubs, Law and practice”, LLP, third edition, pg 153.
2. UGS Annual Report 2016-2017/ UNGTD, (2017), “Review of Maritime Transport 2016/ IHS Maritime and Trade World Shipping”. Encyclopedia Jan.

Γ. Ηλεκτρονική

1. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A31997L0070>
2. <http://www.hcg.gr/node/347>
3. <https://www.yen.gr/web/guest/organose>
4. <https://www.yen.gr/web/guest/organose>
5. <http://economist.gr/arxai-athinaiki-dimokratia/>