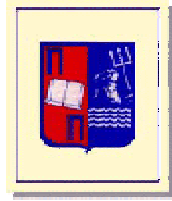


**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**  
**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**



**3<sup>0Σ</sup> ΚΥΚΛΟΣ**

**ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ:**

*Ποιότητα στην Ναυτιλία*

**ΘΕΜΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:**

*Η Απαγόρευση του απόπλου των πλοίων : Θεσμικό και Νομικό πλαίσιο  
στην Ελλάδα*

**ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΑ ΜΝ / 03002**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:**

**ΠΑΖΑΡΖΗΣ ΜΙΧΑΛΗΣ**

**ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2007**

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : Η ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΠΟΠΛΟΥ – ΓΕΝΙΚΑ.....	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Η ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΑΠΟΠΛΟΥ ΛΟΓΩ ΜΗ ΤΗΡΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ & ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ.....	11
2.1. Ο εφοδιασμός του πλοίου με τα κατάλληλα πιστοποιητικά .....	12
2.2. Η τήρηση των όρων της Διεθνούς Συμβάσεως περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα.....	15
2.3. Η επιβίβαση και μεταφορά υπεράριθμων επιβατών .....	19
2.4. Μη συμμόρφωση προς τις διατάξεις περί Γραμμών Φόρτωσης.....	19
2.5. Μη συμμόρφωση προς τις διατάξεις για την σύνθεση του πληρώματος.....	21
2.5.1. Σύνθεση πληρώματος πλοίων με Ελληνική Σημαία .....	21
2.5.2. Σύνθεση πληρώματος πλοίων με Ξένη Σημαία .....	23
2.6 Μη συμμόρφωση προς τις διατάξεις που αφορούν τον χρόνο εργασίας των ναυτικών .....	25
2.7. Η μεταφορά Επικίνδυνων Φορτίων .....	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΑΠΟΠΛΟΥ ΛΟΓΩ ΔΥΣΜΕΝΩΝ ΚΑΙΡΙΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ .....	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΑΠΟΠΛΟΥ ΛΟΓΩ ΡΥΠΑΝΣΗΣ.....	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΑΠΟΠΛΟΥ ΛΟΓΩ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ .....	44
5.5.1. Η κατάσχεση.....	44
5.5.2. Η μη καταβολή των φαρικών τελών.....	46
5.5.3. Η μη καταβολής πλοηγικών δικαιωμάτων.....	47
5.5.4. Οι παραβιάσεις του Αλιευτικού Κώδικα .....	48
5.5.5.Οι Διεθνείς Κανονισμοί για την αποφυγή Συγκρούσεων .....	50
5.5.6.Οι Παραβάσεις των Κανονισμών Λιμένος .....	51
5.5.6 Παράνομη Ρυμούλκηση & Επιθαλάσσια Αρωγή .....	52

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΖΗΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗΣ ΑΠΟΠΛΟΥ ΑΠΟ ΠΛΕΥΡΑΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ & Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΤΟΥΣ ΚΑΛΥΨΗ** ..... 54

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**..... 62

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΑΡΘΟΓΡΑΦΙΑ**.....65

### **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ**

**Πίνακας 2.1** Η αναστολή Απόπλου Ε/Γ & Φ/Γ ..... 28

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το θέμα της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι « Η Απαγόρευση Απόπλου Πλοίων: Νομικό και θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα». Ο λόγος για τον οποίο μελετάμε το συγκεκριμένο θέμα έχει να κάνει με το γεγονός ότι πρόκειται για ένα πολυδιάστατο ζήτημα που λαμβάνει χώρα πολλάκις κατά την διάρκεια της ωφέλιμης ζωής ενός πλοίου με σημαντικότερες συνέπειες προς διάφορες κατευθύνσεις που όμως εξακολουθεί να παραμένει σχετικά «ανεξερεύνητο».

Το πλοίο από τους Αρχαίους χρόνους έως και τις μέρες μας και παρά την εμφάνιση νεότερων και ταχύτερων μέσων μεταφοράς παραμένει το σημαντικότερο μέσο μεταφοράς και διακίνησης φορτιών και επιβατών . Ιδιαίτερα για την χώρα μας και λόγω του νησιωτικού της χαρακτήρα το πλοίο συνδέει τα νησιά με τη ενδοχώρα εκτελεί υπηρεσίες δημόσιας ωφέλειας και αποτελεί παράγοντα οικονομικής , κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης. Για το λόγο αυτό η απαγόρευση απόπλου των πλοίων αποτελεί ένα αυστηρότατο μέτρο με σοβαρότατες συνέπειες όχι μόνο για το ίδιο το πλοίο και τους εκπροσώπους του αλλά για την οικονομία και την κοινωνία γενικότερα .

Στόχος αυτής της διπλωματικής εργασίας είναι να μελετηθεί το διοικητικό μέτρο της απαγόρευσης απόπλου στην Ελλάδα, να γίνει διάκριση των διαφόρων ειδών της και να συγκεντρωθεί η νομοθεσία που την διέπει . Σημειώνουμε ότι για το συγκεκριμένο θέμα δεν υπάρχει πλούσια βιβλιογραφία και είναι πολύ λίγες οι προσπάθειες ολοκληρωμένης και λεπτομερούς διερεύνησης του θέματος της απαγόρευσης απόπλου . Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την συνεχή τροποποίηση της νομοθεσίας που διέπει την Ναυτιλία με την εφαρμογή όλο και πιο αυστηρών κανόνων για την ασφάλεια στην θάλασσα καθιστά την μελέτη του συγκεκριμένου θέματος ιδιαίτερος ενδιαφέρονσα και συνεχώς εξελίξιμη.

Ξεκινώντας λοιπόν, στο Κεφάλαιο 1 γίνεται μια γενική ανάλυση της έννοιας της απαγόρευσης απόπλου αναφορικά με την νομική της φύση ,την αρμοδιότητα επιβολής της και παράλληλα γίνεται μια πρώτη διάκριση των διαφόρων περιπτώσεων

απαγόρευσης απόπλου ανάλογα με τον χρόνο , την διάρκεια , το μέγεθος καθώς και την σκοπιμότητα που εξυπηρετεί η επιβολή της.

Στη συνέχεια ακολουθεί μια προσπάθεια κατηγοριοποίησης των διαφόρων περιπτώσεων απαγόρευσης απόπλου ανάλογα πάντα με την αιτία που προκαλεί την απαγόρευση ξεκινώντας από το Κεφάλαιο 2 που έχει τίτλο « Η Απαγόρευση απόπλου λόγω μη τήρησης των Κανόνων Ασφαλείας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας» όπου περιγράφεται ίσως ο σημαντικότερος και πιο πολύπλοκος λόγος απαγόρευσης και δίδεται εν συντομία το νομοθετικό πλαίσιο που την διέπει. Ακολουθεί έπειτα στο Κεφάλαιο 3 μια λεπτομερή παρουσίαση και ανάλυση του πιο πρωτότυπου ίσως λόγου απαγόρευσης απόπλου που εφαρμόζεται αποκλειστικά και μόνο στην Ελλάδα από ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση και είναι η απαγόρευση λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Συνεχίζουμε στο Κεφάλαιο 4 με την απαγόρευση του απόπλου λόγω πρόκλησης ρύπανσης που στις μέρες μας λόγω και της συνεχώς αυξανόμενης ευαισθητοποίησης απέναντι στο περιβάλλον και την προστασία του επιφέρει σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις στους παραβάτες . Τέλος στο Κεφάλαιο 5 πραγματοποιείται μια παρουσίαση των σημαντικότερων ειδικών περιπτώσεων απαγόρευσης απόπλου που αν και δεν ανήκουν στις κυριότερες επιφέρουν εξίσου σημαντικές συνέπειες για το πλοίο. Τέτοιες είναι η κατάσχεση λόγω οικονομικών οφειλών , η απαγόρευση απόπλου λόγω μη καταβολής των φαρικών τελών και των πλοηγικών δικαιωμάτων , η απαγόρευση απόπλου εξαιτίας των παραβάσεων στην αλιεία , η απαγόρευση απόπλου λόγω μη τήρησης των Διεθνών Κανονισμών για την αποφυγή συγκρούσεων στην θάλασσα, οι παραβάσεις των κανονισμών λιμένος και τέλος η ρυμούλκηση & η επιθαλάσσια αρωγή .

Φυσικά από την εργασία αυτή δεν θα μπορούσαν να λείπουν η στάση και η αντιμετώπιση του ζητήματος από την πλευρά των πλοιοκτητών ενός τέτοιου δυσβάσταχτου μέτρου όπως είναι η απαγόρευση απόπλου αφού σκοπός του πλοίου είναι η συνεχή κίνηση του και κάθε επιπλέον όχι ημέρα αλλά και ώρα παραμονής του στο λιμάνι «δεμένο» εξαιτίας απαγόρευσης απόπλου επιφέρει τεράστιες οικονομικές συνέπειες σε αυτούς . Έτσι οι αντιδράσεις από πλευράς πλοιοκτητών αναφέρονται στο Κεφάλαιο 6 όπου γίνεται και μία αναφορά στο θέμα της ασφαλιστικής κάλυψης των πλοίων που έχουν υποστεί απαγόρευση απόπλου αφού κάθε απαγόρευση απόπλου εκτός αυτής λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών καταγράφεται στο

ιστορικό του πλοίου και το ακολουθεί σε όλη την διάρκεια της ωφέλιμης ζωής του αλλά και κατά την πώληση του σε άλλους πλοιοκτήτες .

Τέλος, στο Κεφάλαιο 7 παρουσιάζονται τα σημαντικότερα συμπεράσματα από την επεξεργασία και την εμπειρισταωμένη μελέτη του παρόντος θέματος «Η απαγόρευση του απόπλου : Νομικό και θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα».

Οι υποσημειώσεις που βρίσκονται στο τέλος κάθε σελίδας παραπέμπουν στη βιβλιογραφία που αναφέρεται εκτεταμένα στις τελευταίες σελίδες της εργασίας, αποτελώντας ξεχωριστό κεφάλαιο.

## 1. Η ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΠΟΠΛΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ - ΓΕΝΙΚΑ

Σε αυτό το πρώτο μέρος αυτής της εργασίας θα παρουσιασθεί εν συντομία τι σημαίνει απαγόρευση απόπλου πλοίου και θα γίνει μια πρώτη διάκριση των διαφόρων περιπτώσεων απαγόρευσης απόπλου ως προς την αρμοδιότητα, τον χρόνο, την μονιμότητα, το πλήθος και τον σκοπό της επιβολής της<sup>1</sup>. Ο λόγος που κρίνεται απαραίτητη αυτή η πρώτη παρουσίαση είναι για να γίνει το θέμα της απαγόρευσης απόπλου πιο προσιτό στον αναγνώστη.

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.) στο πρώτο κεφάλαιο προβλέπει τον ορισμό του πλοίου. Σύμφωνα με αυτόν ως πλοίο ορίζεται κάθε σκάφος, καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον δέκα (10) κόρων που προορίζεται να κινείται αυτοδύναμα στην θάλασσα<sup>2</sup>. Κάθε πλοίο έχει ορισμένα διακριτικά γνωρίσματα τα οποία καταγράφονται κατά την πράξη νηολόγησης του και αναφέρονται στο άρθρο 2 του Κ.Ι.Ν.Δ. είναι: α) το όνομα του πλοίου β) το διεθνές διακριτικό σήμα του γ) η χωρητικότητα του και δ) ο αριθμός και το λιμάνι νηολόγησης του. Για να θεωρεί ένα πλοίο ως Ελληνικό και να πραγματοποιηθεί η εγγραφή του στο Ελληνικό νηολόγιο πρέπει να ανήκει κατά το ½ σε Έλληνες, αν ανήκει σε εταιρεία τότε αυτή θα πρέπει να έχει την έδρα της στην Ελλάδα. Ελληνικά θεωρούνται επίσης τα πλοία που ανήκουν σε Ελληνική εταιρεία, εφόσον ναυπηγούνται στην Ελλάδα και το μεγαλύτερο μέρος του κεφαλαίου αυτής ανήκει σε Έλληνες. Σύμφωνα με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.) άρθρο 3 § 1 «Πλοίο είναι κάθε σκάφος προορισμένο να μετακινείται στο νερό για μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλλάσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό». Κατόπιν σύγκρισης των δύο ορισμών προκύπτει ότι αυτός του Κ.Δ.Ν.Δ. είναι αναλυτικότερος μια και αναφέρει ενδεικτικά τις κυριότερες και βασικότερες περιπτώσεις προορισμού του σκάφους και είναι αυτός που χρησιμοποιείται για την εφαρμογή όλων των γενικών διατάξεων του δημοσίου ναυτικού δικαίου<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Μυλωνόπουλος Δ. Ν., Η απαγόρευση του απόπλου των πλοίων, σελ. 39-40

<sup>2</sup> Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, Άρθρο 1

<sup>3</sup> Μαλέμπρας Μ., Κώδιξ Δημοσίου ναυτικού Δικαίου, σελ. 73

Τα πλοία χωρίζονται σε διάφορες κατηγορίες<sup>4</sup> ανάλογα το κριτήριο που κάθε φορά χρησιμοποιούμε . Έτσι με κριτήριο τον προορισμό διακρίνονται σε Πολεμικά και σε Εμπορικά . Τα εμπορικά με την σειρά τους σύμφωνα με τον τομέα της δραστηριότητας διακρίνονται σε α ) πλοία μεταφοράς προσώπων ( επιβατηγά ) ή εμπορευμάτων ( φορτηγά ) β ) αλιευτικά γ ) πλοία εξωοικονομικών σκοπών ( ερευνητικά, επιστημονικά , εκπαιδευτικά ) δ ) πλοία ειδικών υπηρεσιών ε ) πλοία βοηθητικής ναυτιλίας και στ ) πλοία αναψυχής . Κριτήρια αποτελούν και το υλικό κατασκευής , η μορφή κατασκευής η ηλικία του πλοίου , τα μέσα πρόωσης , η ταχύτητα , ο τύπος του πλου κλπ

Απόπλους ονομάζεται η αναχώρηση του πλοίου από λιμένα ή αγκυροβόλιο προς συγκεκριμένη κατεύθυνση ή προορισμό . Ο χρόνος απόπλου των πλοίων που εκτελούν ακτοπλοϊκά δρομολόγια καθορίζεται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας σε συνεννόηση με την πλοιοκτήτρια εταιρεία ενώ ο χρόνος απόπλου των μικρών σκαφών τοπικών δρομολογίων καθορίζεται από τις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές . Αντίθετα ο απόπλους των εμπορικών πλοίων, φορτηγών κλπ και ανεξάρτητα της σημαίας που φέρουν επιτρέπεται κατόπιν έγγραφης άδειας της οικείας Λιμενικής Αρχής του τόπου απόπλου και ονομάζεται «Άδεια Απόπλου» . Το αντίθετο του απόπλου ονομάζεται κατάπλους .

Επομένως κάθε πλοίο προκειμένου αποπλεύσει από ένα λιμάνι θα πρέπει να του έχει προηγουμένως χορηγηθεί άδεια απόπλου<sup>5</sup> από την αρμόδια Λιμενική Αρχή εφόσον τηρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις από πλευράς πλοίου και πλοιοκτησίας αυτού . Σε αντίθετη περίπτωση η Λιμενική Αρχή αρνείται την χορήγηση της άδειας απόπλου και πρακτικά απαγορεύει τον απόπλου του πλοίου.

Η απαγόρευση απόπλου αποτελεί διοικητικό μέτρο με το οποίο δηλώνεται η βούληση της Διοίκησης δηλαδή του Κράτους και αρμόδια όργανα για την επιβολή της είναι ο Κλάδος Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΚΕΕΠ) και η Λιμενική ή Προξενική Αρχή . Ο ΚΕΕΠ έχει δυνατότητα επιβολής της απαγόρευσης απόπλου πλοίου σε οποιοδήποτε λιμάνι της χώρας ενώ η

<sup>4</sup> Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, Άρθρο 3 § 2

<sup>5</sup> Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, Άρθρο 234 § 1



Λιμενική ή Προξενική Αρχή μόνο για το λιμάνι αρμοδιότητας της (εντός και εκτός Ελλάδος αντίστοιχα).

Εξετάζοντας στα επόμενα κεφάλαια κάθε ένα ξεχωριστό είδος απαγόρευσης απόπλου λόγω της σημαντικότητας της απόφασης αυτής και ανάλογα με την σοβαρότητα της παράβασης διαπιστώνουμε ότι ο νομοθέτης δίνει δυνατότητα επιλογής στα αρμόδια όργανα επιβολής της καθιστώντας την άλλες φορές ως υποχρεωτική ( για παράδειγμα στην περίπτωση κατάσχεσης ή την περίπτωση παράβασης του Αλιευτικού Κώδικα ) και κάποιες άλλες φορές ως δυνητική ( για παράδειγμα στην περίπτωση της ρύπανσης όπου η απαγόρευση ισχύει μέχρι της πληρωμής του επιβαλλόμενου προστίμου ή της κατάθεσης ισόποσης επιταγής ή όπως στην περίπτωση των παραβάσεων του Ειδικών ή Γενικών Κανονισμών Λιμένα όπου ισχύουν τα ίδια με την περίπτωση της ρύπανσης) .

Η απαγόρευση απόπλου συνήθως δίδεται σε έγγραφη μορφή (εγγραφή/ καταχώρηση στο Ημερολόγιο Γέφυρας του πλοίου ή αποστολή στην πλοιοκτήτρια εταιρεία ανάλογα με την περίπτωση σχετικού εντύπου από τον ΚΕΕΠ ή την Λιμενική Αρχή) και έχει άμεση εφαρμογή . Η δε ισχύς της ποικίλει ανάλογα με την αιτία που την προκάλεσε και διαφέρει για κάθε ένα ξεχωριστό είδος απαγόρευσης και μπορεί να είναι προσωρινή όπως στη περίπτωση της απαγόρευσης απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών όπου η ισχύς της λήγει αμέσως μετά την βελτίωση των καιρικών συνθηκών μπορεί όμως να αφορά σοβαρότερα θέματα όπως είναι αυτά της ασφάλειας και να είναι για παράδειγμα αποτέλεσμα κάποιας μηχανικής βλάβης που παρουσίασε το πλοίο και επομένως να απαιτείται μεγαλύτερο χρονικό διάστημα για την αποκατάσταση των ελλείψεων και την άρση της . Σύμφωνα με τα παραπάνω παραδείγματα και ανάλογα με το είδος της απαγόρευσης αυτή μπορεί να αφορά όλα τα πλοία (περίπτωση απαγόρευσης απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών) ή μπορεί να αφορά και να επιβάλλεται σε ένα συγκεκριμένο πλοίο.

Τέλος, μια σημαντική διάκριση των διαφόρων περιπτώσεων απαγόρευσης απόπλου αφορά τον σκοπό επιβολής της δηλαδή το κατά πόσο η επιβολή της στοχεύει στην πρόληψη μιας ανεπιθύμητης κατάστασης ή αντίθετα επιβάλλεται εκ των υστέρων αφού δηλαδή έχει λάβει χώρα η παράβαση. Στην πρώτη κατηγορία ανήκει η περίπτωση της απαγόρευσης απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών

ή όταν τα πιστοποιητικά του πλοίου έχουν λήξει ή δεν είναι τα κατάλληλα ενώ στην δεύτερη κατηγορία ανήκει η περίπτωση της πρόκλησης ρύπανσης όπου η απαγόρευση επιβάλλεται αφού αυτή έχει ήδη προκληθεί όπως αντίστοιχα και στην περίπτωση της παράνομης αλιείας. Στην δεύτερη αυτή κατηγορία η απαγόρευση απόπλου λειτουργεί περισσότερο ως εισπρακτικό μέτρο και μέσο άσκησης πίεσης πληρωμής του προστίμου που επιβάλλεται.

Σημειώνουμε ότι και η άρση της απαγόρευσης απόπλου γίνεται με τον ίδιο τρόπο όπως και η επιβολή της κατόπιν δηλαδή σχετικής εγγραφής στο Ημερολόγιο του πλοίου ή αποστολής σχετικού εγγράφου στην πλοικτήτρια εταιρεία.

## 2. Η ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΑΠΟΠΛΟΥ ΛΟΓΩ ΜΗ ΤΗΡΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Η απαγόρευση απόπλου λόγω μη τήρησης των κανόνων ασφαλείας και της ασφάλειας ναυσιπλοΐας αποτελεί τον σημαντικότερο λόγο απαγόρευσης απόπλου γιατί οι ελλείψεις που οδηγούν στην επιβολή ενός τόσο σοβαρού μέτρου μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο την ζωή των επιβαινόντων στο πλοίο, του ίδιου του πλοίου αλλά και του περιβάλλοντος. Η ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας και η προστασία της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα αποτελούν στόχο υψηλής προτεραιότητας και για το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας<sup>6</sup> μέσω της συνεχούς αναβάθμισης των επιπέδων ασφαλείας των Ελληνικών πλοίων αλλά και τον αυστηρό έλεγχο της τήρησης των σχετικών κανονισμών και προδιαγραφών. Για το λόγο αυτό από πλευράς νομοθετικού πλαισίου επιδιώκεται η εναρμόνιση της Ελληνικής νομοθεσίας με τις Αποφάσεις και του Κανονισμού των Διεθνών Οργανισμών και Οδηγιών της Ε.Ε. που ρυθμίζουν θέματα κατασκευής, εξοπλισμού των εμπορικών πλοίων, όπως τηλεπικοινωνιών, σωστικών και πυροσβεστικών μέσων, μεταφοράς επικίνδυνων φορτιών, υγιεινής κλπ. Στην αναβάθμιση των επιπέδων ασφαλείας αποβλέπει επίσης η εντατικοποίηση των επιθεωρήσεων στα πλοία με ξένη σημαία που καταπλέουν στα Ελληνικά λιμάνια σύμφωνα με το Μνημόνιο το Παρισίων (PARIS MOU) καθώς και στα Ελληνικά πλοία και ειδικότερα σε αυτά που επιθεωρούνται από ξένες Λιμενικές Αρχές. Αποτέλεσμα αυτών ήταν το έτος 2001 η Ελληνική σημαία να παρουσιασθεί για πρώτη φορά στην Λευκή Λίστα (White List) του PARIS MOU γεγονός που αποτελεί σημαντική επιτυχία<sup>7</sup>.

Σε αυτή την κατηγορία απαγόρευσης απόπλου μπορούμε να διακρίνουμε τις κάτωθι περιπτώσεις :

### 2.1 Ο εφοδιασμός του πλοίου με τα κατάλληλα Πιστοποιητικά

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.) στο Μέρος Πρώτο,

<sup>6&7</sup> [www.yen.gr](http://www.yen.gr), Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας

Κεφάλαιο Δ` και συγκεκριμένα στα άρθρα 31-45 ασχολείται με το θέμα της ασφάλειας του πλοίου δηλαδή της ικανότητας του πλοίου για ασφαλή πλου.

Έτσι λοιπόν σύμφωνα με το άρθρο 31 κανένα πλοίο με Ελληνική σημαία δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για εκπλήρωση του προορισμού του αν δεν διαπιστωθεί πρώτα ότι είναι ικανό για ναυσιπλοΐα και εφοδιασμένο με τα κατάλληλα πιστοποιητικά ασφαλείας. Προκειμένου διαπιστωθεί η καταλληλότητα του πλοίου για ναυσιπλοΐα ενεργείται γενική επιθεώρηση στους κάτωθι τομείς:

- α) Ναυπηγικό
- β) Μηχανολογικό
- γ) Ηλεκτρολογικό
- δ) Ναυτιλιακό
- ε) Τηλεπικοινωνιακό
- στ) Υγειονομικό
- ζ) Γενικής ασφάλειας πλοίου και επιβαινόντων

Τα σχετικά των ως άνω επιθεωρήσεων και η έκδοση των ανάλογων πιστοποιητικών ρυθμίζονται με λεπτομέρεια από Προεδρικά Διατάγματα ενώ αρμόδια για την έκδοσή τους είναι η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων. Τα πλοία με ξένη σημαία απαγορεύεται να παραλαμβάνουν επιβάτες από Ελληνικά λιμάνια αν δεν συμμορφώνονται με τις περί ασφαλείας διατάξεις ενώ με Προεδρικά Διατάγματα επεκτείνεται η εφαρμογή των διατάξεων των Διεθνών Συμβάσεων που αναφέρονται στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και έχουν κυρωθεί από την Ελλάδα σε κάθε φορτηγό πλοίο που καταπλέει σε Ελληνικούς λιμένες.

Η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σύμφωνα με το άρθρο 36 του ΚΔΝΔ είναι αρμόδια για τα κάτωθι θέματα που ρυθμίζονται λεπτομερώς μέσω Προεδρικών Διαταγμάτων:

- α) για τον έλεγχο της σύνταξης και υπογραφής σχεδίων , μελετών, προδιαγραφών και επιβλέψεων των ναυπηγήσεων που πραγματοποιούνται στην Ελλάδα , μετασκευών και επισκευών πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων , κατασκευών και επισκευών

μηχανών , λεβήτων ως και των εν γένει ειδών εξοπλισμού τους και την έγκριση και παρακολούθηση της εκτέλεσης αυτών.

β)για τον έλεγχο της καταλληλότητας των επιβατηγών πλοίων και του καθορισμού του μέγιστου επιτρεπόμενου κατά θέση αριθμού επιβατών αυτών ανάλογα τα ταξίδια, την εποχή του έτους και των λοιπών ειδικών συνθηκών και

γ) για κάθε θέμα γενικά που αναφέρεται στην ασφάλεια του πλοίου.

Σύμφωνα με το άρθρο 39 του ΚΑΝΔ η γενική ή μερική επιθεώρηση των πλοίων, η χάραξη των γραμμών φόρτωσης , η έκδοση των οικείων πιστοποιητικών , η παρακολούθηση εργασιών ναυπηγήσεων ή μετασκευών , καθώς και ο έλεγχος των πλοιοκτητριών εταιρειών και η έκδοση των οικείων πιστοποιητικών σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως SOLAS 1974 δύναται να ανατεθούν σε αναγνωρισμένους από την Ελλάδα ή κράτος – μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης οργανισμούς . Οι οργανισμοί αναγνωρίζονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ενώ σε περίπτωση πλημμελούς εκτελέσεως έργου που αφορά στην επιθεώρηση και πιστοποίηση της τεχνικής καταλληλότητας των υπό ελληνική σημαία πλοίων και των διαχειριστριών εταιρειών τους τιμωρούνται πέρα από τυχόν ποινικές ή άλλες κυρώσεις με πρόστιμο σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 45 του Κ.Δ.Ν.Δ. το ύψος του οποίου καθορίζεται ανάλογα με τους κινδύνους που προκύπτουν από την παράβαση , η υποτροπή και κυρίως οι κίνδυνοι για την δημόσια τάξη και ασφάλεια, την ανθρώπινη ζωή και το περιβάλλον.

Η Λιμενική ή Προξενική Αρχή ή η Επιθεώρηση Εμπορικών πλοίων δύναται να πραγματοποιεί ελέγχους σε οποιοδήποτε πλοίο προς διαπίστωση των κάτωθι (άρθρο 40 του ΚΑΝΔ) :

α) ότι είναι εφοδιασμένα με τα απαραίτητα ναυτιλιακά έγγραφα .

β) ότι η κατάσταση του πλοίου ανταποκρίνεται στις ενδείξεις των Πιστοποιητικών Ασφαλείας .

γ) ότι οι γραμμές φορτώσεως είναι κανονικά χαραγμένες και ότι τηρούνται τα όρια φορτώσεως που αυτές καθορίζουν .

δ) ότι ο αριθμός επιβατών κατά θέση είναι ο καθορισμένος .

ε) ότι είναι εφοδιασμένο με τα απαραίτητα ναυτιλιακά, σωστικά , πυροσβεστικά, υγειονομικά , τηλεπικοινωνιακά και ασφαλείας μέσα.

στ)ότι τηρούνται οι όροι ενδιαίτησης , υγιεινής , καθαριότητας , επιβατών και πληρώματος .

ζ) ότι η σύνθεση του πληρώματος είναι κανονική .

η)ότι εκτελούνται τα προβλεπόμενα από τους κανονισμούς γυμνάσια και τα μέλη του πληρώματος είναι ενήμερα για την χρήση των μέσων ασφαλείας του πλοίου .

Σε περίπτωση που διαπιστωθεί στα ως άνω παράβαση συμπληρώνεται σχετική έκθεση ενώ απαγορεύεται από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων , Λιμενική ή Προξενική αρχή ο απόπλους πλοίου όταν σύμφωνα με το άρθρο 42 του Κ.Δ.Ν.Δ:

α) Έληξε η ισχύς του πιστοποιητικού ασφαλείας ή γραμμής φόρτωσης ή παρήλθε άπρακτη η δοθείσα προθεσμία προς αποκατάσταση ελλείψεων .

β) αν από τον έλεγχο διαπιστώθηκε έλλειψη όρων ασφαλείας του πλοίου ή των επιβαινόντων ή έλλειψη των πιστοποιητικών ασφαλείας που υποχρεούται να φέρει το πλοίο .

Σύμφωνα με το άρθρο 34 του Κ.Δ.Ν.Δ εκτός από τις Τακτικές υπάρχουν και οι Έκτακτες Επιθεωρήσεις που πραγματοποιούνται όταν το πλοίο υποστεί βλάβη στο σκάφος , την μηχανή , τους λέβητες , τις βοηθητικές μηχανές και τον εξαρτισμό ή εμφανίσει οποιοδήποτε ελάττωμα που μπορεί να επηρεάσει την ικανότητα αυτού προς ναυσιπλοΐα. Αμέσως μετά την γνωστοποίηση της βλάβης και ανάλογα της σοβαρότητας της δίδεται στο πλοίο απαγόρευση απόπλου μέχρι της αποκαταστάσεως της βλάβης και της χορηγήσεως βεβαιωτικού διατήρησης κλάσης από τον Νηογνώμονα που είναι υπεύθυνο για την κλάση του συγκεκριμένου πλοίου. Έπειτα το Λιμεναρχείο θα άρει την απαγόρευση αφού προηγηθεί έλεγχος αποκατάστασης από τοπικό κλιμάκιο Έκτακτων Επιθεωρήσεων. Αν η ζημιά δεν είναι θέμα κλάσης τότε ο Νηογνώμονας θα εκδίδει βεβαιωτικό με την ένδειξη «ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ» και θα δίνεται αμέσως απόπλους χωρίς φυσικά επιθεώρηση από το ΤΚΕΠ<sup>8</sup>.

Για κάθε παράβαση των διατάξεων του Κεφαλαίου Δ' του Κ.Δ.Ν.Δ. και των προεδρικών διαταγμάτων που εκδίδονται σε εκτέλεση του και ανεξάρτητα αν

---

<sup>8</sup>ΥΕΝ, «Οδηγίες για την απλούστευση διαδικασιών εγκρίσεως εκτελέσεως μεμονωμένων πλόων, διενέργειας επιθεωρήσεων κλπ»

συντρέχει ποινική ή πειθαρχική δίωξη επιβάλλεται σύμφωνα με το άρθρο 45 του ίδιου κώδικα με αιτιολογημένη απόφαση του Προϊσταμένου του Κλάδου Επιθεωρήσεων Εμπορικών Πλοίων ή του Προϊσταμένου της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής , πρόστιμο από 293 €το κατώτερο έως 132.062 €το ανώτερο. Υπόχρεοι για την καταβολή του προστίμου είναι ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής , ο εφοπλιστής και ο πλοίαρχος του πλοίου . Από την κοινοποίηση της απόφασης επιβολής προστίμου δύναται να απαγορευθεί ο απόπλους μέχρι της καταβολής του ή της καταθέσεως ισόποσου εγγυητικής επιστολής Τραπεζικής ενώ υπάρχει δυνατότητα προσφυγής εντός μηνός από την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασης χωρίς όμως η προσφυγή να αναστέλλει την εκτέλεση αυτής . Σημειώνουμε ότι τα εν λόγω πρόστιμα περιέρχονται στο Δημόσιο και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί εισπράξεως δημοσίων εσόδων (Ν.Δ. 356/1974).

Μάλιστα το YEN προς αποφυγή τυχόν παραβάσεων έχει εκδώσει και σχετική εγκύκλιο με τίτλο « Οδηγίες για την απλούστευση διαδικασιών εγκρίσεως μεμονωμένων πλόων , διενέργειας επιθεωρήσεων κλπ» με Αρ. Πρωτ. 4351.3/01/2007 με σκοπό την συγκέντρωση των απαιτούμενων για την διενέργεια μεμονωμένων πλόων προς αντιμετώπιση συγκεκριμένων αναγκών από πλοία με Ελληνική ή Ξένη σημαία στα οποία έχει λήξει το Πιστοποιητικό Ασφαλείας ή άλλα κυβερνητικά πιστοποιητικά , έχουν υποστεί βλάβη , έχουν απολέσει την μία άγκυρα κλπ

## **2.2 Η τήρηση των όρων της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα.**

Με τον Νόμο 1045/1980 που τέθηκε σε ισχύ την 25<sup>η</sup> Μαΐου 1980 κυρώθηκε από την Ελλάδα η Διεθνής Σύμβαση « περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974» (SOLAS 1974) που υπογράφηκε στο Λονδίνο το 1974 και αντικατέστησε την αντίστοιχη Διεθνής Σύμβαση του 1960 . Η SOLAS 1974 μαζί με το Προσάρτημα και Παράρτημα Κανονισμών της εφαρμόζεται έως σήμερα ενώ τα χρόνια που ακολούθησαν μια σειρά από Π.Δ., Νόμοι και Υπουργικές αποφάσεις χρησιμοποιήθηκαν για την υιοθέτηση των σχετικών τροποποιήσεων της συμπεριλαμβανομένων των Πρωτοκόλλων 1978 και 1988.

Η SOLAS 1974 καλύπτει ένα ευρύ φάσμα μέτρων που είναι σχεδιασμένα να βελτιώσουν την ασφάλεια στην θάλασσα και εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία εκτός από τα κάτωθι:

- α) τα πολεμικά και οπλιταγωγά.
- β) τα φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας μικρότερης των 500 κόρων .
- γ) τα πλοία που δεν χρησιμοποιούν για την κίνηση του μηχανικά μέσα .
- δ) τα ξύλινα πλοία με πρωτόγονη κατασκευή .
- ε) τα πλοία που χρησιμοποιούνται για ψυχαγωγία και όχι για εμπόριο.
- στ) τα αλιευτικά.

Σύμφωνα με το Κανονισμό 6 του Κεφαλαίου 1 , Μέρους Β ο έλεγχος και η επιθεώρηση των πλοίων που υπάγονται στις διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως θα πραγματοποιείται από την Αρχή του λιμένος εκκίνησης των δρομολογίων του πλοίου προκειμένου εξασφαλίσει ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του βρίσκεται σε ικανοποιητική κατάσταση για την υπηρεσία που προορίζεται . Η Αρχή μπορεί να αναθέσει τις επιθεωρήσεις σε εξουσιοδοτημένους για αυτό τον σκοπό επιθεωρητές ή αναγνωρισμένους οργανισμούς . Μετά την ολοκλήρωση των επιθεωρήσεων σύμφωνα με τους κανονισμούς 7, 8, 9 και 10 καμιά αλλαγή δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί στην κατασκευή , μηχανήματα , εξοπλισμό καθώς και σε όλα τα υπόλοιπα μέρη που καλύπτει η παρούσα Σύμβαση χωρίς την σύμφωνη γνώμη της Αρχής ενώ κάθε ατύχημα που συμβαίνει ή ελάττωμα που ανακαλύπτεται και επηρεάζει την ασφάλεια ή την αποτελεσματικότητα ή τα σωστικά μέσα ή άλλο εξοπλισμό του πλοίου θα πρέπει να αναφέρεται από τον Πλοίαρχο ή τον Πλοιοκτήτη το συντομότερο στην Αρχή , τον εξουσιοδοτημένο επιθεωρητή ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό που είναι υπεύθυνος για την έκδοση των πιστοποιητικών του πλοίου ο οποίος θα αποφανθεί για το αν θα χρειαστεί εκ νέου επιθεώρηση σύμφωνα με τους ως άνω κανονισμούς .

Σύμφωνα με τον κανονισμό 16 , Κεφάλαιο 1 , Μέρος Β όλα τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με του κανονισμούς 12 και 13 της σύμβασης θα πρέπει να είναι διαθέσιμα επί του πλοίου για έλεγχο οποιαδήποτε στιγμή. Σύμφωνα με τον κανονισμό 19 του ίδιου κεφαλαίου :



α) Κάθε πλοίο που βρίσκεται σε λιμάνι άλλης συμβαλλομένης χώρας υπόκειται σε έλεγχο από τα αρμόδια όργανα αυτής με σκοπό την επαλήθευση ότι τα ισχύουν τα πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό 12 ή 13 .

β) Τα πιστοποιητικά αυτά , εφόσον είναι σε ισχύ, θα γίνονται αποδεκτά εκτός και υπάρχουν βάσιμες υποψίες ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του δεν ανταποκρίνονται ουσιαδώς στις απαιτήσεις κάποιου από τα πιστοποιητικά ή ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του δεν συμμορφώνεται προς τις διατάξεις του κανονισμού 11(α) και (β).

γ) Στην περίπτωση που ισχύουν όσα αναφέρθηκαν στην περίπτωση β ή όταν ένα πιστοποιητικό έχει λήξει το όργανο που ενεργεί τον έλεγχο θα πρέπει να λάβει μέτρα ώστε να εξασφαλίσει ότι το πλοίο δεν θα αποπλεύσει μέχρι να καταστεί ικανό προς πλεύση ή να εγκαταλείψει το λιμάνι με σκοπό την προσέγγιση του σε κατάλληλη επισκευαστική βάση χωρίς κίνδυνο για το ίδιο το πλοίο ή τους επιβαίνοντες αυτού.

δ) Σε περίπτωση που από τον έλεγχο διαπιστωθεί ότι χρειάζεται παρέμβαση θα πρέπει να ενημερωθούν οι αρχές του κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο καθώς και οι εξουσιοδοτημένοι επιθεωρητές ή αναγνωρισμένοι οργανισμοί που είναι υπεύθυνοι για την έκδοση των πιστοποιητικών . Σχετική αναφορά με τα στοιχεία που αφορούν την παρέμβαση θα πρέπει να γίνει και στον International Maritime Organization (IMO).

ε) Εκτός από την ενημέρωση των παραπάνω μερών θα πρέπει να γίνει και λεπτομερή ενημέρωση των αρχών του επόμενου λιμανιού κατάπλου του πλοίου αν δεν είναι δυνατή η λήψη των μέτρων που αναφέρονται στις παραπάνω παραγράφους ή έχει επιτραπεί στο πλοίο να αποπλεύσει για το επόμενο λιμάνι προορισμού του.

στ) Όταν ασκείται έλεγχος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να λαμβάνουν χώρα όλες οι δυνατές προσπάθειες ώστε να μην πραγματοποιηθεί αδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση του πλοίου . Αν παρόλα αυτά το πλοίο κρατηθεί ή καθυστερήσει αδικαιολόγητα δικαιούται αποζημίωσης για κάθε απώλεια ή ζημιά που υπέστη.

Το άρθρο 3 του κυρωτικού νόμου 1045/1980 ρητά αναφέρει ότι απαγορεύεται ο απόπλους από της ισχύος της Συμβάσεως των υπαγόμενων στις Διατάξεις της πλοίων με Ελληνική ή ξένη σημαία , χωρών που μετέχουν ή όχι στην Σύμβαση εφόσον δεν πληρούν τους οριζόμενους από αυτή όρους . Αρμόδιοι για τις εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης είναι για μεν το εσωτερικό η Επιθεώρηση Εμπορικών

Πλοίων και οι Λιμενικές Αρχές για δε το εξωτερικό οι Αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος που είναι τοποθετημένοι παρά των Προξένων και ασκούν διοικητικά καθήκοντα ναυτιλίας και έλλειψη αυτών οι Ελληνικές Προξενικές Αρχές . Οι παραβάτες των διατάξεων του νόμου 1045/1980 και των προς εκτέλεση αυτού Προεδρικών Διαταγμάτων τιμωρούνται ανεξάρτητα από κάθε άλλη προκύπτουσα ποινική ή πειθαρχική ευθύνη σύμφωνα με το άρθρο 45 του Ν.Δ 187/1973 που κύρωσε τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου με πρόστιμα που αναφέρθηκαν στην προηγούμενη ενότητα .

Αξίζει εδώ να σημειώσουμε ότι σύμφωνα με το Κεφάλαιο 9 του Παραρτήματος της SOLAS 1974 που τέθηκε σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Ιουλίου του 1998 για ορισμένα πλοία και από την 1 Ιουλίου 2002 για το σύνολο των πλοίων έγινε υποχρεωτική η συμμόρφωση με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) σύμφωνα με τον οποίο κάθε εταιρεία θα πρέπει να διαθέτει και να εφαρμόζει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης σε μια προσπάθεια περιορισμού των λαθών από πλευράς διοίκησης. Στα πλαίσια της εφαρμογής του Κώδικα προβλέπεται και ο εφοδιασμός του πλοίου και της εταιρείας με κατάλληλο Πιστοποιητικό (Safety Management Certificate & Document of Compliance αντίστοιχα). Πλοίο που δεν διαθέτει ή έχει λήξει το Πιστοποιητικό του δεν δύναται να αποπλεύσει σύμφωνα και με την ενότητα 3.10.5 του Paris MOU. Παρόλα αυτά για την αποφυγή συμφόρησης στα λιμάνια και εφόσον δεν έχουν διαπιστωθεί άλλες ελλείψεις μπορεί να επιτραπεί ο απόπλους αλλά απαγορεύεται στο πλοίο να επιστρέψει στο λιμάνι χωρίς το εν λόγω πιστοποιητικό<sup>9</sup>.

### **2.3 Επιβίβαση και μεταφορά υπεράριθμων επιβατών**

Σύμφωνα με το άρθρο 44 το Κ.Δ.Ν.Δ απαγορεύεται η παραλαβή και μεταφορά με επιβατηγό πλοίο αριθμού επιβατών μεγαλύτερο του αναφερομένου στο οικείο πιστοποιητικό (Πιστοποιητικό Ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία ή Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης αν πρόκειται για φορτηγά πλοία ή επιβατηγά που δεν έχουν Π.Α.) και η Λιμενική ή Προξενική Αρχή υποχρεούται να απαγορεύσει τον απόπλου του πλοίου.

---

<sup>9</sup> [www.parismou.org](http://www.parismou.org) /Paris MOU/ Appeal+Procedure

Σε περίπτωση μεταφοράς υπεραρίθμων επιβατών επιβάλλεται από τη Λιμενική Αρχή κατάπλου στον Πλοιοκτήτη ή Εφοπλιστή πρόστιμο ίσο με το πενήνταπλάσιο του εισπραττόμενου εισιτηρίου ανά υπεράριθμο επιβάτη. Η επίδοση της κλίσης προς απολογία στον παραβάτη, και της απόφασης της επιβολής του προστίμου γίνεται και προς τον Πλοίαρχο του πλοίου. Στην περίπτωση αυτή δεν επιβάλλονται παράλληλα οι διοικητικές κυρώσεις του άρθρου 180 στον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή<sup>10</sup>.

Με την απόφαση επιβολής προστίμου δύναται να απαγορευθεί από την οικεία Λιμενική Αρχή ο απόπλους του πλοίου μέχρι καταβολής του προστίμου ή της κατάθεσης ισόποσης εγγυητικής επιστολής τράπεζας ενώ σε περίπτωση που επιτακτικοί συγκοινωνιακοί ή άλλοι λόγοι το επιβάλλουν δύναται να γίνει δεκτή η κατάθεση προσωπικής επιταγής του υπόχρεου ή του Πλοίαρχου ή του υπευθύνου ναυτικού πράκτορα με την προϋπόθεση αντικατάσταση της το συντομότερο δυνατό<sup>11</sup>.

## **2.4 Μη συμμόρφωση προς τις διατάξεις περί Γραμμών Φόρτωσης**

Σύμφωνα με το άρθρο 38 του ΚΔΝΔ από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων χαράσσονται επί του πλοίου οι γραμμές φόρτωσης και συντάσσεται σχετικό πιστοποιητικό με το οποίο βεβαιώνεται ότι το πλοίο πληρεί τους όρους της εκάστοτε εν ισχύ διεθνούς συμβάσεως περί γραμμής φορτώσεως ή των σχετικών εσωτερικών κανονισμών που τίθενται μέσω Π.Δ. και αφορούν τα πλοία και πλωτά ναυπηγήματα που εξαιρούνται της Διεθνούς Σύμβασης.

Με το Ν 391/1968 (ΦΕΚ 125 Α') : Περί κυρώσεως της Διεθνούς Σύμβασης «περί γραμμών φορτώσεως 1966» που τέθηκε σε ισχύ στις 21 Ιουλίου 1968 και συγκεκριμένα το άρθρο 2 απαγορεύεται ο απόπλους των πλοίων υπό Ελληνική σημαία ή σημαία συμβαλλομένων κρατών εφόσον αυτά δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις της Σύμβασης και των συνημμένων σ' αυτή Κανονισμών. Το άρθρο 2 του ως άνω νόμου εφαρμόζεται και στην περίπτωση του Νόμου 2209/1994 (ΦΕΚ Α 72)

<sup>10</sup> Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, Άρθρο 44 § 2

<sup>11</sup> Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, Άρθρο 44 § 3

που κυρώνει το αναφερόμενο στην Διεθνή Σύμβαση Πρωτόκολλο 1988. Οι παραβάσεις των διατάξεων των προηγούμενων αναφερθέντων νόμων ανεξάρτητα από άλλη ποινική ή πειθαρχική δίωξη τιμωρούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 45 του Ν.Δ. 187/1973 (ΦΕΚ Α` 261) που κυρώνει τον ΚΔΝΔ όπως αυτό ισχύει κάθε φορά . Η προβλεπόμενη στο εν λόγω άρθρο 45 διαδικασία άσκησης και εκδίκασης προσφυγών εφαρμόζεται και σε αυτές τις περιπτώσεις .

Σύμφωνα με το Π.Δ. 399 /1980 (ΦΕΚ Α`110), που τροποποιήθηκε αργότερα από το Π.Δ. 222/83 (ΦΕΚ Α`83), εγκρίνεται και τίθεται σε εφαρμογή ο Κανονισμός «περί γραμμών φορτώσεως των πλοίων» ο οποίος εφαρμόζεται σε όλα τα Ελληνικά πλοία με κάποιες διακρίσεις ανάλογα με το μέγεθος, τον τύπο και τους εκτελούμενους πλόες αλλά και στα πλοία με ξένη σημαία που καταπλέουν στα Ελληνικά λιμάνια και όρμους με εξαίρεση όσα πλοία με ξένη σημαία καταπλέουν λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Με τον κανονισμό αυτό μέσω επιθεωρήσεων πραγματοποιείται έλεγχος συμμόρφωσης προς τα προβλεπόμενες για την κατηγορία του πλοίου διατάξεις υπολογισμού ύψους εξάλων και χαράξεως γραμμών φορτώσεως, τα σχετικά της έκδοσης των πιστοποιητικών Γραμμής Φόρτωσης ή Απαλλαγής σύμφωνα με τους όρους της Δ.Σ. «περί γραμμών φόρτωσης 1966» και τέλος των ελέγχων των πλοίων υπό Ελληνική ή ξένη σημαία που καταπλέουν σε ελληνικά λιμάνια ή λιμάνια της αλλοδαπής .

Εάν κατά την διάρκεια των ελέγχων διαπιστωθούν ελλείψεις ή αντικανονικότητες που επηρεάζουν την ικανότητα του πλοίου προς ασφαλή πλου, ο Κλάδος Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων (Κ.Ε.Ε.Π.) ή η Λιμενική Αρχή ανεξάρτητα της επιβολής κυρώσεων απαγορεύουν τον απόπλου μέχρι τακτοποίησεως των εκκρεμοτήτων. Αν οι παραβάσεις αφορούν πλοίο που φέρει ξένη σημαία ειδοποιείται η Προξενική Αρχή της χώρας την σημαία της οποίας φέρει το πλοίο . Αν οι ελλείψεις δεν επηρεάζουν ουσιωδώς τους όρους ασφαλείας του πλοίου ο Κ.Ε.Ε.Π. δύναται να επιτρέψει τον απόπλου αφού χορήγησε λογική προθεσμία προς αποκατάσταση των ελλείψεων.

## **2.5 Μη συμμόρφωση προς τις διατάξεις που αφορούν την σύνθεση του πληρώματος**

Η απαγόρευση του απόπλου προβλέπεται και στην περίπτωση της μη συμμόρφωσης προς τις διατάξεις που αφορούν το θέμα της σύνθεσης του πληρώματος των πλοίων . Ειδικότερα διακρίνουμε τις ακόλουθες δύο περιπτώσεις ανάλογα με το αν το πλοίο φέρει Ελληνική σημαία ή όχι:

### **2.5.1 Σύνθεση πληρώματος πλοίων με Ελληνική Σημαία**

Το Κεφάλαιο Ε` του Κ.Δ.Ν.Δ και συγκεκριμένα τα άρθρα 87-92 αναφέρονται στην Σύνθεση του Προσωπικού των πλοίων όπου ορίζεται ότι η οργανική σύνθεση του προσωπικού των πλοίων θα καθορίζεται από σχετικά Προεδρικά Διατάγματα. Κατ` εξαίρεση δύναται ο καθορισμός της οργανικής σύνθεσης από Υπουργικές αποφάσεις για πλοία ( άρθρο 87 §2 του ΚΔΝΔ):

- α) που ενεργούν πλόες στο εσωτερικό μεταξύ λιμένων ή όρμων που βρίσκονται στον ίδιο κόλπο ή εντός δύο συνεχόμενων κόλπων ή σε παρακείμενες ακτές
- β) πλοία αναψυχής που εκτελούν πλόες συνολικής διάρκειας μικρότερης του 24ώρου και
- γ) για πλοία που είναι εφοδιασμένα με αυτόματες συσκευές και μηχανήματα .

Για τον καθορισμό της οργανικής σύνθεσης των πλοίων έχουν εκδοθεί κατά καιρούς πολλά Προεδρικά Διατάγματα ανάλογα με τον τύπο και την χωρητικότητας τους (επιβατηγά , φορτηγά κλπ) αλλά και Υπουργικές Αποφάσεις που ρυθμίζουν την οργανική σύνθεση σε πλοία που εμπίπτουν στις ως άνω αναφερθέντες εξαιρέσεις . Μάλιστα παρατηρείται συνεχή εξέλιξη μέσω τροποποιήσεων τόσο των Προεδρικών Διαταγμάτων όσο και των Υπουργικών Αποφάσεων προκειμένου ανταποκριθούν στις νέες ανάγκες σε θέσεις εργασίας ή σε κατάργηση κάποιων ειδικοτήτων που δεν χρειάζονται πια λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων στην ναυπήγηση και εξοπλισμό που φέρουν τα σύγχρονα πλοία .

Τα άρθρα 88 , 89 και 90 του Κ.Δ.Ν.Δ επιτρέπουν την ελλιπή κατά τα προσόντα ή την ελλιπή κατά αριθμό σύνθεση καθώς και την ειδική σύνθεση προκειμένου το πλοίο αποπλεύσει από κάποιο λιμάνι. Αναλυτικότερα το άρθρο 88 § 1 αναφέρει ότι επιτρέπεται σε εξαιρετικές περιπτώσεις και υπό την προϋπόθεση ότι δεν δημιουργείται κίνδυνος για την ασφάλεια του πλοίου ύστερα από αίτηση του Πλοιάρχου και κατόπιν εγκρίσεως της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής την συμπλήρωση του πληρώματος : α) με Έλληνες ναυτικούς που δεν διαθέτουν το απαιτούμενο αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας (πτυχίο , δίπλωμα ή άδεια) αα) όταν δεν υπάρχουν Έλληνες ναυτικοί με τα απαιτούμενα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας στο λιμάνι προσορμίσεως του πλοίου και στους κοντινούς λιμένες ή δεν είναι δυνατή η έγκαιρη χωρίς καθυστέρηση του πλοίου προσέλευση τους ββ) οι υπάρχοντες ναυτικοί δεν προσφέρονται για εργασία ή προσφέρονται με όρους που έρχονται σε αντίθεση με τις μισθολογικές διατάξεις και τους όρους εργασίας. β) από αλλοδαπούς ναυτικούς όταν ισχύουν τα όσα αναφέρονται στην παραπάνω περίπτωση α ο αριθμός των οποίων δεν μπορεί να υπερβαίνει το ¼ της οργανικής σύνθεσης εκτός αν αλλιώς ορίζεται από σχετικό Προεδρικό Διάταγμα . Κατά τον πρώτο κατάπλου του πλοίου σε Ελληνικό λιμάνι πλην της περίπτωσης της έκτακτης προσέγγισης λόγω ανωτέρω βίας οι ως άνω ναυτολογηθέντες πρέπει να αντικατασταθούν από Έλληνες που κατέχουν τα νόμιμα προσόντα .

Στο άρθρο 89 § 1 αναφέρεται ότι εξαιρετικώς επιτρέπεται η ελλιπής σύνθεση ως προς τον αριθμό του πληρώματος ύστερα από έγκριση της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής με κατάλληλη καταχώρηση στο Ναυτολόγιο. Η έγκριση δίδεται κατόπιν εγκρίσεως του Πλοιάρχου και εφόσον το πλοίο λόγω ανειλημμένων υποχρεώσεων που προέρχονται από ναύλωση ή άλλη έκτακτη ανάγκη πρέπει να αποπλεύσει σε χρονικό διάστημα που δεν επιτρέπει χωρίς επιζήμια καθυστέρηση την συμπλήρωση της οργανικής ή ελλιπής κατά τα προσόντα σύνθεση πληρώματος με την προϋπόθεση πάντα ότι δεν υφίσταται κίνδυνος για την ασφάλεια του πλοίου .

Με το άρθρο 90 επιτρέπεται σε εξαιρετικές περιπτώσεις σύμφωνα με την κρίση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ο καθορισμός ειδικής σύνθεσης του πληρώματος προς εκτέλεση μεμονωμένου πλου ή πλόων. Με το άρθρο 92 απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου που δεν έχει την καθορισμένη οργανική σύνθεση εκτός αν ισχύουν οι εξαιρέσεις των άρθρων 88-90. Στην περίπτωση τη σύνθεσης του

προσωπικού των πλοίων το διοικητικό μέτρο της απαγόρευσης του απόπλου δρα προληπτικά επιθυμώντας το πλοίο να είναι κατάλληλα επανδρωμένο τόσο ως προς τον αριθμό όσο και προς τις ειδικότητες που απαιτούνται προκειμένου να μην μπει σε κίνδυνο η ασφάλεια του.

Σημειώνουμε ότι με το Π.Δ. 12/1993 ( ΦΕΚ Α`5) , Άρθρο 2 καθορίζεται ότι όπου στα παραπάνω άρθρα αναφέρεται ο όρος «Έλληνας ναυτικός» ή όποιος άλλος όρος που υποδηλώνει πρόσωπο Ελληνικής ιθαγένειας νοούνται και οι υπήκοοι των κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με την νομοθεσία του Κράτους τους και επομένως έχουν την ίδια πρόσβαση σε θέσεις εργασίας επί Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων με εκείνη των Ελληνικών ναυτικών με εξαίρεση την θέση του Πλοιάρχου και του νόμιμου αναπληρωτή αυτού.

### **2.5.2 Σύνθεση πληρώματος πλοίων με ξένη σημαία**

Ο Έλεγχος της σύνθεσης του πληρώματος πραγματοποιείται από τις Αρμόδιες Αρχές και στα πλοία με ξένη σημαία που προσεγγίζουν τα ελληνικά λιμάνια στα πλαίσια του Μνημονίου Συνεννόησης που υπογράφηκε στο Παρίσι την 26/01/1982 γνωστό ως Paris MOU και αφορά την επιβολή διεθνών προτύπων ασφαλείας στα πλοία που χρησιμοποιούν κοινοτικούς λιμένες ή πλέουν στα ύδατα δικαιοδοσίας κράτους – μέλους και έχουν σχέση με την ασφάλεια των πλοίων , την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων .

Εάν κατά τον έλεγχο διαπιστωθεί ότι το πλήρωμα του πλοίου από πλευράς αριθμού και προσόντων δεν ανταποκρίνεται στο Πιστοποιητικό Ασφαλούς Στελέχωσης (Minimum Safe Manning Certificate) τότε δύναται να απαγορευθεί ο απόπλους του πλοίου αφού σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας 95/21/EK (Π.Δ. 88/1997, ΦΕΚ Α`90) όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/106/EK (Π.Δ. 346/2003 , ΦΕΚ Α`314) που αφορούν στον έλεγχο των πλοίων με ξένη σημαία από τις Αρχές στα πλαίσια του PARIS MOU «Εάν οι ελλείψεις συνιστούν σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια , την υγεία ή το περιβάλλον , η αρμόδια αρχή που επιθεώρησε το πλοίο φροντίζει να απαγορευθεί ο απόπλους ή να διακόψει την λειτουργία με την οποία σχετίζονται οι ελλείψεις . Η απαγόρευση απόπλου ή η διακοπή λειτουργίας αίρεται μόνο όταν εξαλειφθεί ο κίνδυνος ή όταν η αρχή αυτή βεβαιωθεί ότι το πλοίο

μπορεί , υπό τις τυχόν αναγκαίες προϋποθέσεις, να αποπλεύσει ή ότι μπορεί να συνεχισθεί εκ νέου η λειτουργία χωρίς κίνδυνο για την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών ή το πληρώματος ή κίνδυνο για τα άλλα πλοία, ή χωρίς να απειλείται βλάβη του θαλάσσιου περιβάλλοντος». Σε περίπτωση που κατά τον έλεγχο εντοπισθούν σε ένα πλοίο ελλείψεις (deficiencies) που καθιστούν το πλοίο ακατάλληλο να συνεχίσει ή το καθιστούν αδικαιολόγητο κίνδυνο για το περιβάλλον τότε απαγορεύεται ο απόπλους και κρατείται στο λιμάνι. Η Λιμενική Αρχή (Port state Control) εκδίδει σχετικό έγγραφο προς τον Πλοίαρχο (Notice of Detention ) με δυνατότητα από μέρος του Πλοιοκτήτη / Διαχειριστή να υποβάλλει έφεση που βρίσκεται στο πίσω μέρος του εντύπου ή με σχετική επιστολή προς την σημαία η το Νηογνώμονα του πλοίου οι οποίοι με την σειρά τους θα απευθυνθούν στη Λιμενική Αρχή για να επανεξετάσει το θέμα ή σε περίπτωση διαφωνίας τους κατευθείαν στην γραμματεία του PARIS MOU <sup>12</sup> .

Στα πλαίσια της οδηγίας 2001/106/EK προβλέπεται και η δημοσίευση του μαύρου καταλόγου των πλοίων που απαγορεύεται δια παντός να καταπλέουν στους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και εκείνων που θα απαγορευθεί προσεχώς αν είναι ανησυχητικά τα αποτελέσματα νέας επιθεώρησης και εντοπισθούν ελλείψεις στον τομέα της ασφάλειας ως κίνητρο για τους εφοπλιστές και τα κράτη σημαίας να λάβουν τα προβλεπόμενα και αναγκαία μέτρα ασφαλείας κατόπιν των καταστροφών που προκάλεσαν τα πλοία Erika και Prestige. Σημειώνουμε ότι περισσότερες από 18.000 επιθεωρήσεις διενεργήθηκαν σε ξένα πλοία στους λιμένες που αφορά το PARIS MOU <sup>13</sup>.

## **2.6 Μη συμμόρφωση προς τις διατάξεις που αφορούν τον χρόνο εργασίας των ναυτικών**

Σε συμμόρφωση προς τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες 1999/63/EK και 1999/95/EK εκδόθηκε το Π.Δ. 152/2003 (ΦΕΚ Α` 124/2003) « Περί Οργάνωσης του χρόνου εργασίας των ναυτικών » σύμφωνα με το οποίο όλα τα μέλη του πληρώματος

<sup>12</sup> [www.parismou.org](http://www.parismou.org) /Paris MOU/ Appeal+Procedure

<sup>13</sup> Europa Press Release IP/03/1547 ,Βρυξέλλες 14/11/2003



προκειμένου εκτελούν τα καθήκοντα με ασφάλεια πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους αρκετές ώρες ξεκούρασης χωρίς διάλειμμα γεγονός που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη από τον Πλοίαρχο και τον Α' Μηχανικό κατά την ανάθεση καθηκόντων.

Στην περίπτωση που ο ναυτικός βρίσκεται σε άμεση διάθεση, όπως στην περίπτωση του ανεπάνδρωτου μηχανοστασίου ή εάν λόγω κακής λειτουργίας των μηχανημάτων ή συστημάτων, ήταν παρόν ή εκτελούσε εργασίες κατά την διάρκεια της νύκτας πρέπει να λαμβάνει επαρκή αντισταθμιστική περίοδο ανάπαυσης εάν η κανονική περίοδος ανάπαυσής του διαταράσσεται από έκτακτες κλήσεις για εργασία. Οι ώρες εργασίας θα πρέπει να συμφωνούν με τη σύμβαση εργασίας του ναυτικού.

Σύμφωνα με το Άρθρο 6 τα όρια των ωρών εργασίας ή ανάπαυσης έχουν ως ακολούθως :

α) μέγιστο ωράριο εργασίας του οποίου δεν πρέπει να γίνεται υπέρβαση :

- ι) 14 ώρες μέσα σε περίοδο 24 ωρών και
- ιι) 72 ώρες μέσα σε περίοδο επτά ημερών

ή

β) ελάχιστο σύνολο ωρών ανάπαυσης που δεν πρέπει να είναι λιγότερο από :

- ι) 10 ώρες μέσα σε περίοδο 24 ωρών και
- ιι) 77 ώρες μέσα σε περίοδο επτά ημερών.

Οι ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να διαιρούνται σε περισσότερες από δύο περιόδους μια από τις οποίες πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον έξι ώρες ενώ το διάστημα μεταξύ διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τις 14 ώρες . Τα προβλεπόμενα γυμνάσια στο πλοίο πρέπει να διεξάγονται κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται η διακοπή των περιόδων ανάπαυσης και να μην επέρχεται κόπωση ενώ προς απόδειξη των ανωτέρω συμπληρώνονται τα σχετικά ομαδικά και ατομικά έντυπα που επισυνάπτονται στο Π.Δ. 152/03 . Σημειώνουμε ότι ο Πλοίαρχος σύμφωνα με το άρθρο 7 έχει το δικαίωμα να απαιτεί από τον ναυτικό να εκτελεί όσες ώρες εργασίας απαιτούνται για την άμεση ασφάλεια του πλοίου , των ατόμων που επιβαίνουν σε αυτό ή του φορτίου ή για την παροχή βοήθειας σε άλλο πλοίο ή άτομα που βρίσκονται σε κατάσταση κινδύνου στην θάλασσα .

Οι απαιτήσεις του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος εφαρμόζονται στους ναυτικούς που εργάζονται σε κάθε είδος πλοίου που φέρει Ελληνική σημαία και ασκεί τακτικά εμπορικές θαλάσσιες δραστηριότητες δημόσιου ή ιδιωτικού πλην των αλιευτικών σκαφών. Αναφορικά με τα πλοία που φέρουν ξένη σημαία το Π.Δ. δημιουργεί έναν μηχανισμό για την εξακρίβωση και επιβολή της συμμόρφωσης τους προς τις διατάξεις του. Έτσι σε περίπτωση επιθεώρησης ενός πλοίου από τις αρχές ή επιθεώρησης κατόπιν σχετικής καταγγελίας λαμβάνονται τα αναγκαία μέτρα προκειμένου αποκατασταθούν οποιεσδήποτε ελλείψεις επί του πλοίου που είναι επικίνδυνες για την ασφάλεια ή την υγεία του ναυτικού . Τα εν λόγω μέτρα μπορεί να περιλαμβάνουν απαγόρευση απόπλου του πλοίου μέχρι να διορθωθούν οι ανωμαλίες ή μέχρι να αναπαυθεί επαρκώς το πλήρωμα . Το ίδιο ισχύει αν υπάρχουν σαφείς αποδείξεις ότι τα μέλη του πληρώματος της πρώτης φυλακής ή των επόμενων που θα τους αντικαταστήσουν είναι υπερβολικά καταπονημένα <sup>14</sup>.

Σε περίπτωση απαγόρευσης απόπλου η λιμενική αρχή ενημερώνει τον Πλοίαρχο , τον Πλοιοκτήτη καθώς και την διοίκηση του κράτους της σημαίας ή του κράτους που είναι νηολογημένο το πλοίο ή τον Πρόξενο σχετικά . Από πλευράς Λιμενικής Αρχής καταβάλλονται όλες οι δυνατές προσπάθειες προκειμένου αποφευχθούν αδικαιολόγητες καθυστερήσεις ενώ σε περίπτωση που αποδειχθεί κάτι τέτοιο ο Πλοιοκτήτης δικαιούται αποζημίωσης για οποιαδήποτε ζημιά ή απώλεια έχει υποστεί. Δύναται δε να προσφύγει εγγράφως ενώπιον του ΥΕΝ και κατά της απόφασης εντός 48 ωρών από την κοινοποίηση της . Η προσφυγή δεν συνεπάγεται αναστολή της ακινητοποίησης το ΥΕΝ όμως υποχρεούται να απαντήσει την αίτηση προσφυγής εντός δύο (2) ημερών <sup>15</sup> .

Στους παραβάτες του παρόντος Π.Δ. ανεξάρτητα από τυχόν ποινικές ή/και πειθαρχικές κυρώσεις επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου 45 του ΚΔΝΔ. Σημειώνουμε ότι για την συνεργασία μεταξύ Λιμενικών Αρχών και αρμοδίων Αρχών των άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και για την

---

<sup>14&15</sup> Π.Δ. 152 (ΦΕΚ Α' 124/2003) « Περί Οργάνωσης του χρόνου εργασίας των ναυτικών», Άρθρα 22&23-24 αντίστοιχα .

δημοσίευση των απαγορεύσεων απόπλου που επιβάλλονται με αυτό το Π.Δ. έχουν εφαρμογή τα άρθρα 14 &15 της οδηγίας 95/21/ΕΚ<sup>16</sup>.

Λόγω της σημαντικότητας της τήρησης των ωρών ανάπαυσης του πληρώματος σε περίπτωση που προκληθεί κάποιο ατύχημα στο πλοίο όπως για παράδειγμα προσάραξη ή σύγκρουση και αποδειχθεί ότι το πλήρωμα δεν είχε συμπληρώσει τις απαραίτητες ώρες ανάπαυσης τότε τίθεται θέμα αποζημίωσης των πλοιοκτητών από τους ασφαλιστές που έχουν ασφαλίσει το πλοίο .

## **2.7 Η Μεταφορά Επικίνδυνων Φορτίων**

Με το Π.Δ. 405/1996 (ΦΕΚ 272 Α΄) « Κανονισμός φόρτωσης , εκφόρτωσης κλπ επικίνδυνων ειδών σε λιμάνια» ρυθμίζονται τα σχετικά της φόρτωσης, εκφόρτωσης σε / από Ελληνικά ή ξένα πλοία ή πλωτά , διακίνησης και παραμονής επικινδύνων ειδών όσον αφορά τη χερσαία και θαλάσσια ζώνη, λιμένων, όρμων καθώς και τη θαλάσσια έκταση της περιοχής δικαιοδοσίας των Λιμενικών Αρχών καθώς και η μεταφορά αυτών δια θαλάσσης .

Για τις παραβάσεις του ως άνω Π.Δ. επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου 45 του ΚΑΝΔ το ύψος των οποίων καθορίστηκε σε € 293 - €132.062 ( κατώτερο & ανώτερο αντίστοιχα). Για παραβάσεις των διατάξεων του Γενικού Κανονισμού Λιμένα αριθμός 14 « Περί φόρτωσης οχημάτων στα οχηματαγωγά πλοία» ισχύουν τα πρόστιμα που αναφέρονται αναλυτικά στην ενότητα 5.5 .

---

<sup>16</sup> Π.Δ. 152 (ΦΕΚ Α΄ 124/2003) « Περί Οργάνωσης του χρόνου εργασίας των ναυτικών», Άρθρο 25.

### 3. ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΑΠΟΠΛΟΥ ΛΟΓΩ ΔΥΣΜΕΝΩΝ ΚΑΙΡΙΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ

Ο πιο συνηθισμένος λόγος απαγόρευσης απόπλου στην Ελλάδα είναι αυτός που επιβάλλει η Λιμενική Αρχή στα Ελληνικής σημαίας πλοία λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Το άρθρο 42 § 2 του Κ.Δ.Ν.Δ αναφέρει ότι με Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας με την σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού καθορίζονται τα της απαγορεύσεως του απόπλου σε περίπτωση δυσμενών καιρικών συνθηκών. Προς τούτο εκδόθηκε το Π.Δ. 852/1976 (ΦΕΚ 321Α`/76) με το οποίο κατοχυρώθηκε το δικαίωμα στις Λιμενικές Αρχές της χώρας να αναστέλλουν την χορήγηση άδειας απόπλου των πλοίων υπό Ελληνική σημαία σε περιπτώσεις δυσμενών καιρικών συνθηκών. Με το Π.Δ. αυτό και για την προστασία ορισμένων κατηγοριών πλοίων και των επιβαινόντων τους, ρυθμίστηκε ο τρόπος επέμβασης των Λιμενικών Αρχών στην αναστολή του απόπλου των πλοίων ανάλογα με την κατηγορία τους και τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν ή θα επικρατήσουν στις θαλάσσιες περιοχές που πρόκειται να εκτελεστεί το ταξίδι.

Ως βοήθημα για την εφαρμογή του Π.Δ. 852/76 δημιουργήθηκε το Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας αριθμός 9 γνωστότερο ως «ΕΑΝ 9» το οποίο και περιγράφει τις σχετικές ενέργειες των Λιμενικών Αρχών αλλά και τον τρόπο διασποράς και λήψης των τακτικών και έκτακτων μετεωρολογικών δελτίων.

Σύμφωνα με το ΕΑΝ 9 τα πλοία χωρίζονται στις ακόλουθες κατηγορίες :

1. Ε/Γ – Ο/Γ ανοικτού τύπου (γνωστά ως «παντόφλες»)

Για την κατηγορία αυτή των πλοίων που πλέουν σε προστατευμένες περιοχές ή σε ειδικά προστατευμένες περιοχές ή σε συνεχόμενες προστατευμένες/ειδικά προστατευμένες περιοχές αναστέλλεται ο απόπλους σε συνδυασμό με την ένταση και την διεύθυνση του ανέμου που αναγράφεται απέναντι από την συγκεκριμένη γραμμή σε σχετικό πίνακα που περιλαμβάνεται στο παράρτημα. Τα πλοία αυτά δεν επιτρέπεται να εκτελούν πλόες εκτός προστατευμένων περιοχών παρά μόνο σαν Φ/Γ και σύμφωνα με όσα ισχύουν για την επόμενη κατηγορία πλοίων.

2. Φ/Γ – Ο/Γ ανοικτού τύπου

Για την περίπτωση που αυτά πλέουν εντός προστασπισμένων περιοχών ισχύουν τα αναφερόμενα για τα Ε/Γ- Ο/Γ ανοικτού τύπου ενώ στην περίπτωση που πλέουν εκτός προστασπισμένων περιοχών ο απόπλους αναστέλλεται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τους περιορισμούς που αναφέρονται Πιστοποιητικό Ασφαλείας αυτού ή στην ειδική άδεια εκτέλεσης συγκεκριμένου πλου.

3. Ε/Γ και Φ/Γ πλοία κλασσικού τύπου

Στην κατηγορία αυτή ο απόπλους αναστέλλεται με συνάρτηση ολικού μήκους και έντασης ανέμου σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα <sup>17</sup> :

**Πίνακας 2-1**  
**«ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΑΠΟΠΛΟΥ Ε/Γ & Φ/Γ»**

<b>Ολικό μήκος πλοίου σε μέτρα</b>	<b>Ε/Γ Εσωτερικού (1)</b>	<b>Φ/Γ Εσωτερικού (2)</b>	<b>Πλοία ανεξαρτήτως μήκους &amp; κατηγορίας Διεθνών Πλόων (3)</b>
Μέχρι και 25μ	6BF & άνω	7 BF & άνω	Κατά την κρίση του πλοιάρχου
Άνω των 25 μ έως και 40 μ	7BF & άνω	8 BF & άνω	Κατά την κρίση του πλοιάρχου
Άνω των 40 μ έως και 75 μ	8BF & άνω	Κατά την κρίση του πλοιάρχου	Κατά την κρίση του πλοιάρχου
Άνω των 75 μ	9BF & άνω	Κατά την κρίση του Πλοιάρχου	Κατά την κρίση του πλοιάρχου

<sup>17</sup> YEN , Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας Αρ. 9 – Ενέργειες Λιμενικών Αρχών σε περιπτώσεις Δυσμενών Καιρικών Συνθηκών, Σελ. 219.

Σημειώσεις :

- (i) Στην κατηγορία (1) περιλαμβάνονται τα Ε/Γ κλασικού τύπου και τα Ε/Γ-Ο/Γ κλειστού τύπου που εκτελούν πλόες εσωτερικού.
- (ii) Στην κατηγορία (2) περιλαμβάνονται τα Φ/Γ κλασικού τύπου , τα Δ/Ξ , τα Φ/Γ-Ο/Γ κλειστού τύπου και τα αλιευτικά που εκτελούν πλοιο εσωτερικού
- (iii) Στην κατηγορία (3) περιλαμβάνεται οποιοδήποτε πλοίο εκτελεί διεθνή πλοιο ανεξαρτήτου μήκους και κατηγορίας και είναι εφοδιασμένο με τα κατάλληλα πιστοποιητικά για τον συγκεκριμένο πλοιο .
- (iv) Στην κατηγορία (2) περιλαμβάνονται και τα Ε/Γ κλασικού τύπου και τα Ε/Γ- Ο/Γ κλειστού τύπου που εκτελούν πλόες ως Φ/Γ 9 δηλ. μεταφέρουν μόνο φορτίο και ως 12 επιβάτες) μετά σχετική αίτηση ενδιαφερομένων (πλοιοκτητών) και έγκριση του ΥΕΝ/ΚΕΕΠ/ΔΕΠ και της Διεύθυνσης Θαλασσιών Συγκοινωνιών.

Παράλληλα σύμφωνα με μεταγενέστερες βελτιώσεις του ΕΑΝ 9 (Αποφάσεις ΥΕΝ 4311.5/27/2005 , 4311.5/05/06 , 4311.5/31/05 ) σε ορισμένες δρομολογιακές γραμμές που εκτελούν πλοία άνω των 75 μ π.χ Πειραιάς – Ηράκλειο, Πειραιάς – Χανιά , Πειραιάς – Δωδεκάνησα η δυνατότητα για μικρής έκτασης παρέκκλιση με κατάθεση σχετικής υπεύθυνης δήλωσης από τον Πλοίαρχο στην αρμόδια Λιμενική Αρχή στην απόλυτη κρίση του Πλοίαρχου προκειμένου εκτελέσουν το δρομολόγιο τους αποφεύγοντας την περιοχή όπου πνέουν άνεμοι από 9 BF και πάνω με την προϋπόθεση ότι είναι δυνατή η παράκαμψη και αφορά ένα μικρό μέρος την διαδρομής.

4. Δυναμικώς υποστηριζόμενα και ταχύπλοα σκάφη που εκτελούν πλοιο Εσωτερικού

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα «δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη» και τα ταχύπλοα σκάφη τύπου «Catamaran» , « High Speed» κλπ. Τα πλοία αυτά δεν υπάγονται στους κανονισμούς ασφαλείας που εφαρμόζονται στα συμβατικά πλοία αλλά σε ειδικούς κανονισμούς ασφαλείας «περί ασφαλείας δυναμικώς υποστηριζόμενων σκαφών» και «περί ασφαλείας των ταχύπλοων σκαφών» ενώ οι περιορισμοί στην εκτέλεση των πλοίων τους αναγράφονται στην αντίστοιχη Άδεια

Λειτουργίας που συνοδεύει τα Πιστοποιητικά Ασφαλείας αυτών . Η απαγόρευση του απόπλου στα σκάφη αυτής της κατηγορίας πραγματοποιείται με βάση τα όρια του σημαντικού ύψους κύματος που αναγράφεται στην Άδεια Λειτουργίας του.

Ο απόπλους των πλοίων που δεν εμπίπτουν στις προαναφερόμενες κατηγορίες επαφίεται στην απόλυτη κρίση του Πλοίαρχου όπως και ο απόπλους των ρυμουλκών και ναυαγοσωστικών , των επιβατηγών τουριστικών και των ιστιοφόρων. Ενώ για τα πλοία που φέρουν ξένη σημαία και βρίσκονται σε Ελληνικά λιμάνια το Π.Δ. προβλέπει στην περίπτωση των δυσμενών καιρικών συνθηκών την απλή κοινοποίηση της απαγόρευσης από την οικεία Λιμενική Αρχή μαζί με την απόδειξη του σχετικού δελτίου καιρού της ΕΜΥ στον Πλοίαρχο του πλοίου χωρητικότητας κάτω των 1600 κοχ αν είναι φορτηγό και χωρητικότητας κάτω των 3.000 κοχ αν αυτό είναι επιβατηγό.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω η πρόγνωση καιρού και θαλασσών για την ναυτιλία αναγγέλλεται με τα μετεωρολογικά δελτία της ΕΜΥ που είναι τακτικά και έκτακτα . Τα τακτικά δελτία εκδίδονται ανά 6 ώρο σε συγκεκριμένες ώρες και ισχύουν για το 24ώρο που αρχίζει δύο ώρες μετά την έκδοση του δελτίου . Τα έκτακτα δελτία εκδίδονται εκτάκτως για να αναγγείλουν θύελλα που δεν αναγγέλθηκε με τακτικό δελτίο και εκδίδεται ανά τρίωρο . Στην περίπτωση δε που οι καιρικές συνθήκες είναι εμφανώς καλύτερες από αυτές που περιγράφονται στο δελτίο τότε με την κρίση των Προϊσταμένων των Λιμενικών Αρχών , του Πλοίαρχου και του πλοηγού του λιμένα και σε συνεννόηση με τις γειτονικές λιμενικές αρχές μπορεί να επιτραπεί ο απόπλους εφόσον πρόκειται να εκτελεστεί πλους μικρής διάρκειας και το πλοίο δεν πρέπει να απομακρύνεται περισσότερο από 20 μίλια από την πλησιέστερη ακτή . Η χορήγηση άδειας απόπλου σύμφωνα με τα παραπάνω θα ενεργείται βάση ειδικού πρακτικού στο οποίο θα αναφέρεται η σύμφωνη γνώμη όλων των εμπλεκόμενων. Με νεότερη δε απόφαση του ΥΕΝ (Αρ. Πρωτ. 4311.5/31/05) για την σύνταξη του ειδικού πρακτικού θα λαμβάνονται υπόψη και τα διαθέσιμα δεδομένα για την πραγματική κατάσταση της θάλασσας της εξεταζόμενης περιοχής σε ότι αφορά το ύψος κύματος τα οποία θα διαβιβάζονται από το Ελληνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών ( ΕΛ.ΚΕ.ΘΕ) απευθείας ή μέσω ΥΕΝ.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 όσοι παραβαίνουν τις διατάξεις του Π.Δ. δηλαδή οι Πλοίαρχοι υφίστανται ποινικές και πειθαρχικές κυρώσεις( επίπληξη ή πρόστιμο έως το 1/5 του μηνιαίου μισθού ή προσωρινή ή οριστική στέρηση ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος )καθώς και χρηματική ποινή κατά τα άρθρα 45 και 248 του Κ.Δ.Ν.Δ.

Η απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών αποτελεί την πιο αμφιλεγόμενη αιτία απαγόρευσης και έχει αποτελέσει αντικείμενο συζητήσεων και διαφωνιών μεταξύ των εμπλεκομένων πλοιοκτητών, αρχών και επιστημόνων. Αποτελεί δε μια Ελληνική πρακτική συνέπεια του τραγικού ναυαγίου του 1967 του Ε/Γ-Ο/Γ «ΗΡΑΚΛΕΙΟ»<sup>18</sup> αφού διεθνώς η απόφαση για τον απόπλου ή όχι του πλοίου ανήκει αποκλειστικά στον Πλοίαρχο. Στα αρνητικά περιλαμβάνονται ότι δεν γίνεται διάκριση για πλοία μεγαλύτερα των 75 μέτρων καθώς με την πάροδο του χρόνου νεότευκτα πλοία διπλάσιου μεγέθους προστέθηκαν τα οποία είναι πιο ανθεκτικά στους καιρούς . Οι σταθμοί μετεωρολογικής παρατήρησης δεν είναι αρκετοί ενώ θα έπρεπε να περιορισθεί και το εύρος της περιοχής πρόβλεψης για εγκυρότερες και πραγματικότητες προβλέψεις από πλευράς ΕΜΥ.

Παράλληλα αυτό το είδος της απαγόρευσης εμφανίζει έναν έντονα επιλεκτικό χαρακτήρα πραγματοποιώντας στην ουσία διακρίσεις όχι μόνο μεταξύ ξένων και ελληνικών πλοίων αλλά και των ίδιων των Ελληνικών πλοίων μεταξύ τους αφού η Ελληνική νομοθεσία δεν μπορεί να επιβληθεί σε πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες και ας φέρουν την Ελληνική σημαία . Έτσι, έχουμε το παράδοξο να μην επιτρέπεται ο απόπλους ενός σύγχρονου πλοίου μήκους 180 μ με προορισμό τα Χανιά ή το Ηράκλειο αλλά να επιτρέπεται ο απόπλους ενός μικρότερου πλοίου μήκους 110 μ επιβατηγού ή Κρουαζιερόπλοιου με προορισμό την Ιταλία ή την Τουρκία . Όπως επίσης έχει παρουσιασθεί το φαινόμενο πλοίο προερχόμενο από λιμάνι της Ιταλίας με 1500 επιβάτες να φθάνει στον προορισμό του, το λιμάνι της Πάτρας, παρά τα 10 BF που επικρατούν εκεί αφού εκτελεί Διεθνείς πλόες και δεν ισχύει η απαγόρευση απόπλου και μετά την αποβίβαση των επιβατών να ζητάει την άδεια των Λιμενικών Αρχών κενό επιβατών να μεταβεί στην Σύρο για εργασίες ετήσιας ακινησίας και να μην του χορηγείται λόγω απαγόρευσης απόπλου !

Το σημερινό διαθέσιμο επιστημονικό υπόβαθρο μας παρέχει την δυνατότητα σήμερα να γνωρίσουμε την συμπεριφορά ενός πλοίου σε κάθε κατάσταση θάλασσας



και άρα την δυνατότητα λειτουργίας του σε αυτήν <sup>19</sup>. Παράλληλα θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και τα λιμάνια της χώρας τα οποία στις περισσότερες των περιπτώσεων δεν έχουν εκσυγχρονισθεί και μπορούν αυτά να αποτελέσουν τον πραγματικό κίνδυνο για τα πλοία σε περίπτωση δυσμενών καιρικών συνθηκών.

---

<sup>18 & 19</sup> Λουκάκης Θ. – Γ. Γρηγορόπουλος, Απαγόρευση απόπλου πλοίων στην Ελλάδα λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών.

### 3. ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΑΠΟΠΛΟΥ ΛΟΓΩ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Το θέμα της προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος εν γένει αλλά και του θαλάσσιου περιβάλλοντος ειδικότερα τα τελευταία χρόνια απασχολεί όλο και περισσότερο την Διεθνή Κοινότητα . Η προστασία και η αναβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελεί μια μεγάλη πρόκληση για την χώρα μας . Τα τελευταία χρόνια έχει καταστεί προφανές ότι η προστασία του αποτελεί προϋπόθεση για την οικονομική και τουριστική ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών και συνδέεται άμεσα με την ποιότητα ζωής των κατοίκων των περιοχών αυτών και από την πλευρά της πολιτείας καταβάλλονται προσπάθειες για την προστασία και την διαφύλαξη του από την ρύπανση , την βελτίωση και εκσυγχρονισμό των απαιτούμενων μέσων με την αξιοποίηση και κατάλληλων χρηματοδοτικών προγραμμάτων της Ε.Ε.

Λέγοντας ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος εννοούμε την απόρριψη στην θάλασσα κάθε ουσίας που αλλοιώνει την φυσική κατάσταση του θαλάσσιου ύδατος ή καθιστά αυτό επιβλαβές για την υγεία του ανθρώπου καθώς και για την πανίδα και χλωρίδα των βυθών <sup>20</sup>. Τα πλοία αποτελούν είτε ακούσια ( με την απόρριψη πετρελαίου στην θάλασσα είτε λόγω ατυχήματος, ναυαγίου , αμέλειας κλπ) είτε εκούσια ( με την απόρριψη αποβλήτων και άλλων τοξικών και χημικών ουσιών ) μια από τις πλέον σημαντικότερες πηγές ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος . Γεγονός που έχει σαν αποτέλεσμα μια σειρά από νομοθετικά μέτρα σε παγκόσμιο επίπεδο προκειμένου αντιμετωπισθεί αποτελεσματικά το πρόβλημα. Ειδικότερα οι συνέπειες της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο δεν μπορούν εύκολα να αποτιμηθούν σε περιβαλλοντικό και κοινωνικό επίπεδο. Σε οικονομικό επίπεδο, το κόστος διαφοροποιείται ανάλογα με το μέγεθος της βλάβης, τον τύπο του πετρελαίου που διέρρευσε, την περιοχή αλλά και το υπάρχον σχέδιο διαχείρισης της κρίσης και το βαθμό ανταπόκρισης σ' αυτήν . Αλλά και σε αυτήν την περίπτωση, μόνο εκτίμηση μπορεί να γίνει, καθώς δεν δημοσιοποιούνται στοιχεία, επειδή θεωρούνται εμπιστευτικά λόγω των αγωγών αποζημίωσης που εγείρονται <sup>21</sup>.

<sup>20</sup>Μυλωνόπουλος Δ. Ν., *Η απαγόρευση του απόπλου των πλοίων*.

<sup>21</sup> Π. Μοίρα, «Η θάλασσα μεταφορά πετρελαίου. Απειλή στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού».

Η Ευρωπαϊκή Ένωση μετά το ναυάγιο του «Erika» το 1999, προέβη στη θέσπιση δραστικών μέτρων, με την έκδοση Οδηγιών και Κανονισμών, για την πρόληψη των θαλάσσιων πετρελαϊκών ατυχημάτων. Καθώς το «Erika» προκάλεσε μεγάλη κοινωνική ανησυχία σχετικά με την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών και τις συνέπειές τους στο περιβάλλον και στην οικονομία, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επεσήμαναν τον κίνδυνο που εγκυμονούν για το θαλάσσιο περιβάλλον τα παλιά και κακοδιατηρημένα δεξαμενόπλοια. Επίσης, τονίστηκε η ανάγκη να ενισχυθούν οι κανονισμοί θαλάσσιας ασφάλειας και ελέγχου των πλοίων στα λιμάνια, η παρακολούθηση των σκαφών στα ευρωπαϊκά ύδατα και η αποφασιστικότερη ανταπόκριση των κρατών μελών στις νέες υποχρεώσεις. Έτσι η Ευρωπαϊκή Ένωση ξεκινώντας από την σταδιακή τροποποίηση της νομοθεσίας από το 2002 έχει θέσει ως προτεραιότητα για την Ευρώπη του 2010 την υλοποίηση μιας συνολικής ναυτιλιακής πολιτικής, με στόχο την ανάπτυξη ενός ακμάζοντος ναυτιλιακού τομέα, με τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η οικολογική αειφορία. Με την Ανακοίνωση/Έκθεση «Προς μια μελλοντική ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες» η Ευρωπαϊκή Ένωση εκπόνησε την Πράσινη Βίβλο για τη μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της. Σύμφωνα με αυτή διαπιστώνεται η ανάγκη μιας ενοποιημένης, διατομεακής και πολυεπιστημονικής ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής, η οποία θα καλύπτει όλες τις πτυχές που αφορούν τους ωκεανούς και τις θάλασσες. Τονίζεται ότι η υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος διακυβεύει την υγεία του παράκτιου και του θαλάσσιου τουρισμού, που αποτελεί τη μεγαλύτερη βιομηχανία της Ευρώπης σχετικά με τη θάλασσα. Επίσης, σύμφωνα με την Πράσινη Βίβλο, απαιτείται άμεση δράση προκειμένου να διαφυλαχτούν οι εν λόγω πόροι<sup>22</sup>.

Η Ελλάδα από την πλευρά της ως μεγάλη ναυτική δύναμη αλλά και χώρα που περιτριγυρίζεται από θάλασσα και στηρίζει την οικονομία της σε αυτή είναι ιδιαίτερα ευαισθητοποιημένη απέναντι στο θέμα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από κάθε μορφή ρύπανσης μέσω της ψήφισης εθνικών νόμων και της κύρωσης διεθνών συμβάσεων. Έτσι λοιπόν η ρύπανση της θάλασσας από τα πλοία που φέρουν ή όχι ελληνική σημαία αποτελεί παράβαση η οποία έχει σαν αποτέλεσμα

---

<sup>22</sup> Π. Μοίρα, «Η θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου. Απειλή στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού».

την απαγόρευση του απόπλου του πλοίου. Η Διεθνής και Εθνική νομοθεσία που αφορά την ρύπανση βάσει της οποίας επιβάλλεται και η απαγόρευση απόπλου είναι ιδιαίτερος πλούσια και μπορεί να συνοψισθεί στην ανάλυση των ακόλουθων πιο σημαντικότερων περιπτώσεων:

Α) Η Διεθνής Σύμβαση MARPOL 73/78 και ο νόμος 1269/82 (ΦΕΚ Α` 89) με τον οποίο κυρώθηκε η Δ.Σ. MARPOL « Πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας από πλοία του 1973 και του πρωτοκόλλου της του 1978 και των τροποποιήσεων αυτού» .

Σύμφωνα με την σύμβαση αυτή κάθε πετρελαιοφόρο ολικής χωρητικότητας 150 κόρων & άνω και κάθε πλοίο άλλου τύπου 400 κόρων ολικής χωρητικότητας & άνω θα υπόκεινται σε μια σειρά από επιθεωρήσεις ( αρχική , επιθεώρηση ανανέωσης, ενδιάμεση ,ετήσια και επιπρόσθετη) προκειμένου εφοδιασθεί και διατηρεί σε ισχύ το Διεθνές Πιστοποιητικό για την αποφυγή ρυπάνσεως από πετρέλαιο . Κάθε απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή μείγματος πετρελαίου από τα πλοία στα οποία εφαρμόζεται η σύμβαση θα απαγορεύεται εκτός αν ισχύουν μια σειρά από προϋποθέσεις (Κανονισμός 9 & 10 του Παραρτήματος ) ενώ σύμφωνα με τον Κανονισμό 12 η κυβέρνηση κάθε μέρους έχει αναλάβει την υποχρέωση να διαθέτει σε όλους τους σταθμούς που γίνεται η φόρτωση πετρελαίου, στους λιμένες με επισκευαστικές βάσεις και σ` άλλους λιμένες που τα πλοία έχουν να εκφορτώσουν κατάλοιπα πετρελαίου εγκαταστάσεις υποδοχής καταλοίπων και μιγμάτων πετρελαίου κατάλληλες να ανταποκριθούν στις ανάγκες των πλοίων χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση σε αυτά.

Το πλοίο θα πρέπει να φέρει Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης Αντιμετώπισης Ρύπανσης από Πετρέλαιο εγκεκριμένο από την αρχή . Απαγορεύεται η προσέγγιση στα Ελληνικά Λιμάνια ή ο απόπλους από αυτά Ελληνικών πλοίων ή πλοίων με ξένη σημαία χωρών που μετέχουν ή όχι στην Σύμβαση εφόσον αυτά δεν συμμορφώνονται σ` αυτή. Το πρόστιμο φθάνει έως του ποσού των € 14.673 (5.000.000 δρχ) στους παραβάτες του παρόντος νόμου και δύναται να απαγορευθεί ο απόπλους του πλοίου μέχρι να καταβληθεί το πρόστιμο ή να κατατεθεί ισόποση εγγυητική επιστολή Τράπεζας. Επιτρέπεται δε η άσκηση προσφυγής εναντίον της απόφασης επιβολής προστίμου μέσα σε αποκλειστική ημερομηνία 15 ημερών από της κοινοποιήσεως της

ενώπιον του Διοικητικού Πρωτοδικείου χωρίς όμως να αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης.

Με το Ν. 3104/2003 που τροποποιεί την Διεθνή Σύμβαση κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 και άνω το οποίο εκτελεί ταξίδια σε λιμάνι ή τερματικούς σταθμούς πέραν της ακτής που βρίσκονται στην δικαιοδοσία άλλων Μερών της Σύμβασης θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα και με Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα .

Β) Το Προεδρικό Διάταγμα 55/98 (ΦΕΚ Α` 58) « Προστασία Θαλάσσιου περιβάλλοντος και ρύθμιση συναφών θεμάτων» με το οποίο κωδικοποιήθηκαν και μεταγλωττίστηκαν στην δημοτική όλες οι διατάξεις του Ν. 743/77 και των τροποποιήσεων του.

Ο νόμος αυτός εφαρμόζεται σε περίπτωση ρυπάνσεως των λιμανιών, ακτών και της ανοικτής θάλασσας από εγκαταστάσεις της ξηράς , πλοία ή δεξαμενόπλοια υπό Ελληνική ή Ξένη σημαία συμπεριλαμβανομένων και των πολεμικών ή κρατικών πλοίων για όσο χρόνο βρίσκονται εντός περιοχών Ελληνικής Δικαιοδοσίας αλλά και από κάθε άλλη πηγή ρύπανσης με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων των εκάστοτε εν ισχύ Συμβάσεων. Τα πλοία και δεξαμενόπλοια ανεξαρτήτως σημαίας που καταπλέουν σε ελληνικά λιμάνια, όρμους και αγκυροβόλια υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις διεθνείς συμβάσεις που έχουν επικυρωθεί από την Ελλάδα και να φέρουν τα προβλεπόμενα από αυτές πιστοποιητικά και εξοπλισμό ενώ θα πρέπει να παραδίδουν τα πάσης φύσεως πετρελαιοειδή μείγματα , τα απορρίμματα , τα υπολείμματα φορτίου και τα κατάλοιπα επιβλαβών ουσιών στις αναγνωρισμένες ευκολίες υποδοχής καταλοίπων του λιμένα ( με κάποιες εξαιρέσεις υπό προϋποθέσεις και σχετική παρατήρηση στα επίσημα έγγραφα του πλοίου για την ενημέρωση της αρχής του επόμενου λιμένα). Η Αρχή μετά την διαπίστωση των πραγματικών συνθηκών μπορεί να απαγορεύσει τον απόπλου των πλοίων και δεξαμενοπλοίων μέχρι την παράδοση των καταλοίπων ιδιαίτερα αν κατευθύνονται σε λιμάνια που δεν διαθέτουν ευκολίες υποδοχής .

Σε περίπτωση ρύπανσης ή πιθανού κινδύνου πρόκλησης αυτής, ο Πλοίαρχος και ο εκπρόσωπος του πλοίου , ο προϊστάμενος ή διευθυντής της εγκατάστασης, καθώς

και οι τυχόν εντεταλμένοι υποχρεούνται να αναφέρουν αμέσως το περιστατικό στην αρμόδια Λιμενική Αρχή ή στο Υπουργείο και να λάβουν άμεσα κάθε πρόσφορο μέτρο για αποτροπή , περιορισμό και αντιμετώπιση της ρύπανσης σύμφωνα με τα υφιστάμενα σχέδια αντιμετώπισης της ρύπανσης ενώ σε περίπτωση που αδυνατούν οι ίδιοι υποχρεούνται να αναθέτουν τις εργασίες αυτές σε αναγνωρισμένες επιχειρήσεις αντιμετώπισης της ρύπανσης ευθυνόμενοι επιπρόσθετα για τις συνέπειες κάθε καθυστέρησης . Όλες οι εργασίες εκτελούνται πάντοτε υπό την άμεση εποπτεία της Αρχής , η οποία εξασφαλίζει ότι διενεργούνται με την επιβαλλόμενη ταχύτητα και με αποδεκτές μεθόδους .

Για την αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν από την ρύπανση καθώς και την πληρωμή των σχετικών εξόδων υπεύθυνοι είναι ο Πλοίαρχος, ο πλοιοκτήτης , ο εφοπλιστής , ο εν Ελλάδι διαχειριστής του πλοίου , ο πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου εφόσον πρόκειται για ανώνυμη εταιρεία ως και ο Διευθύνων Σύμβουλος αυτής.

Οι δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκε το Δημόσιο δηλαδή το κόστος για την ανά ώρα χρησιμοποίηση των πλωτών , χερσαίων και εναέριων μέσων του Λιμενικού Σώματος, η αμοιβή του προσωπικού που απασχολήθηκε , καθώς και το κόστος των λοιπών μέσων και υλικών καταπολέμησης που χρησιμοποιήθηκαν ή αναλώθηκαν για την αντιμετώπιση του περιστατικού ρύπανσης<sup>23</sup> καταλογίζονται σε βάρος του υπευθύνου που προκάλεσε την ρύπανση ενώ ο τρόπος υπολογισμού τους καθορίζεται με σχετική Υπουργική απόφαση . Για την εξασφάλιση της καταβολής των δαπανών δύναται να απαγορευθεί ο απόπλους του πλοίου ενώ μπορεί να επιτραπεί αν κατατεθεί εγγυητική επιστολή τράπεζας που λειτουργεί στην Ελλάδα ποσού ίσου με το πιθανολογούμενο ύψος καταλογισμού δαπανών ή LETTER OF UNDERTAKING του ασφαλιστικού οργανισμού στο οποίο είναι ασφαλισμένο το πλοίο. Ο απόπλους δύναται επίσης να επιτραπεί χωρίς την καταβολή του προστίμου ή καταθέσεως εγγυητικής επιστολής με έγκριση του Υπουργού για ένα ή περισσότερα ταξίδια αν συντρέχουν επιτακτικού συγκοινωνιακοί ή άλλοι λόγοι με κατάθεση προσωπικής επιταγής και με την προϋπόθεση αντικατάστασης της από ισόποση Εγγυητική επιστολή.

---

<sup>23</sup> Ν.2252/1994 Άρθρο 10 § 12

Οι παραβάτες του νόμου τιμωρούνται ποινικά , διοικητικά και πειθαρχικά ως ακολούθως :

i) Ποινικές κυρώσεις: Όσοι από πρόθεση προκάλεσαν σοβαρή ρύπανση τιμωρούνται με φυλάκιση τριών (3) μηνών ενώ αν από την πράξη προκύψει κίνδυνος ζημιάς ή βλάβης σε πρόσωπα ή πράγματα, τιμωρούνται με φυλάκιση ενός (1) έτους. Όσοι από αμέλεια προκάλεσαν την ρύπανση δύναται να απαλλαγούν από την ποινή αν πράξουν τα δέοντα για την εξουδετέρωση της ρύπανσης και την αποτροπή της βλάβης ή ζημιάς καταβάλλοντας συγχρόνως και τις σχετικές δαπάνες.

ii) Διοικητικές κυρώσεις: Οι υπαίτιοι της ρυπάνσεως τιμωρούνται με πρόστιμο που επιβάλλεται από την αρμόδια Αρχή μέχρι του ποσού των €4.673 (5.000.000 δρχ) ενώ σε περίπτωση εξακολούθησης της ρύπανσης επιβάλλεται πρόστιμο μέχρι του ποσού των € 5.869 (2.000.000 δρχ) για κάθε ημέρα υπέρβασης της προθεσμίας αποκατάστασης της. Σε κάποιες δε περιπτώσεις ρύπανσης ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να επιβάλλει πρόστιμο μέχρι του ποσού των 733.675 € (250.000.000 δρχ) ανάλογα με την σοβαρότητα του περιστατικού <sup>24</sup>. Με Π.Δ. κατόπιν προτάσεως του Υπουργού τα ως άνω αναφερθέντα ανώτατα όρια των προστίμων δύναται να αυξηθούν πράγμα που έχει ήδη γίνει τρεις φορές από εφαρμογής του παρόντος νόμου.

iii) Πειθαρχικές κυρώσεις: Αν οι υπαίτιοι της ρύπανσης είναι Έλληνες ναυτικοί τιμωρούνται σύμφωνα με το Ν.Π. 187/1973 « περί Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου», μέρος Πέμπτο με προσωρινή στέρηση της άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος.

iv) Αστική Ευθύνη: Στην Ελλάδα έχει εφαρμογή η διεθνώς αποδεκτή αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» σύμφωνα με τον νόμο 314/1976 που αναλύεται στην ενότητα Δ που ακολουθεί.

Σημειώνουμε ότι οι παραπάνω κυρώσεις όταν συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις δύναται να επιβάλλονται και αθροιστικά ενώ αρμόδια δικαστήρια για

---

<sup>24</sup> Π.Δ. 86/1997 Άρθρο 1 § 1

την εκδίκαση των παραπάνω απαιτήσεων είναι τα δικαστήρια του τόπου που έλαβε χώρα η ρύπανση ή ενός εκ των λιμανιών που κατάπλευσε το πλοίο ενώ σε περίπτωση ρυπάνσεως της ανοικτής θάλασσας χωρίς το πλοίο να καταπλεύσει σε Ελληνικό λιμάνι είναι τα δικαστήρια του Πειραιά .

Η διαδικασία επιβολής των διοικητικών κυρώσεων (πρόστιμο) ξεκινάει από την διαπίστωση της παράβασης από το σχετικό όργανο με τη σύνταξη λεπτομερούς έκθεσης ενώ ο παραβάτη έχει δικαίωμα προσφυγής εντός 15 ημερών . Τέλος τα επιβαλλόμενα πρόστιμα όπως και τα πρόστιμα από άλλους σχετικούς νόμους τηρούνται σε ειδικό λογαριασμό που ιδρύθηκε το 1994 και ονομάζεται «Γαλάζιο Ταμείο» με σκοπό την οικονομική στήριξη των μέτρων πρόληψης και καταπολέμησης της ρύπανσης της θάλασσας και τα χρήματα που συγκεντρώνονται διατίθενται αποκλειστικά για την πρόληψη , εξουδετέρωση της ρύπανσης της θάλασσας καθώς και για παρεμβάσεις στις ακτές και τους λιμένες.

Γ) Ο Νόμος 1147 /1981 (ΦΕΚ Α` 110) « Περί κυρώσεως της Διεθνούς Σύμβασης του 1972 περί προλήψεως ρυπάνσεως της θάλασσας εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών και άλλων τινών διατάξεων». Με τον νόμο αυτό κυρώθηκε από την Ελλάδα η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από την απόρριψη καταλοίπων ή άλλων υλών από τα πλοία και τα αεροσκάφη που υπογράφηκε στο Λονδίνο , στη πόλη του Μεξικό , στη Μόσχα και στην Ουάσιγκτον την 29 Δεκεμβρίου 1972 .

Σύμφωνα με τις διατάξεις της τα συμβαλλόμενα μέρη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να απαγορεύσουν στα πλοία και τα αεροσκάφη να ρίχνουν κατάλοιπα ή άλλες ύλες στην θάλασσα εκτός εξαιρετικών περιπτώσεων με επαρκή αιτιολόγηση και κατόπιν « Ειδικής ή Γενικής άδειας» . Τα κατά τόπους Λιμεναρχεία είναι οι αρμόδιες αρχές υπεύθυνες για την εφαρμογή του νόμου από τα πλοία , την βεβαίωση των παραβάσεων και την επιβολή των κυρώσεων . Οι κυρώσεις είναι ίδιες με το Π.Δ. 55/98 ενώ για την εξασφάλιση καταβολής των δαπανών δύναται να απαγορευθεί ο απόπλους του πλοίου.



Δ) Ο νόμος 314 /1976 (ΦΕΚ Α`106) « Περί κυρώσεως της Διεθνούς Σύμβασης περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου 1969 και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» και το Π.Δ. 197/1995 (ΦΕΚ Α`107) για την «Κύρωση του πρωτοκόλλου του έτους 1992 για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης του 1969» που ακολούθησε έχουν ως σκοπό να καλύψουν την ανάγκη για εξασφάλιση επαρκούς αποζημιώσεως σε άτομα που υφίστανται ζημιά εξαιτίας της ρύπανσης που προκλήθηκε από διαρροή ή εκροή πετρελαίου από πλοία κατά τρόπο κοινό για την παγκόσμια κοινότητα.

Σύμφωνα με την Σύμβαση ο Πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για κάθε ζημιά ρύπανσης που προκλήθηκε από το πλοίο εκτός αν αποδείξει αλλιώς οπότε και είναι δυνατό έως και να απαλλαγεί ολοκληρωτικά της ευθύνης. Παράλληλα η Σύμβαση του παρέχει την δυνατότητα να περιορίσει την ευθύνη του σε ένα συνολικό πόσο υπολογιζόμενο σύμφωνα με το άρθρο V της Συμβάσεως όμως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 6 , παρ 1 του Π.Δ. 197/1995 εκτός αν αποδειχθεί ότι η ζημιά ρύπανσης προήλθε από προσωπική του πράξη ή παράλειψη που διαπράχθηκε με πρόθεση να προκληθεί μια τέτοια ζημιά ή απερίσκεπτα και με γνώση ότι μια τέτοια ζημιά θα μπορούσε πιθανώς να προκύψει. Ο πλοιοκτήτης πλοίου νηολογημένου σε κράτος που έχει κυρώσει την Σύμβαση και μεταφέρει φορτίο πετρελαιοειδών άνω των 2000 τόνων θα πρέπει να διατηρεί ασφάλεια ή άλλη χρηματική ασφάλεια π.χ. Τραπεζική εγγύηση και Πιστοποιητικό που να βεβαιώνει ότι υπάρχει σε ισχύ ασφάλεια ή άλλη χρηματική εξασφάλιση το οποίο εκδίδεται από την Αρχή του κράτους νηολόγησης του πλοίου . Σε αντίθετη περίπτωση το πλοίο δεν δύναται να εκτελεί πράξεις εμπορικές και δεν θα μπορέσει να καταπλεύσει ή να αποπλεύσει από οποιοδήποτε Ελληνικό λιμάνι ή όρμο . Οι διατάξεις της Σύμβασης δεν εφαρμόζονται σε πολεμικά ή κρατικά πλοία χρησιμοποιούμενα για κυβερνητικούς μη εμπορικούς σκοπούς .

Για κάθε παράβαση του νόμου αυτού, ανεξάρτητα από άλλες συνέπειες επιβάλλεται πρόστιμο από 587 €(200.000 δρχ) έως 29.347 €(10.000.000 δρχ) ενώ σε περίπτωση που δεν προσκομισθεί το εν λόγω πιστοποιητικό ο Πλοίαρχος υπόκειται σε πρόστιμο μέχρι €59 (20.000 δρχ) . Δύναται να απαγορευθεί ο απόπλους του πλοίου μέχρι καταβολής του προστίμου ή της κατάθεσης ισόποσης Τραπεζικής Εγγυητικής Επιστολής . Άσκηση προσφυγής μπορεί να πραγματοποιηθεί εντός 15

ημερών από την επομένη της επίδοσης της απόφασης και δεν αναστέλλει την εκτέλεση αυτής.

Το πρόσφατο ναυάγιο του κρουαζιερόπλοιου Sea Diamond στην Σαντορίνη που πέραν της απώλειας δύο ανθρωπίνων ζώων, περιουσιών και του ίδιου του πλοίου είχε σαν αποτέλεσμα και μεγάλη οικολογική καταστροφή στην περιοχή παρά τις τεράστιες προσπάθειες για τον περιορισμό της ρύπανσης. Μάλιστα όπως ανακοίνωσε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας στην Βουλή γίνονται συντονισμένες ενέργειες για την κατάθεση αγωγής αποζημίωσης του Ελληνικού Δημοσίου για αστικές αξιώσεις ύψους έως 1 δις. ευρώ από την πλοιοκτήτρια εταιρεία και το P&I Club που είχε ασφαλίσει το πλοίο. Πρόσθεσε δε ότι έχουν ήδη επιβληθεί 35 πρόστιμα (από 8.500 € – 19.000 € ημερησίως) σε βάρος της πλοιοκτήτριας εταιρείας λόγω του ότι δεν κατάφερε να υποβάλει εντός 48 ωρών ολοκληρωμένο σχέδιο απάντλησης των καυσίμων και κατέληξε ότι «το YEN θα επιβάλει το μέγιστο των προστίμων για απάντληση τα οποία δυστυχώς δεν μπορούν να ξεπεράσουν τα 1 εκατ. ευρώ»<sup>25</sup>.

Δ) Η οδηγία 2005/35/ ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2005 « σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις» που έχει ως σκοπό την ενσωμάτωση των διεθνών προτύπων για την ρύπανση από τα πλοία στην κοινοτική νομοθεσία και να διασφαλίσει ότι επιβάλλονται οι ενδεδειγμένες κυρώσεις στα πρόσωπα που ευθύνονται για τις απορρίψεις ώστε να βελτιωθεί η ναυτική ασφάλεια και να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση από τα πλοία<sup>26</sup>.

Την παρούσα οδηγία συμπληρώνουν λεπτομερείς κανόνες για τα ποινικά αδικήματα και τις κυρώσεις που περιλαμβάνονται στην απόφαση πλαίσιο του Συμβουλίου 2005/667/ΔΕΥ με σκοπό τα κράτη μέλη να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε οι τυχόν παραβάσεις επισύρουν αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές κυρώσεις στις οποίες είναι δυνατό να περιλαμβάνονται ποινικές ή διοικητικές κυρώσεις. Ιδιαίτερα η οδηγία αποβλέπει στην προσέγγιση των κυρώσεων

<sup>25</sup> [www.nafteboriki.gr](http://www.nafteboriki.gr), Το YEN ετοιμάζει αγωγή κατά του Sea Diamond, 18/05/07.

<sup>26</sup> Οδηγία 2005/35/ΕΚ, Άρθρο 1

σε ιδιζόντως σοβαρές περιπτώσεις με την αύξηση της ποινής φυλάκισης ανάλογα με την υπόσταση του αδικήματος ( βαριά αμέλεια ή πρόθεση ) τουλάχιστον σε 5 έως 10 χρόνια και στην αύξηση των χρηματικών ποινών από ελάχιστο ποσό 300.000 – 1.500.000 . Τα κράτη μέλη οφείλουν ως την 01/03/2007 να έχουν συμμορφωθεί με την οδηγία πραγματοποιώντας τις απαραίτητες νομοθετικές ρυθμίσεις.

Σημειώνουμε ότι η παρούσα πρωτοβουλία από πλευράς Ε.Ε. δεν είναι μεμονωμένη και δύναται να ασκήσει προσφυγές κατά των κρατών μελών που ανέχονται παράνομες δραστηριότητες και να τα οδηγήσει στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και στην επιβολή χρηματικών ποινών . Για παράδειγμα η Ελλάδα , το 2003, καταδικάστηκε σε πρόστιμο 20.000 € την ημέρα επειδή ανέχθηκε την παράνομη εναπόθεση αποβλήτων στην Κρήτη <sup>27</sup>.

Συνοψίζοντας μπορούμε να πούμε ότι το διοικητικό μέτρο της απαγόρευσης απόπλου στην περίπτωση της πρόκλησης ρύπανσης δρα άλλοτε προληπτικά προκειμένου αποφευχθεί η πρόκληση της και άλλοτε εκ των υστέρων αφού δηλαδή έχει προκληθεί ρύπανση και αποτελεί σε αυτή την δεύτερη περίπτωση στην ουσία ένα εισπρακτικό μέτρο. Βέβαια μέσω της επιβολής αυστηρότατων χρηματικών προστίμων έστω εκ των υστέρων στοχεύει στον παραδειγματισμό και στο να εφιστήσει την προσοχή και των υπολοίπων για την πιστή εφαρμογή των διατάξεων . Δημιουργεί όμως προβλήματα λόγω της απαγόρευσης απόπλου τόσο στην λειτουργία του ίδιου του πλοίου, της εταιρείας , ναυλωτών κλπ όσο και την οικονομία και την κοινωνία γενικότερα αφού εμποδίζει τις εμπορικές δραστηριότητες όλων των εμπλεκόμενων αλλά και των συγκοινωνιών.

---

<sup>27</sup> Απόφαση – Πλαίσιο 2005/667/ ΔΕΥ

## **5. ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΑΠΟΠΛΟΥ ΛΟΓΩ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ**

Εκτός από τις ανωτέρω αναφερθέντες κύριες περιπτώσεις απαγόρευσης απόπλου ακολουθούν και κάποιες περισσότερο ειδικές περιπτώσεις όπου η απαγόρευση επιβάλλεται ως μέτρο εξαναγκασμού πληρωμής του επιβληθέντος προστίμου.

### **5.1. Η Κατάσχεση του πλοίου**

Τόσο η συντηρητική όσο και η αναγκαστική κατάσχεση εμποδίζει τον απόπλου του πλοίου και ο Λιμενάρχης υποχρεούται στην απαγόρευση του απόπλου αυτού.

Με το άρθρο 58 του Εισαγωγικού Νόμου του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας ( Α.Ν. 44/1967 , Β.Δ. 657/1971 ) καταργούνται τα άρθρα του Κ.Ι.Ν.Δ. ( Ν 3816/1958, ΦΕΚ 32Α` ) 210 – 218 , πλην των άρθρων 211 & 214, που αρχικά ρύθμιζαν το θέμα της κατάσχεσης και την αναγκαστικής εκτέλεσης στα πλοία . Έτσι η κατάσχεση στα πλοία ρυθμίζεται πλέον από τις διατάξεις του Κ.Πολ.Δ όπου στην ουσία τα πλοία και τα αεροπλάνα αν και κινητά αντικείμενα αντιμετωπίζονται όπως ακριβώς τα ακίνητα.

Στην περίπτωση όπου το δικαστήριο διατάξει ως ασφαλιστικό μέτρο την συντηρητική κατάσχεση των περιουσιακών στοιχείων του οφειλέτη ( κινητά ή/και ακίνητα ) προκειμένου για την συντηρητική κατάσχεση πλοίου για την εκτέλεση της απόφασης θα πρέπει να αναφέρεται ειδικά το πλοίο στο οποίο πρόκειται να επιβληθεί, το ποσό για το οποίο γίνεται και πραγματοποιείται με επίδοση στον οφειλέτη αντίγραφου της απόφασης που διατάσσει την κατάσχεση ενώ αντίγραφο αυτής δίδεται στην Αρχή που τηρεί το νηολόγιο του πλοίου ( Άρθρα 707, 709 & 713). Στο Ογδοο βιβλίο του Κ. Πολ. Δ. , τα άρθρα 904 και μετά αναφέρονται στην αναγκαστική κατάσχεση η οποία μπορεί να γίνει μόνο όταν υπάρχει εκτελεστός τίτλος δηλαδή τελεσίδικη απόφαση καθώς και αποφάσεις Ελληνικού δικαστηρίου που κηρύχθηκαν προσωρινά εκτελεστές , διαιτητικές αποφάσεις κλπ και αποβλέπει στην ικανοποίηση του αιτούντος την κατάσχεση με την εκποίηση του κατασχεθέντος

Στο Κεφάλαιο Πέμπτο «Κατάσχεση ακινήτων , πλοίων ή αεροσκαφών του οφειλέτη», το Άρθρο 992 αναφέρεται και στην περίπτωση της αναγκαστικής κατάσχεσης πλοίων.

Η απαγόρευση του απόπλου με την κατάργηση του άρθρου 215 δεν προβλέπεται πλέον στον Κ.Ι.Ν.Δ προβλέπεται όμως στο Κ.Πολ.Δ . Πιο συγκεκριμένα για την περίπτωση της συντηρητικής κατάσχεσης στο άρθρο 720 αναφέρεται ότι «1. Πλοίο το οποίο έχει κατασχεθεί συντηρητικώς απαγορεύεται να αποπλεύσει και αεροσκάφος να απογειωθεί . 2. Ο Λιμενάρχης ή ο Αερολιμενάρχης είναι υπεύθυνος για την αναχώρηση του πλοίου ή την απογείωση. 3. Το δικαστήριο το οποίο είναι αρμόδιο σύμφωνα με το άρθρο 702 με αίτηση οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον , μπορεί να επιτρέψει ένα ή περισσότερα ταξίδια του πλοίου που έχει κατασχεθεί συντηρητικώς ή μια ή περισσότερες πτήσεις του αεροσκάφους που έχει κατασχεθεί συντηρητικώς , με όποιους όρους θα ενέκρινε εύλογους και οπωσδήποτε με ασφάλιση του σκάφους για ανάλογο ποσό».

Ομοίως για την αναγκαστική κατάσχεση προβλέπεται στο άρθρο 1011 § 2 όπου ορίζεται ότι « Αντίγραφο της κατασχετήριας έκθεσης επιδίδεται στο Λιμενάρχη του λιμανιού που έγινε η κατάσχεση του πλοίου , μέσα σε δύο μέρες από την ημέρα που έγινε η κατάσχεση . Η κατάσχεση εμποδίζει τον απόπλου του πλοίου και ο Λιμενάρχης μόλις του επιδοθεί το αντίγραφο της κατασχετήριας έκθεσης , οφείλει να εμποδίσει τον απόπλου». Σε περίπτωση που το πλοίο που κατασχέθηκε σε Ελληνικό λιμάνι φέρει ξένη σημαία τότε ο Λιμενάρχης του εν λόγω λιμανιού έχει υποχρέωση να στείλει χωρίς υπαίτια καθυστέρηση αντίγραφο της κατασχετήριας εκθέσεως και την περίληψη της σε εκείνον που τηρεί το νηολόγιο όπου είναι νηολογημένο το πλοίο. Το ίδιο ισχύει και όταν πρόκειται για Ελληνικά πλοία γραμμένα σε νηολόγια που τηρούν Ελληνικές Προξενικές Αρχές.

Με τα ως άνω αναφερθέντα άρθρα του Κ.Πολ.Δ ορίζεται με σαφήνεια το σημείο από το οποίο ξεκινούν οι υποχρεώσεις του Λιμενάρχη κάτι που δεν συνέβη με το άρθρο 215 του Κ.Ι.Ν.Δ. που πριν την κατάργηση του όριζε ότι η υποχρέωση του λιμενάρχη ξεκινούσε από «γνώσεως της κατάσχεσης» χωρίς να διευκρινίζει τον ακριβή τρόπο αποκτήσεως και την εγκυρότητα από νομικής πλευράς της γνώσεως αυτής. Βεβαία και στην περίπτωση των άρθρων 720 και 1011 του Κ.Πολ.Δ. που ορίζουν ότι ο Λιμενάρχης οφείλει να απαγορεύσει το απόπλου του πλοίου που έχει

κατασχεθεί θα πρέπει να διευκρινισθεί τι ακριβώς θα πρέπει να κάνει ο Λιμενάρχης πέρα από το να μην χορηγήσει άδεια απόπλου στο συγκεκριμένο πλοίο .

## 5.2 Η μη καταβολή των Φαρικών Τελών

Στον Κ.Δ.Ν.Δ. τα άρθρα 190-194 αναφέρονται στα φαρικά τέλη και ορίζουν ότι τα μηχανοκίνητα πλοία τα οποία προσορμίζουν σε λιμένα , όρμο ή ακτή του Ελληνικού Κράτους και χρησιμοποιούνται για εμπορικές πράξεις υπόκεινται σε καταβολή φαρικών τελών που καθορίζονται με σχετικό Προεδρικό Διάταγμα ανάλογα με την χωρητικότητα τους και των εμπορευμάτων ή επιβατών που διακινούν.

Ομοίως με Προεδρικό Διάταγμα καθορίζονται η διάρκεια της ισχύος των φαρικών τελών και το ύψος αυτών κατά κατηγορίες πλοίων και εκτελούμενων πλόων, οι υπόχρεοι για την καταβολή του και άλλα σχετικά θέματα . Και τα πλοία υπό ξένη

σημαία υπόκεινται σε φαρικά τέλη και μάλιστα διπλάσια από αυτά που καταβάλλουν τα Ελληνικά Πλοία αν και υπάρχει η δυνατότητα ίσης μεταχείρισης τους με τα Ελληνικά υπό τον όρο της αμοιβαιότητας δηλαδή της αντίστοιχης μεταχείρισης των Ελληνικών πλοίων στο λιμάνι του κράτους της σημαίας που φέρει το ξένο πλοίο. Με Προεδρικό Διάταγμα απαλλάσσονται της καταβολής φαρικών τελών διάφορες κατηγορίες πλοίων ανάλογα την χωρητικότητα , το είδος ή τον προορισμό αυτών , των πλόων που εκτελούν και των μεταφερόμενων επιβατών.

Τα φαρικά τέλη βεβαιώνονται από την Λιμενική Αρχή και εισπράττονται από το Τελωνείο . Μη εμπρόθεσμη καταβολή των οφειλομένων φαρικών τελών επιβάλλει προσαύξηση μέχρι το διπλάσιων αυτών . Κατά όσων καθυστερούν την καταβολή των φαρικών τελών εφαρμόζονται οι διατάξεις του Νόμου περί εισπράξεως δημοσίων εσόδων.

Τα Π.Δ. 519/1976, 441/1983, 322/1991 και η Υπουργική απόφαση 3424.20/1/95/5-12.9.1995 είναι αυτά που σύμφωνα με τον Κ.Δ.Ν.Δ. ρυθμίζουν τα θέματα που σχετίζονται με την καταβολή από τα πλοία των φαρικών τελών . Με το άρθρο 16 του Π.Δ. 519 /1976 καθορίζονται οι προσαυξήσεις λόγω εκπρόθεσμού

καταβολής ενώ η § 3 ορίζει ότι απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου προ της καταβολής των οφειλόμενων φαρικών τελών εκτός και αν κατατεθεί Εγγυητική επιστολή η οποία θα καλύπτει το ποσό με μηνιαία ισχύ από την ημερομηνία κατάπλου του πλοίου. Τα φαρικά τέλη βαρύνουν το πλοίο και υπόχρεοι για την καταβολή τους είναι αλληλέγγυα ο πλοιοκτήτης, ο εφοπλιστής, ο Διευθυντής ή Διαχειριστής ως νομικό πρόσωπο, ο Πλοίαρχος και κάθε αντιπρόσωπος αυτών που δήλωσε υπεύθυνος για την καταβολή οποιασδήποτε άλλης υποχρέωσης του πλοίου η οποία πηγάζει από την άφιξη, παραμονή, φόρτωση ή εκφόρτωση του πλοίου στο λιμάνι. Την χρήση εγγυητικής επιστολής προκειμένου αποτραπεί η καθυστέρηση απόπλου του πλοίου προβλέπει και το άρθρο 21 § 1 σε περίπτωση που ο έλεγχος από την αρμόδια Αρχή για τον καθορισμό των φαρικών τελών και η θεώρηση της σχετικής δήλωσης του υπόχρεου που αναφέρει τις διενεργηθείσες πράξεις δεν δύναται να πραγματοποιηθούν έγκαιρα.

### **5.3 Η μη καταβολή των Πλοηγικών Δικαιωμάτων**

Στον Κ.Δ.Ν.Δ. τα άρθρα 182 – 187 αναφέρονται στην υποχρεωτική πλοήγηση και τα πλοηγικά δικαιώματα. Ο Πλοίαρχος των πλοίων που εισέρχονται ή εξέρχονται σε κάποιο λιμάνι, διώρυγα ή άλλες θαλάσσιες περιοχές που εγκυμονούν κινδύνους για την ναυσιπλοΐα προαιρετικά ή υποχρεωτικά προσλαμβάνει πλοηγό δηλαδή κάποιο άτομο, Πλοίαρχος και αυτός, που έχει προσληφθεί στο σχετικό τμήμα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με γνώση της τοπικής θαλάσσιας περιοχής προκειμένου με τις οδηγίες και υποδείξεις του βοηθήσει τον Πλοίαρχο. Τα πλοηγούμενα πλοία καθώς και τα πλοία που υπόκεινται σε υποχρεωτική πλοήγηση υποχρεούνται σε καταβολή των πλοηγικών δικαιωμάτων σύμφωνα και με το άρθρο 20, § 1 του Νόμου 3142/1955/(ΦΕΚ Α'43) «Περί Πλοηγικής Υπηρεσίας».

Ως πλοηγικά δικαιώματα θεωρούνται :

- α) Η οφειλόμενη αποζημίωση του πλοηγού, της πλοηγίδας και των υπόλοιπων προσώπων της πλοηγικής υπηρεσίας για την πλοήγηση του πλοίου.
- β) Κάθε πρόσθετη αποζημίωση ή υποχρέωση που προκύπτει από την απασχόληση του πλοηγού ή της πλοηγίδας για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από το διάστημα που η παρουσία του πλοηγού επί του πλοίου είναι αναγκαία.

γ) Κάθε άλλη αποζημίωση από την εφαρμογή των διατάξεων του ως άνω νόμου που οφείλεται ή πηγάζει από την πλοήγηση του πλοίου.

Τα πλοηγικά δικαιώματα υπολογίζονται για τα μεν τα εμπορικά πλοία βάση της καθαρής χωρητικότητας τους σε κόρους ενώ για τα πολεμικά βάση του εκτοπίσματος τους. Τα πλοηγικά δικαιώματα βαρύνουν το πλοίο και για την καταβολή τους ευθύνονται αλληλέγγυα ο πλοιοκτήτης, ο εφοπλιστής, ο διαχειριστής σε περίπτωση συνιδιοκτησίας, ο διευθυντής στην περίπτωση νομικών προσώπων, ο ναυτικός πράκτορας και κάθε αντιπρόσωπος αυτών που δήλωσε υπεύθυνος για την καταβολή τους. Τα πλοηγικά δικαιώματα βεβαιώνονται και εισπράττονται από την Λιμενική Αρχή του λιμένα που εδρεύει ο εν λόγω πλοηγικός σταθμός ενώ σε περίπτωση καθυστέρησης τους εφαρμόζονται κατά των υπόχρεων για την καταβολή τους οι διατάξεις περί εισπράξεων δημοσίων εσόδων. Η Λιμενική Αρχή δύναται να διατάξει απαγόρευση του απόπλου του πλοίου.

Με το νεότερο Π.Δ. 368/1986 «περί πλοηγικών δικαιωμάτων» που εκδόθηκε σε εξουσιοδότηση των άρθρων 20 και 35 του Ν. 3142/1955 και του άρθρου 184 του ΚΔΝΔ και συγκεκριμένα στο άρθρο 11 § 2 ορίζεται ότι απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου προ της καταβολής των οφειλόμενων δικαιωμάτων ή της καταβολής στην οικεία Λιμενική Αρχή εγγυητικής επιστολής μιας από τις αναγνωρισμένες Τράπεζες στην Ελλάδα με ισχύ 30 ημερών από την ημερομηνία κατάπλου του πλοίου που να καλύπτει το οφειλόμενο ποσό καθιστώντας έτσι υποχρεωτική από πλευράς Λιμενικής Αρχής την επιβολή του μέτρου της απαγόρευσης απόπλου.

#### **5.4 Οι παραβάσεις του Αλιευτικού Κώδικα**

Στον Αλιευτικό Κώδικα (Ν.Δ. 420 / 1970 – ΦΕΚ 27 Α΄) που ρυθμίζει τα σχετικά με την αλιεία στην χώρα μας καθώς και στις μετέπειτα τροποποιήσεις του, το μέτρο της απαγόρευσης απόπλου εμφανίζεται ως διοικητική ποινή για τους παραβάτες των διατάξεων του καθώς και των διατάξεων των ισχυόντων κοινοτικών κανονισμών του τομέα της αλιείας.

Έτσι με το Ν. 2332/1995 (ΦΕΚ Α΄181) που τροποποίησε τον Αλιευτικό Κώδικα :



α) Οι παραβάτες των διατάξεων που καθορίζουν το ελάχιστο να αλιευθεί μέγεθος ( διαστάσεις , βάρος κλπ) ψαριών και άλλων υδρόβιων οργανισμών τιμωρούνται με πρόστιμο από 200.000 δρχ (€587) έως 1.000.000 δρχ (€2.935) και με αφαίρεση της άδειας αλιείας του κυβερνήτη καθώς και της άδειας αλιείας του σκάφους με το οποίο πραγματοποιήθηκε η παράβαση από 30ημέρες έως 1 χρόνο. Σε περίπτωση υποτροπής μέσα σε μία διετία , ο χρόνος αφαίρεσης της άδειας αλιείας του σκάφους με το οποίο πραγματοποιήθηκε η παράβαση, τα όρια του προστίμου και ο χρόνος αφαίρεσης της άδειας του Κυβερνήτη διπλασιάζονται .

β) Οι παραβάτες των εκάστοτε εν ισχύ διατάξεων που καθορίζουν τους τύπους και τις προδιαγραφές των σκαφών και γενικά των πλωτών μέσων με τα οποία επιτρέπεται η αλιεία τιμωρούνται με πρόστιμο από 100.000 δρχ (€293) - 500.000 δρχ (€1.467) και προσωρινή αφαίρεση της άδειας του σκάφους που παρανομεί ως προς αυτές. Η προσωρινή αφαίρεση της άδειας μετατρέπεται σε οριστική εφόσον ο πλοιοκτήτης δεν προβεί σε κατάλληλη συμμόρφωση των χαρακτηριστικών του σκάφους και έχει παρέλθει 1 έτος από την ημερομηνία πιστοποίησης του γεγονότος από τις αρμόδιες αρχές και έχει εξαντληθεί και η εξαμηνιαία ανατρεπτική προθεσμία μετά την συμπλήρωση αυτού.

γ) Οι παραβάτες των υπόλοιπων διατάξεων του Κώδικα τιμωρούνται με αφαίρεση της ατομικής άδειας αλιείας του κυβερνήτη καθώς και την άδεια αλιείας του σκάφους με το οποίο έγινε η παράβαση από 10 ημέρες μέχρι 2 μήνες και πρόστιμο από 100.000 δρχ (€293) έως 500.000 δρχ (€1.467) με εξαίρεση τις μηχανότρατες , τα γριγκρι και τις τράτες όπου το πρόστιμο ορίζεται από 200.000 δρχ (€293) -1.000.000 δρχ (€2.935) . Σε περίπτωση υποτροπής ο χρόνος αφαίρεσης των αδειών σκάφους και κυβερνήτη καθώς και τα πρόστιμα διπλασιάζονται και δεν αίρονται με τη μετονομασία ή με την μετανολόγηση του ή την αλλαγή του ιδιοκτήτη ή κυβερνήτη του.

Εάν πρόκειται για παραβάσεις σε θαλάσσιες περιοχές και λιμνοθάλασσες οι παραπάνω ποινές επιβάλλονται από τις Λιμενικές Αρχές με αιτιολογημένες αποφάσεις που εκδίδονται μετά την λήψη της απολογίας του παραβάτη ή αφού παρέλθει άπρακτη η προθεσμία άσκησης προσφυγής στο συμβούλιο Εκδίκασης Αλιευτικών Προσφυγών ή στην περίπτωση που ασκήθηκε προσφυγή μετά την απόρριψη της. Η άσκηση προσφυγής δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης .

Εκτός των ως άνω ποινών οι αρμόδιες αρχές προβαίνουν σε κατάσχεση και εκποίηση του αλιεύματος, κατάσχεση και καταστροφή των μη επιτρεπόμενων αλιευτικών εργαλείων καθώς και αυτών που χρησιμοποιήθηκαν ή βρίσκονται στο σκάφος χωρίς άδεια κατά παράβαση των κείμενων διατάξεων και αποφάσεων . Με Π.Δ. επιτρέπεται να αυξάνονται τα ως άνω πρόστιμα έως και το διπλάσιο και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις περί εισπράξεως δημοσίων εσόδων .

Με την αφαίρεση της άδειας αλιείας του σκάφους δηλαδή της ειδικής άδειας που πρέπει να φέρει κάθε σκάφος προκειμένου εργασθεί ως αλιευτικό (Β.Δ. 666/1976 – ΦΕΚ 160Α) στην ουσία απαγορεύεται ο απόπλους του αφού δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον σκοπό τον οποίο προορίζεται και παραμένει δεμένο στο λιμάνι . Βέβαια ο απόπλους των αλιευτικών σκαφών εκτός των ως άνω περιπτώσεων απαγορεύεται και στις περιπτώσεις εκείνες που σχετικές διατάξεις θέτουν χρονικούς ή τοπικούς περιορισμούς για την διεξαγωγή αλιείας πχ. για την προστασία συγκεκριμένου είδους ψαριών , της αναπαραγωγής τους κλπ.

## **5.5 Οι Διεθνείς Κανονισμοί για την αποφυγή Συγκρούσεων**

Με τον Ν. 93 /1974 (ΦΕΚ 293Α) κυρώθηκε από την Ελλάδα η Διεθνής Σύμβαση περί « Διεθνών Κανονισμών για την αποφυγή συγκρούσεων στην θάλασσα» μαζί με τους συνημμένους σε αυτή κανονισμούς παραρτημάτων και ψηφισμάτων όπως υπογράφηκε στο Λονδίνο την 20η Οκτωβρίου 1972 . Από τότε ακολούθησαν μια σειρά από Π.Δ. με τα οποία έγιναν αποδεκτές οι τροποποιήσεις αυτής έως σήμερα. Σκοπός της Διεθνούς Σύμβασης και των τροποποιήσεων αυτής είναι να θέσει κανόνες οι οποίοι θα κοινοί και εφαρμόζονται από όλα τα πλοία για την ασφάλεια της πλεύσης και την αποφυγή των συγκρούσεων (των πλοίων) στην θάλασσα ξεκινώντας από τον εντοπισμό του κινδύνου ,τους χειρισμούς για την αποφυγή του , το σύστημα διαχωρισμού κυκλοφορίας ως και τον εξοπλισμό , τα ηχητικά και φωτεινά σήματα που πρέπει να φέρουν ανάλογα με τον τύπο και μέγεθος του πλοίου κλπ. Για την επιτυχή εφαρμογή των Κανονισμών της Διεθνούς Σύμβασης πέρα του απαραίτητου εξοπλισμού σημαντικό ρόλο παίζει ο ανθρώπινος παράγοντας ,

η εκπαίδευση και η εμπειρία του αφού τα πάντα θα εξαρτηθούν από το αν την κρίσιμη στιγμή τους εφαρμόσει ή όχι .

Σύμφωνα με το άρθρο 3 του ως άνω νόμου απαγορεύεται ο απόπλους από τα Ελληνικά Λιμάνια των πλοίων που φέρουν Ελληνική ή ξένη σημαία χώρας που μετέχει στην Διεθνή Σύμβαση εφόσον δεν πληρούν τους όρους που θεσπίζονται από αυτή . Με το άρθρο 7 επεκτείνεται συνολικά ή εν μέρη η εφαρμογή των κυρούμενων κειμένων της Διεθνούς Σύμβασης και των Κανονισμών κατά εξουσιοδότηση του παρόντος νόμου σε κάθε κατηγορία πλοίων που καταπλέουν στους Ελληνικούς Λιμένες και σε πλοία που φέρουν σημαία Κρατών που δεν έχουν κυρώσει την Διεθνή Σύμβαση. Αρμόδιες αρχές για την εφαρμογή του παρόντα νόμου είναι η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων και οι Λιμενικές Αρχές για το εσωτερικό ενώ για τα πλοία με Ελληνική σημαία στο εξωτερικό οι Αξιωματικοί του Λ.Σ. που ασκούν διοικητικά καθήκοντα ναυτιλίας ή οι Λιμενικές Προξενικές Αρχές. Η πιστοποίηση της συμμορφώσεως των πλοίων με τις απαιτήσεις την Διεθνούς Σύμβασης γίνεται από εξουσιοδοτημένους για αυτό τον σκοπό Ελληνικούς ή ξένους νηογνώμονες ή οργανισμούς που διενεργούν κατάλληλες επιθεωρήσεις στα πλοία υπό Ελληνική Σημαία.

Οι παραβάτες των διατάξεων της Διεθνούς Συμβάσεως τιμωρούνται ανεξάρτητα από κάθε άλλη ποινική ή πειθαρχική δίωξη με πρόστιμο που ορίζεται με Π.Δ. το οποίο μπορεί να αυξηθεί έως και το διπλάσιο σε περίπτωση υποτροπής . Το πρόστιμο επιβάλλεται με αιτιολογημένη απόφαση των αρμοδίων Αρχών και επιτρέπεται η προσφυγή εντός 30 ημερών από της κοινοποιήσεως της αποφάσεως η εκτέλεση της οποίας δεν έχει ανασταλτική ισχύ . Από της κοινοποίησης της απόφασης στον Πλοίαρχο ή τον Πλοιοκτήτη είναι δυνατή η απαγόρευση απόπλου του πλοίου μέχρι πληρωμής του προστίμου ή καταθέσεως στην αρχή που εξέδωσε την απόφαση αυτή ισόποση Εγγυητική Επιστολή αναγνωρισμένης τράπεζας

## **5.6 Οι παραβάσεις των Κανονισμών Λιμένος**

Για την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Διοικητικής Αστυνομίας σύμφωνα με το άρθρα 141-157 του Κ.Δ.Ν.Δ αλλά και του άρθρου 10 του Νόμου 1940/90 (ΦΕΚ 40

Α) που αντικατέστησε το άρθρο 156 οι Λιμενικές Αρχές εκδίδουν αστυνομικές διατάξεις υπό τον τύπο των ειδικών & γενικών κανονισμών που ισχύουν για όλα πλοία με Ελληνική ή ξένη σημαία που καταπλέουν και ρυθμίζουν τα της λειτουργίας του κάθε λιμανιού ως ακολούθως :

α) Οι γενικοί κανονισμοί λιμένων ρυθμίζουν κοινά για όλες τις Λιμενικές Αρχές θέματα και ισχύουν στην περιοχή ευθύνης όλων των λιμανιών της χώρας.

β) Οι ειδικοί κανονισμοί λιμένων που ρυθμίζουν τα σχετικά με τις ιδιομορφίες του κάθε λιμένα θέματα που δεν ρυθμίζονται από τον γενικό κανονισμό λιμένα και ισχύουν μόνο στην περιοχή ευθύνης της Λιμενικής Αρχής που τα εκδίδει.

Σύμφωνα με το άρθρο 157 σε περίπτωση παράβασης των ισχυόντων γενικών και ειδικών κανονισμών οι παραβάτες τιμωρούνται με πρόστιμο μέχρι του ποσού των 29.374 € αναπροσαρμοζόμενο από την 1-1-2002 κατά 5% ετησίως όπως το επανακαθόρισε το Π.Δ. 193/01 (ΦΕΚ 156 Α) ενώ από της κοινοποίησης της απόφασης επιβολή προστίμου σε βάρος του Πλοιάρχου δύναται να απαγορευθεί ο απόπλους του πλοίου μέχρι εισπράξεως του προστίμου εκτός αν κατατεθεί ισόποση Εγγυητική Επιστολή Τραπέζης ή εάν συγκοινωνιακοί ή άλλοι λόγοι επιβάλλουν τον απόπλου κατά την κρίση του Προϊσταμένου της Λιμενικής Αρχής . Σημειώνουμε ότι σε περίπτωση ρύπανσης από πλοίο στα χωρικά ύδατα λιμένων και ακτών ο Υπουργός έχει δικαίωμα επιβολής προστίμου μέχρι του ποσού των 146.735 €.

## **5.7 Παράνομη Ρυμούλκηση & Επιθαλάσσια Αρωγή**

Με τον Α.Ν. της 19/11/1935 (ΦΕΚ 627Α) « περί ρυμουλκήσεως εντός της αιγιαλίτιδος ζώνης» άρθρα 4 & 6 και το άρθρο 38 του Ν.Δ. 4544/1966 (ΦΕΚ 185Α/1956) «περί διατάξεων αφορουσών εις το εργατοτεχνικόν προσωπικόν του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και άλλων τινών διατάξεων» ρυθμίζονταν τα σχετικά με το ως άνω θέμα<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup> Μαλέμπρας Μ., Κώδιξ Δημοσίου ναυτικού Δικαίου, σελ. 633

Με τα άρθρα 188-189 του ΚΔΝΔ τίθενται οι βασικές αρχές για την κατά επάγγελμα διενέργεια ρυμούλκησης και επιθαλάσσιας αρωγής που πραγματοποιείται από ειδικού τύπου πλοία με ειδική άδεια της Λιμενικής Αρχής κατόπιν σύμφωνης γνώμης του ΚΕΕΠ . Οι όροι της έκδοσης της ως άνω άδειας , ο κανονισμός Ρυμούλκησης , οι περιπτώσεις υποχρεωτικής ρυμούλκησης , τα δικαιώματα ρυμούλκησης εντός λιμένων και όρμων και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια σύμφωνα με το Π.Δ. 387/93 (ΦΕΚ Α`165) που αντικατέστησε την § 2 του άρθρου 188 καθορίζονται μέσω Κανονισμών Λιμένος . Σύμφωνα λοιπόν με τον Γενικό Κανονισμό Λιμένος αριθμ. 2 « Δικαιώματα ρυμουλκών λιμένος και άλλων πλωτών μέσων» οι παραβάτες του κανονισμού εκτός από αστικές και ποινικές ευθύνες σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία τιμωρούνται σύμφωνα με το άρθρο 157 του Κ.Δ.Ν.Δ όπως αυτό έχει τροποποιηθεί .

Σχετικά με την επιθαλάσσια αρωγή με τον Ν 6114/1934 (ΦΕΚ 174 Α) η απαγόρευση απόπλου δύναται να επιβληθεί από τις Λιμενικές Αρχές σε κάθε Ελληνικό πλοίο ή ναυαγοσωστικό οποιαδήποτε εθνότητας λόγω μη καταθέσεως δηλώσεως για την πραγματοποίηση πράξεων επιθαλασίου αρωγής ή ναυαγιαρέσεως εντός Ελληνικών Λιμένων , της αιγιαλίτιδος ζώνης ή της ανοικτής θάλασσας εφόσον το διασωθέν πλοίο ήθελε ρυμουλκηθεί σε Ελληνικού Λιμένες ή ακτές . Απαγόρευση απόπλου δύναται να επιβληθεί και στην περίπτωση της μη καταβολής των δικαιωμάτων του NAT από τα σώστρα καθώς και των επιβαλλόμενων για τις σχετικές παραβάσεις προστίμων<sup>29</sup>.

Με τον Νόμο 2391/1996 (ΦΕΚ Α55) πραγματοποιήθηκε η «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για την επιθαλάσσια αρωγή , 1989» προκειμένου καθορισθούν διεθνείς κανόνες σχετικά με τις επιχειρήσεις επιθαλάσσιας αρωγής .

---

<sup>29</sup> Τσούρης Γ.Ι., *Η απαγόρευση του απόπλου* , σελ. 9

## 6. Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΖΗΤΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ & Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ

Όπως ήδη έχει αναφερθεί η απαγόρευση απόπλου είναι ένα διοικητικό μέτρο το οποίο επιβάλλεται από την Λιμενική Αρχή ή την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων . Λόγω του ότι πρόκειται για ένα ιδιαίτερος αυστηρό μέτρο με τεράστιες οικονομικές συνέπειες είναι φυσικό η επιβολή του ή ο κίνδυνος επιβολής του να προκαλεί μεγάλα προβλήματα στον Πλοιοκτήτη , Διαχειριστή , Πλοίαρχο, Ναυτικό Πράκτορα ή οποιονδήποτε άλλο έχει έννομο συμφέρον να αποπλεύσει το πλοίο .

Σκοπός από πλευράς πλοιοκτησίας θα πρέπει να είναι η πιστή τήρηση των νόμων και όσων επιβάλλουν οι Αρχές κατά το μέγιστο δυνατό αλλά και η διαρκή ενημέρωση και η έγκαιρη συμμόρφωση τους με τυχόν καινούργιες απαιτήσεις κανονισμών που τίθενται σε εφαρμογή . Ακόμα όμως και όταν για οποιοδήποτε λόγο δεν συμβεί αυτό και διαπιστωθεί από τις Αρχές κάποια παράβαση στο πλοίο ο νομοθέτης δίνει την δυνατότητα να αποπλεύσει το πλοίο με την πληρωμή κάποιου προστίμου ή σε περίπτωση που η παράβαση είναι σημαντική και τίθεται θέμα ασφάλειας του πλοίου και των επιβαινόντων αυτού να επιβάλει την απαγόρευση απόπλου μέχρι αποκαταστάσεως των ελλείψεων που εντοπίστηκαν . Δικαιούται δε να προσφύγει με αναφορά του στην Αρμόδια Αρχή που εξέδωσε την πράξη της απαγόρευσης του απόπλου και να ζητήσει την άρση αυτής αναφέροντας τους λόγους για τους οποίους επικαλείται την άρση. Σε περίπτωση δε που στο πλοίο επιβληθεί κάποια ποινή αναίτια με συνέπεια την καθυστέρηση του προβλέπεται από τον νόμο δικαιούται και σχετική αποζημίωση για τις όποιες οικονομικές συνέπειες της καθυστέρησης αυτής .

Ο έχων έννομο συμφέρον να αποπλεύσει το πλοίο δύναται να προσφύγει στην δικαιοσύνη και συγκεκριμένα στο Συμβούλιο της Επικρατείας<sup>30</sup> όπου με αίτηση του ζητά την ακύρωση των εκτελεστών πράξεων των διοικητικών αρχών, στην προκειμένη περίπτωση της διοικητικής πράξης της απαγόρευσης του απόπλου, για υπέρβαση εξουσίας ή για παράβαση νόμου σύμφωνα με το άρθρο 95 § 1 του

<sup>30</sup> Μυλωνόπουλος Δ. Ν., Η απαγόρευση του απόπλου των πλοίων.

Συντάγματος του 1975 όπως αναθεωρήθηκε με το Ψήφισμα της 6<sup>ης</sup> Μαρτίου 2001 όπου για διευκόλυνση του Συμβουλίου της Επικρατείας ο νόμος μπορεί με βάση την φύση και την σπουδαιότητα των υποθέσεων να αναθέσει την εκδίκαση και στα τακτικά διοικητικά δικαστήρια (Διοικητικά Εφετεία αλλά και Διοικητικά Πρωτοδικεία ) και σε δεύτερο βαθμό κρίσης από το Συμβούλιο της Επικρατείας αλλά και σύμφωνα με τον περί Συμβουλίου Επικρατείας νόμο, Ν.Δ. 170/1973 . Βέβαια κάτι τέτοιο είναι μάλλον απίθανο να συμβεί αφού στην περίπτωση του πλοίου ο χρόνος είναι πολύτιμος και απαιτούνται άμεσες ενέργειες για την άρση της απαγόρευσης κάτι που με μια προσφυγή στα δικαστήρια θα διαρκούσε χρόνια μέχρι να τελεσιδικήσει .

Και ενώ σε όλες τις περιπτώσεις επιβολής προστίμων ή απαγόρευσης απόπλου υπάρχει η δυνατότητα από πλευράς πλοιοκτητών ή εκπροσώπων του πλοίου να προλάβουν τις πιθανές κυρώσεις και να συμμορφωθούν έγκαιρα με τον νόμο η απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών είναι το μέτρο εκείνο που έχει προκαλέσει τις μεγαλύτερες αντιδράσεις από πλευράς Ελλήνων Ακτοπλόων.

Πρόκειται για μέτρο μοναδικό τουλάχιστον στην Ευρώπη αν όχι παγκοσμίως το οποίο επιβάλλεται σύμφωνα με όσα αναφέρονται στο σχετικό κεφάλαιο χωρίς να αφήνει περιθώριο στους Πλοιοκτήτες ή στον Πλοίαρχο να πάρουν την κατάσταση στα χέρια τους ανεξάρτητα του μεγέθους του πλοίου τους , το πόσο σύγχρονο είναι κλπ μόνο περιμένουν την βελτίωση των καιρικών συνθηκών για να αποπλεύσουν.

Εξαιτίας της απαγόρευσης απόπλου λόγω δυσμενών συνθηκών ακυρώνονται τα προγραμματισμένα δρομολόγια των πλοίων ενώ δεν είναι λίγες οι φορές που το «απαγορευτικό» βρίσκει το πλοίο πριν τον τελικό του προορισμό αναγκάζοντας πλήρωμα και επιβάτες να παραμένουν για μέρες εγκλωβισμένοι σε κάποιο λιμάνι μέχρι βελτίωσης των καιρικών συνθηκών, γεγονός που επιφέρει αλυσιδωτές επιπτώσεις στην εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, τον ανεφοδιασμό των νησιών κλπ. Το θέμα έχει δει αρκετές φορές τα φώτα της δημοσιότητας και μέσω της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας έχει διατυπωθεί σχετικό αίτημα για τροποποίηση του ΠΔ 852/76 και του Εγχειριδίου Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας Αριθμός 9 που εκδόθηκε σε εφαρμογή του .

Οι Ακτοπλόοι από την μεριά τους υποστηρίζουν ότι <sup>31</sup> :

- Οι προγνώσεις του καιρού αναφέρονται μόνο στον άνεμο , δεν περιλαμβάνουν πρόβλεψη της θάλασσας και είναι πολλές φορές ανακριβείς.
- Οι «περιοχές» για τις οποίες εκδίδονται προγνώσεις καιρού είναι πολύ εκτεταμένες και επομένως δυσμενείς καιρικές συνθήκες μακράν της πορείας του πλοίου οδηγούν σε απαγορεύσεις απόπλου.
- Είναι ενοχλητικό να παρατηρεί κανείς μικρά τουριστικά σκάφη να πλέουν ελεύθερα , όταν τεράστια Ε/Γ-Ο/Γ απαγορεύεται να αποπλεύσουν . Το μέτρο αυτό που εφαρμόζεται μόνο στα υπό Ελληνική σημαία πλοία, χρειάζεται προφανώς αναθεώρηση.
- Ο Πλοίαρχος θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να αποφασίζει πότε θα αποπλεύσει συμβουλευόμενος τα μετεωρολογικά δελτία.
- Πραγματικά προβλήματα υπάρχουν μόνο κατά την είσοδο υπό κακές καιρικές συνθήκες στα πολλά υποβαθμισμένα λιμάνια της χώρας .

Οι Αρχές από την μεριά τους ζητούν καλύτερες και λεπτομερέστερες προγνώσεις καιρού και βοήθεια επιστημονική για την αναθεώρηση του Εγχειριδίου ενώ η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ) από την πλευρά της ως συνδικαλιστικό όργανο των Πλοιάρχων με σχετική απαντητική της επιστολή προς το ΥΕΝ είναι κάθετα αντίθετη στην κατάργηση της απαγόρευσης απόπλου λόγω δυσμενών συνθηκών και θεωρεί ότι πρέπει να ισχύει και με ευθύνη των Αρχών και μόνο . Η ΠΕΠΕΝ πιστεύει ότι με τις μετέπειτα αποφάσεις του ΥΕΝ που τροποποιούν το εγχειρίδιο ΕΑΝ 9 γίνεται προσπάθεια μετάθεσης των ευθυνών στους Πλοιάρχους που πέρα των άλλων σοβαρών και μεγάλων καθηκόντων που έχουν θα αναγκαστούν να βρίσκονται σε μια διαρκή αντιπαράθεση με πλοιοκτήτες , αρχές και επιβάτες αν και αναγνωρίζουν ότι οι περιοχές που είναι μετεωρολογικά χωρισμένο το Αιγαίο , οι δρομολογιακές γραμμές κλπ που αναφέρονται στο ΕΑΝ 9 χρειάζονται με την βοήθεια της τεχνολογίας χρειάζονται επανεξέταση και εκ νέου σχεδιασμό. Τέλος επισημαίνουν ότι το θέμα για την απαγόρευση απόπλου δεν είναι τα πλοία ούτε καν η ίδια η θάλασσα αλλά τα περισσότερα λιμάνια της χώρας που βρίσκονται σε κάκιστη κατάσταση <sup>32</sup> .

<sup>31</sup> Λουκάκης Θ. – Γ. Γρηγορόπουλος, Απαγόρευση απόπλου πλοίων στην Ελλάδα λόγω δυσμενών

<sup>32</sup> [www.pepen.gr/pagesgr/apag-aroplou](http://www.pepen.gr/pagesgr/apag-aroplou), «Σχετικά με την απαγόρευση απόπλου».



Για τον σκοπό αυτό βρίσκεται σε εξέλιξη σχετικό Έργο χρηματοδοτούμενο από την Ευρωπαϊκή Ένωση με την ονομασία «Ένα ολοκληρωμένο Επιχειρησιακό Σύστημα Παρακολούθησης και πρόγνωσης κυματισμών με Εφαρμογές στην Ελληνική Ναυσιπλοΐα» στο οποίο συμμετέχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς όπως YEN , EMY, ΕΚΛΘΕ , Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο αλλά και Ακτοπλοϊκές εταιρείες . Κύριο αντικείμενο του έργου αποτελεί ο σχεδιασμός , ανάπτυξη , υλοποίηση και διάθεση προς τους αρμόδιους εθνικούς φορείς των επιστημονικών μέσων και τεχνολογικών εργαλείων που απαιτούνται για τον εξορθολογισμό των αποφάσεων σχετικά με την απαγόρευση απόπλου των επιβατηγών πλοίων .

Σύμφωνα με το Έργο τα προβλήματα που παρουσιάζει η διαδικασία απαγόρευσης απόπλου των πλοίων , από επιστημονική άποψη, μπορούν να συνοψισθούν στα εξής : Στον στόλο της Ελληνικής Ακτοπλοΐας συνυπάρχουν πλοία νέας και παλαιότερης τεχνολογίας , διαφορετικών ηλικιών , διαφορετικών χαρακτηριστικών σε ότι αφορά την δυναμική συμπεριφορά, ασφάλεια και λειτουργισιμότητα τους και εν γένει διαφορετικής κατασκευής και φιλοσοφίας σχεδιάσεως ως προς το εκτόπισμα , τη γεωμετρία , την ταχύτητα υπηρεσίας , τα υδροδυναμικά χαρακτηριστικά κλπ. Από την άλλη πλευρά ο ίδιος ο χώρος «δράσης» των επιβατηγών πλοίων δηλαδή το Αιγαίο Πέλαγος παρουσιάζει σημαντικές ανομοιογένειες και ιδιαιτερότητες τοπικού χαρακτήρα σε ότι αφορά τα κυματικά χαρακτηριστικά του και την δυνατότητα πρόγνωσης τους και επομένως ο εξορθολογισμός ή η τροποποίηση του καθεστώτος της απαγόρευσης απόπλου , θα πρέπει οπωσδήποτε να συνυπολογίσει όλες αυτές τις παραμέτρους με ορθολογικό τρόπο και με την βαρύτητα που αντιστοιχεί σε κάθε μια από αυτές .

Μια λογική προσέγγιση για τον εξορθολογισμό των αποφάσεων απαγόρευσης απόπλου θα έπρεπε να βασίζεται στο εξής τρίπτυχο<sup>33</sup> :

- i) δυνατότητα αξιόπιστης πρόγνωσης των ατμοσφαιρικών συνθηκών και απευθείας του ίδιου του κυματικού πεδίου (κατάσταση θάλασσας)
- ii) σωστή και έγκαιρη πληροφόρηση για την επικρατούσα κατάσταση

---

<sup>33</sup> ΕΠΑΝ, Τεχνικό Παράρτημα Έργου «Ένα ολοκληρωμένο Επιχειρησιακό Σύστημα Παρακολούθησης και πρόγνωσης κυματισμών με Εφαρμογές στην Ελληνική Ναυσιπλοΐα» .

θάλασσας ώστε να υπάρχει δυνατότητα διόρθωσης των αποτελεσμάτων των προγνωστικών συστημάτων με βάση τη ρεαλιστική αυτή πληροφορία και

iii) γνώση της δυναμικής συμπεριφοράς, των χαρακτηριστικών ασφαλείας και της λειτουργισιμότητας των πλοίων στην προβλεπόμενη κατάσταση θάλασσας, ώστε να αξιολογείται με πολύ συγκεκριμένο τρόπο η σχετική αξία και η σημασία της απαγόρευσης του απόπλου για κάθε ένα χωριστά από τα υπόψη πλοία ή κατηγορίες πλοίων).

Τέλος, ένα ακόμα απαραίτητο τελικό βήμα στην ανωτέρω διαδικασία, πρέπει να είναι

iv) η ενοποίηση και ολοκλήρωση (ενσωμάτωση) των βημάτων i)-iii) σε ένα αυτοματοποιημένο, κατά το δυνατόν, σύστημα αποφάσεων με βάση το οποίο το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας θα έχει την πλήρη εικόνα της επικρατούσας κατάστασης. Ο αναλυτικός σχεδιασμός, υλοποίηση και ολοκλήρωση των βημάτων σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα για την ικανοποίηση των αναγκών της Ελληνικής Ναυσιπλοΐας όπως δηλώνει και ο τίτλος του Έργου είναι ο βασικότερος γενικός στόχος του.

Τελειώνοντας την παρούσα εργασία θα αποτελούσε σημαντική παράλειψη αν δεν αναφερόμασταν στον τρόπο αντιμετώπισης της απαγόρευσης απόπλου από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς που αναλαμβάνουν την ασφαλιστική κάλυψη των πλοίων απέναντι στους διάφορους κινδύνους.

Η αιτία που προκάλεσε την απαγόρευση απόπλου είναι αυτή που καθορίζει την στάση των ασφαλιστών. Για παράδειγμα η απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών είναι ένα είδος απαγόρευσης απόπλου που δεν αφορά τους ασφαλιστές με την έννοια ότι δεν υπάρχει από πλευράς ασφαλισμένων κάποια παραβίαση των όρων του ασφαλιστήριου συμβολαίου εκφρασμένων ή μη.

Το πρόβλημα δημιουργείται όταν η απαγόρευση απόπλου αφορά σημαντικές παραβάσεις από πλευράς πλοίου και εκπροσώπων του που υποδηλώνουν ότι δεν τηρούνται οι υπονοούμενες εγγυήσεις του ασφαλιστήριου συμβολαίου. Αναλυτικότερα οι υπονοούμενες εγγυήσεις είναι εγγυήσεις που υπαγορεύονται από

τον νόμο <sup>34</sup>. Στο Ηνωμένο Βασίλειο αναγνωρίζονται από την Marine Insurance Act του 1906 ενώ στις Ηνωμένες Πολιτείες αποτελούν μέρος του γενικού Ναυτικού Δικαίου, αναφέρονται δε αυτά τα κράτη λόγω του ότι τα περισσότερα ασφαλιστήρια συμβόλαια ακολουθούν το Αγγλικό ή Αμερικάνικο Δίκαιο.

Οι βασικές υπονοούμενες εγγυήσεις είναι :

- α) Η νομιμότητα του εγχειρήματος
- β) Η Αξιοπλοΐα του πλοίου
- γ) Η αποφυγή παράκαμψης

Πιο συγκεκριμένα για κάθε μια από τις παραπάνω αναφερόμενες εγγυήσεις<sup>35</sup>:

α) Υπάρχει η υπονοούμενη εγγύηση ότι το εγχείρημα που έχει ασφαλισθεί είναι νόμιμο και στο βαθμό που ο ασφαλισμένος μπορεί να ασκήσει έλεγχο αυτό θα πραγματοποιηθεί με νόμιμο τρόπο . Σε πολλές περιπτώσεις οι ασφαλιστές αρνήθηκαν την αποζημίωση για ζημιές βασιζόμενοι στο ότι ο ασφαλισμένος γνώριζε ή έδειξε αμέλεια και επέτρεψε την παράνομη δραστηριότητα να πραγματοποιηθεί .

β) Η εγγύηση για αξιοπλοΐα είναι η πιο σημαντική ναυτιλιακή εγγύηση . Υποχρεώνει τους πλοιοκτήτες να διατηρούν τα ασφαλισμένα πλοία τους αξιόπλοια κατά την έναρξη του ταξιδιού και κατά την έναρξη του κινδύνου. Στην πραγματικότητα ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση να μην αφήσει το πλοίο του εσκεμμένα αναξιοπλοο και οι ασφαλιστές επιδιώκουν να εξασφαλίσουν ότι το πλοίο δεν θα ταξιδεύει σε κατάσταση αναξιοπλοΐας . Ένα πλοίο θεωρείται αξιόπλοο όταν είναι κατάλληλα εξοπλισμένο από κάθε άποψη ώστε να αντιμετωπίσει του συνηθισμένους κινδύνους για την δραστηριότητα που έχει ασφαλισθεί .

Σύμφωνα με το Αγγλικό δίκαιο υπάρχει η υπονοούμενη εγγύηση για αξιοπλοΐα μόνο στα συμβόλαια ταξιδιού . Ο Αγγλικός νόμος απαιτεί από το πλοίο να είναι αξιόπλοο για τους συγκεκριμένους σκοπούς του ασφαλιζόμενου ταξιδιού και τις αναμενόμενες συνθήκες του ταξιδιού κατά την έναρξη του . Αν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο αφορά και την παραμονή του πλοίου στο λιμάνι υπάρχει η υπονοούμενη εγγύηση ότι το πλοίο θα είναι κατάλληλα εξοπλισμένο να αντιμετωπίσει του

---

<sup>34&35</sup> Economou P., Marine Insurance – Law and Practice, Maritime Center, σελ.67-71.

συνηθισμένους κινδύνους του λιμανιού εκκίνησης . Αν το πλοίο πρόκειται να εκτελέσει ταξίδι σε στάδια υπάρχει υπονοούμενη εγγύηση ότι το πλοίο θα είναι αξιόπλοο στο ξεκίνημα κάθε σταδίου πραγματοποιώντας την κατάλληλη προετοιμασία και φέροντας τον απαιτούμενο εξοπλισμό για κάθε στάδιο του ταξιδιού. Κατά το Αγγλικό δίκαιο δεν υπάρχει υπονοούμενη εγγύηση ότι το πλοίο θα είναι αξιόπλοο σε ένα συμβόλαιο χρόνου ( χρονοναύλωση ) δηλαδή δεν υπάρχει απαίτηση το πλοίο να είναι αξιόπλοο σε ένα συγκεκριμένο στάδιο του συμβολαίου . Το δίκαιο των ΗΠΑ αναγνωρίζει την ύπαρξη αυτής της υπονοούμενης εγγύησης σε όλα τα συμβόλαια είτε πρόκειται για ένα ταξίδι είτε για περισσότερα .

Η διατήρηση της κλάσης ενός πλοίου ή η ασφάλιση ενός πλοίου από μόνη της δεν αποτελεί απόδειξη αξιοπλοΐας από την άλλη μεριά αν ένα πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του νηογνώμονα ή άλλων αναγνωρισμένων αρχών η ενώσεων μπορεί να θεωρηθεί αναξιόπλοο .

Αναφορικά με την εφαρμογή της υπονοούμενης εγγύησης της αξιοπλοΐας στα συμβόλαια των P& I Clubs έχουν δημιουργηθεί δυσκολίες κατά την εκδίκαση των υποθέσεων στα Αγγλικά δικαστήρια ενώ τα Αμερικάνικα Δικαστήρια ακολουθούν τον κανόνα ότι δεν υπάρχει στα συμβόλαια των P&I Clubs η υπονοούμενη εγγύηση της αξιοπλοΐας μια και αυτά τα συμβόλαια σκοπεύουν να καλύπτουν τις απώλειες σε κάθε περίπτωση ακόμα και αν συμβαίνει εν γνώση του ασφαλισμένου . Η μόνη εξαίρεση που αναγνωρίζεται είναι όταν από αμέλεια του ίδιου του ασφαλισμένου το πλοίο βρίσκεται σε τόσο μεγάλη κατάσταση αναξιπλοΐας ώστε αυτή να θεωρηθεί εσκεμμένη .

Σε σχέση με το φορτίο δεν υπάρχει απαίτηση για αξιοπλοΐα ή καταλληλότητα του πλοίου να μεταφέρει το φορτίο στον προορισμό του εκτός αν ο ασφαλισμένος ή οι αντιπρόσωποι του είναι γνώστες της αναξιπλοΐας ή της ακαταλληλότητας του πλοίου για την μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου.

γ) Τέλος υπάρχει και η υπονοούμενη εγγύηση ότι το πλοίο θα παραμείνει στο δρομολόγιο που αναφέρεται στο συμβόλαιο δεν θα πραγματοποιήσει δηλαδή παράκαμψη που μπορεί να μην έχει εγκριθεί και να θεωρείται ανασφαλής .

Επομένως θα πρέπει να υπάρχει ιδιαίτερη μέριμνα από πλευράς πλοίου και πλοιοκτησίας αυτού ώστε να τηρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις και να μην υπάρχουν παραβάσεις που να θέτουν σε κίνδυνο πρωτίστως την αξιοπλοΐα του και όσα άλλα έχουν συμφωνηθεί με τους ασφαλιστές προκειμένου διατηρήσει την ασφαλιστική του κάλυψη και αποζημιωθεί η πλοιοκτήτρια εταιρεία και οι όποιοι άλλοι τυχόν δικαιούχοι .

## 7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Από την παρούσα εργασία προκύπτουν συνοπτικά τα ακόλουθα χρήσιμα συμπεράσματα σχετικά με την απαγόρευση απόπλου.

Όπως ήδη έχει αναφερθεί στα κεφάλαια που προηγήθηκαν η απαγόρευση του απόπλου των πλοίων αποτελεί ένα διοικητικό μέτρο που εφαρμόζεται από τον Κλάδο Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ και την Λιμενική ή Προξενική Αρχή τις περισσότερες φορές, με εξαίρεση την απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, ως συνέπεια της μη τήρησης από πλευράς πλοίου και εκπροσώπων αυτού των όσων οι νόμοι ορίζουν .

Με την παρουσίαση των σημαντικότερων λόγων απαγόρευσης απόπλου διαπιστώθηκε ο διττός ρόλος της άλλοτε ως προληπτικό μέτρο που σκοπό έχει να προλάβει το «κακό» και να προστατεύσει πρωτίστως τους επιβαίνοντες σε αυτό επιβάτες & πλήρωμα αλλά και το περιβάλλον και άλλοτε ως κατασταλτικό αφού η παράβαση έχει λάβει χώρα . Διαπιστώθηκε επίσης ότι σε πολλές περιπτώσεις η εφαρμογή της απαγόρευσης ή όχι επαφίεται στην κρίση του Επιθεωρητή ή του Λιμενικού οργάνου ενώ σε άλλες περιπτώσεις η απαγόρευση απόπλου είναι προσωρινή μέχρι δηλαδή της πληρωμής του επιβαλλόμενου προστίμου ή της κατάθεσης ισόποσης Εγγυητικής Επιστολής .

Ανεξάρτητα από όλα αυτά το σίγουρο είναι ότι η απαγόρευση απόπλου είναι ένα πολύ σημαντικό μέτρο με πολυεπίπεδες συνέπειες όχι μόνο για το ίδιο το πλοίο και τους εκπροσώπους του αλλά και για τους χρήστες των υπηρεσιών του, επιβάτες και μεταφορείς που υφίστανται τις δυσμενείς συνέπειες χωρίς οι ίδιοι να ευθύνονται . Για το λόγο αυτό θα πρέπει η εφαρμογή του μέτρου της απαγόρευσης απόπλου να πραγματοποιείται κατόπιν σκέψης και μόνο όταν συντρέχουν λόγοι ασφαλείας και όχι να χρησιμοποιείται ως τρόπος από την πλευρά του κράτους για την είσπραξη χρηματικών προστίμων . Έτσι στην περίπτωση που το πλοίο δεν φέρει τα κατάλληλα πιστοποιητικά, η σύνθεση του πληρώματος δεν είναι η κατάλληλη ή παρουσιάζει ελλείψεις σε σωστικά ή πυροσβεστικά μέσα τότε ασφαλώς θα πρέπει να του απαγορευθεί ο απόπλους μέχρι την συμμόρφωση του και την πραγματοποίησή

ελέγχου εκ νέων από την πλευρά των Αρχών . Όμως σε περιπτώσεις που δεν υπάρχει κίνδυνος για την αξιοπλοΐα του και τίθεται θέμα μόνο είσπραξης χρημάτων δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται .

Επίσης σε περίπτωση κατάσχεσης θα πρέπει να απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου προκειμένου διασφαλισθούν τα συμφέροντα των πιστωτών λόγω της αβεβαιότητας εύρεσης του πλοίου μετά τον απόπλου ή ακόμα και της ίδιας της πλοιοκτήτριας εταιρείας που συνήθως εδρεύει στο εξωτερικό ενώ αντίθετα το θέμα της απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών θα πρέπει να επανεξετασθεί .

Προς την κατεύθυνση αυτή της επιβολής της απαγόρευσης απόπλου δηλαδή ως το έσχατο μέτρο συμμόρφωσης θα πρέπει να κινηθεί και ο νομοθέτης με την εξέταση του ενδεχομένου της αναθεώρησης της σχετικής νομοθεσίας που την διέπει . Από την μελέτη των όσων προηγήθηκαν θα τολμούσαμε να προτείνουμε τις ακόλουθες νομοθετικές ρυθμίσεις γενικές και ειδικές :

1. Πρώτα από όλα η απαγόρευση απόπλου θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο σε σοβαρές περιπτώσεις εκεί που πραγματικά οι παραβάσεις δύναται να θέσουν σε κίνδυνο την ζωή των επιβαινόντων και του περιβάλλοντος.
2. Ανεξάρτητα από το είδος της παράβασης που έλαβε χώρα, σε καμία περίπτωση η επιβολή ή όχι της απαγόρευσης απόπλου δεν θα πρέπει να επαφίεται στην κρίση του οργάνου αλλά θα πρέπει ο ίδιος ο νομοθέτης να προσδιορίζει μια απόλυτη σαφήνεια και ακρίβεια ποτέ αυτή προβλέπεται και πότε όχι.
3. Οι οικονομικό-κοινωνικές συνέπειες της απαγόρευσης απόπλου των πλοίων είναι τέτοιες ώστε δεν υπάρχει περιθώριο για επιβολή της απλώς ως καθαρά εισπρακτικού μέτρου αφού έλαβε χώρα η παράβαση . Προορισμός της απαγόρευσης απόπλου θα πρέπει να είναι η πρόληψη ενώ για την είσπραξη των επιβαλλόμενων προστίμων υπάρχει σχετική διαδικασία (Ν.Δ. 356/1974 –« περί εισπράξεως Δημοσίων εσόδων» όπως ισχύει έως σήμερα ) που καθιστά την «κράτηση» του πλοίου περιττή . Στην κατηγορία αυτή ανήκουν και τα χρηματικά ποσά που επιβαρύνουν την κίνηση του πλοίου για παράδειγμα τα

φαρικά τέλη ή η χρήση πλοηγού κλπ όπου για την είσπραξη τους είναι υπερβολική η χρήση της απαγόρευσης απόπλου.

4. Ειδικά για την περίπτωση της απαγόρευσης απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών η νομοθετική αναθεώρηση από όσα αναφέρθηκαν και στην σχετική ενότητα είναι περισσότερο από αναγκαία αφού δεν έχει καταφέρει να ακολουθήσει τις τεχνολογικές εξελίξεις σε επίπεδο κατασκευής και εξοπλισμού των σύγχρονων πλοίων. Προτείνουμε λοιπόν την κατάργηση της υπό όρους και προϋποθέσεις ειδικά για τα νεότευκτα πλοία.
5. Τέλος, θα πρέπει να βρεθεί τρόπος από πλευράς νομοθέτη ώστε ο πλοιοκτήτης ή όποιος άλλος έχει έννομο συμφέρον να μπορεί να προστατευθεί από τις τυχόν αυθαιρεσίες των οργάνων και να μπορεί με πιο γρήγορο και αποτελεσματικό τρόπο να ενημερώνεται και να προβάλλει τις αντιρρήσεις και ενστάσεις του απέναντι στην εφαρμογή αυτού του τόσο σκληρού μέτρου.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

1. Μυλωνόπουλος Δ. Ν., *Η απαγόρευση του απόπλου των πλοίων*, Αθήνα 1991.
2. Τσούρης Γ.Ι., *Η απαγόρευσις του απόπλου*, Ανατύπωσις της δημοσιευθείσης εις το περιοδικόν «Ναυτικά Χρονικά», τεύχος 815/1969, μελέτης.
3. Μαλέμπρας Μ., *Κώδιξ Δημοσίου ναυτικού Δικαίου*, Εκδ. Σταμούλης Τζέι Τζέι Ελλάς, Νομοτεχνική Κωδικοποίηση Ενημέρωση Δεκέμβριος 2004.
4. Ν.Δ. 187/73, *Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου*.
5. Ν.3816/1958, *Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου*.
6. SOLAS, IMO Consolidated Edition 2004.
7. MARPOL 73/78, IMO Consolidated Edition 2006, Ν. 1269/1982 (ΦΕΚ Α-89), «περί πρόληψης ρύπανσης της θάλασσας από πλοία» & Ν. 3104/2003 (ΦΕΚ Α-28), «Πρωτόκολλο 1997 τροποποίησης της Δ.Σ. για πρόληψη της ρύπανσης από πλοία 1973 όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του 1978».
8. Ivamy, *Marine Insurance*, Butterworks Third Edition.
9. Economou P., *Marine Insurance – Law and Practice*, Maritime Center.
10. Λουκάκης Θ. – Γ. Γρηγορόπουλος, *Απαγόρευση απόπλου πλοίων στην Ελλάδα λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών*.
11. YEN, *Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας Αρ. 9 – Ενέργειες Λιμενικών Αρχών σε περιπτώσεις Δυσμενών Καιρικών Συνθηκών*, Πειραιάς.
12. [www.yen.gr](http://www.yen.gr), Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας / Περιβάλλον.
13. YEN/ Κ.Α. Πειραιά, *Κανονισμός Λιμένα Πειραιά*, 1991.
14. [www.nafteboriki.gr](http://www.nafteboriki.gr), *Αυστηρότεροι κανόνες για την ασφάλεια στην θάλασσα*, 23/04/07.
15. ΕΠΑΝ, ΜΕΤΡΟ 4.5 – Δράση 4.5.1 *Τεχνικό Παράρτημα Σύμβασης Έργου «Ένα ολοκληρωμένο Επιχειρησιακό Σύστημα Παρακολούθησης και πρόγνωσης κυματισμών με Εφαρμογές στην Ελληνική Ναυσιπλοΐα» (ΕΣΠΕΝ)*.
16. YEN, «*Οδηγίες για την απλούστευση διαδικασιών εγκρίσεως εκτελέσεως μεμονωμένων πλόων, διενέργειας επιθεωρήσεων κλπ*», Πειραιάς 2007.
17. [www.pepen.gr/pagesgr/apag-aroplou](http://www.pepen.gr/pagesgr/apag-aroplou), «*Σχετικά με την απαγόρευση απόπλου*».
18. [www.nafteboriki.gr](http://www.nafteboriki.gr), *Το YEN ετοιμάζει αγωγή κατά του Sea Diamond*, 18/05/07.
19. [www.parismou.org](http://www.parismou.org) /Paris MOU/ Appeal+Procedure.
20. Κώδικες Νομικής Βιβλιοθήκης ΑΚ, ΚπολΔ, ΠΚκαι ΚΠΔ.

21. Europa Press Release IP/03/1547, Βρυξέλλες 14/11/2003.
22. Π. Μοίρα, «*Η θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου. Απειλή στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού*», Άρθρο Απρίλιος 2007.
23. [www.Europa.eu.int](http://www.Europa.eu.int), Πράσινη Βίβλος « *Προς μια μελλοντική ευρωπαϊκή πολιτική: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες*», Βρυξέλλες 2006.
24. IMO, *ISM Code*, 2002 Edition.
25. Οδηγία 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2005, «*σχετικά με την ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για τους παραβάτες*» και Απόφαση – Πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ του Συμβουλίου της 12<sup>ης</sup> Ιουλίου 2005 «*ενίσχυση του ποινικού πλαισίου καταστολής της ρύπανσης από πλοία*».
26. Π.Δ. 362/1984 ( ΦΕΚ Α-124) «*Κανονισμός Τηλεπικοινωνιών Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων*».
27. Π.Δ. 382/1978 (ΦΕΚ Α-80), «*Σύνθεση πληρωμάτων Φ/Γ πλοίων ολικής χωρητικότητας έως 500 κόρους*».
28. Π.Δ. 237/1987 (ΦΕΚ Α-102), «*Σύνθεση πληρωμάτων Φ/Γ πλοίων ολικής χωρητικότητας έως 500,01 έως 3.000 κόρους*».
29. Π.Δ. 2380/1987 (ΦΕΚ Α-102), «*Οργανική σύνθεση πληρωμάτων Φ/Γ πλοίων άνω των 3.000 κόρων*».
30. Υ.Α 701/1978 ( ΦΕΚ Β-529), «*Σύνθεση πληρώματος τουριστικών επαγγελματικών πλοίων –πλοιαρίων*».
31. Υ.Α 700/1986 ( ΦΕΚ Β-916), « *Οργανική σύνθεση αυτοματοποιημένων Φ/Γ πλοίων άνω των 3.000 κόρων*».
32. Ν.Δ. 420/1970 (ΦΕΚ Α-27) , « *Αλιευτικός Κώδικας*» και τροποποιήσεις αυτού.
33. Ν.Δ. 93/1974 ( ΦΕΚ Α-293), « *Διεθνής Σύμβαση περί αποφυγής συγκρούσεων στην θάλασσα*» και τροποποιήσεις αυτής.
34. Β.Δ. 542/1968 (ΦΕΚ Α-1810, «*Εφαρμογή Ν.4473/65 περί ελέγχου ναυσιπλοΐας εμποριών πλοίων*».
35. Π.Δ. 116/1977 (ΦΕΚ Α-38), «*Κανονισμός περί Τηλεπικοινωνιών Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων*» & Π.Δ. 362/1984 (ΦΕΚ Α-124), «*Κανονισμός Τηλεπικοινωνιών Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων*».
36. Π.Δ. 259/1981 (ΦΕΚ Α-72), « *Κανονισμός Ενδιαίτησης πλοίαρχου-πληρώματος Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων*».

37. Π.Δ. 192/1980 (ΦΕΚ Α-53), «Κανονισμός – Εφοδιασμός πλοίων με ναυτιλιακά όργανα, βιβλία και χάρτες».
38. Νόμος 391/1968 (ΦΕΚ Α-125), «Κύρωση Δ.Σ. περί γραμμών φορτώσεως», Π.Δ. 399/1980 (ΦΕΚ Α-110), « Θέση σε εφαρμογή Κανονισμού περί γραμμών φορτώσεως πλοίων» & Ν.2209/1994 (ΦΕΚ-Α72), « Γραμμές φορτώσεως πλοίων».
39. Οδηγίες 1999/63/ΕΚ, 1999/95/ΕΚ & Π.Δ. 152/2003 (ΦΕΚ Α` 124/2003) « Περὶ Οργάνωσης του χρόνου εργασίας των ναυτικών».
40. Νόμος 3142/1955 / (ΦΕΚ Α-43), «Περὶ Πλοηγικής Υπηρεσίας».
41. Νόμος 2391/1996 (ΦΕΚ Α-55), «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για την επιθαλάσσια αρωγή , 1989».
42. Π.Δ. 405/1996 (ΦΕΚ 272 -Α), « Κανονισμός φόρτωσης , εκφόρτωσης κλπ επικίνδυνων ειδών σε λιμάνια».
43. Νόμος 314 /1976 (ΦΕΚ Α-106), « Περὶ κυρώσεως της Διεθνούς Σύμβασης περὶ Αστικής Ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου 1969 και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» & Π.Δ. 197/1995 (ΦΕΚ Α-107) για την «Κύρωση του πρωτοκόλλου του έτους 1992 για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης του 1969».
44. Π.Δ. 743/1977 (ΦΕΚ Α-319) & Π.Δ. 55/98 (ΦΕΚ Α- 58), «Προστασία Θαλάσσιου περιβάλλοντος και ρύθμιση συναφών θεμάτων».
45. Νόμος 1147 /1981 (ΦΕΚ Α` 110), « Περὶ κυρώσεως της Διεθνούς Σύμβασης του 1972 περὶ προλήψεως ρυπάνσεως της θάλασσας εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών και άλλων τινών διατάξεων».
46. Νόμος 1373/1983 ( ΦΕΚ Α-92), «Διεθνής Σύμβαση για καταμέτρηση χωρητικότητας πλοίων».
47. Νόμος 948/1979 ( ΦΕΚ Α-167), « Κυρώσεως της Δ.Σ. Εργασίας περὶ ελαχίστων επιπέδων ασφαλείας των Εμπορικών πλοίων».
48. Οδηγία 95/21/ΕΚ, 2001/106/ΕΚ , Π.Δ. 88/1997 (ΦΕΚ Α-90) , « Έλεγχος των υπό ξένη σημαία πλοίων σύμφωνα με την οδηγία 95/21/ΕΚ» & Π.Δ. 346/2003 (ΦΕΚ Α-314) για την προσαρμογή προς τις διατάξεις της οδηγίας 2001/106/ΕΚ.