

Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου

Πίνακας Περιεχομένων

1. Ορισμός-Διακρίσεις –Πηγές
 - 1.1. Ορισμός
 - 1.2. Διακρίσεις
 - 1.2.1. Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο
 - 1.2.2. Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο
 - 1.2.3. Επιμέρους Διακρίσεις
2. Πλοίο -Πλωτό Ναυπήγημα- Ναυπηγούμενο
 - 2.1. Πλοίο
 - 2.2 Πλωτό Ναυπήγημα
 - 2.3. Ναυπηγούμενο
 - 2.4. Οι ρυθμίσεις του ΚΔΝΔ
3. Εθνικότητα και ταυτότητα του πλοίου
4. Κυριότητα του πλοίου
 - 4.1. Πρωτότυποι τρόποι κτήσης της κυριότητας του πλοίου
 - 4.2. Παράγωγοι τρόποι κτήσης της κυριότητας του πλοίου
5. Εκμετάλλευση του πλοίου
 - 5.1. Πρόσωπα
 - 5.2. Προσωπικό του πλοίου
 - 5.3. Συμπλοιοκτησία
 - 5.4. Ναυτική Εταιρεία
 - 5.5. Ναύλωση
 - 5.5.1. Υποχρεώσεις - ευθύνη του εκναυλωτή
 - 5.5.2. Υποχρεώσεις του ναυλωτή
 - 5.5.3. Υπαναχώρηση και αδυναμία παροχής
 - 5.6. Ευθύνη από την εκμετάλλευση του πλοίου
6. Το ναυλοσύμφωνο
7. Η φορτωτική
8. Ναυτική πίστη
 - 8.1. Ναυτική υποθήκη
 - 8.2. Ναυτικά προνόμια
 - 8.3. Μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου για την εξασφάλιση της απαίτησης
 - 8.4. Κατάσχεση πλοίου σε αναγκαστική εκτέλεση
9. Ναυτικό ατύχημα ή θαλάσσιο ατύχημα (casualty)
10. Κοινή αβαρία
11. Σύγκρουση πλοίων
12. Ναυάγιο
13. Ναυαγιαίρεση (wrecking)
14. Επιθαλάσσια αρωγή και ρυμούλκηση
15. Ασφαλίσεις πλοίων

Βιβλιογραφία

1. Ορισμός – Διακρίσεις – Πηγές

1.1. Ορισμός

Το Ναυτικό Δίκαιο είναι ο κλάδος του Δικαίου που ρυθμίζει τις ανθρώπινες δραστηριότητες με αντικείμενο την εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που παρέχει η θάλασσα είτε ως πηγή ενέργειας και πλούτου είτε ως φυσικό στοιχείο πρόσφορο για τη μεταφορά πραγμάτων και τη διακίνηση προσώπων με πλοία.

1.2. Διακρίσεις

Το Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο.

1.2.1. Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο

Υπό τη στενή έννοια το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο ασχολείται **α)** με την οργάνωση του Κράτους για τη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας (π.χ. ακτοπλοΐα, ασφάλεια πλοίων, αστυνόμευση λιμένων, χορήγηση και διατήρηση της ελληνικής εθνικότητας σε πλοίο, σύνθεση του προσωπικού τους) και **β)** με τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα έναντι του Κράτους όσων ασχολούνται με την εμπορική ναυτιλία.

Οι σχετικές διατάξεις περιλαμβάνονται κυρίως στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), αλλά και σε ανεξάρτητα νομοθετήματα.

Υπό την ευρεία έννοια το Δημόσιο Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο ή Δίκαιο της Θάλασσας εξετάζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της διεθνούς Κοινότητας **α)** για την προστασία, χρήση και εκμετάλλευση του πλούτου της θάλασσας, **β)** την επιστημονική έρευνα και **γ)** τη διαδικασία επίλυσης των διαφορών μεταξύ των Κρατών.

1.2.2. Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο

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

Οι σχετικές διατάξεις περιλαμβάνονται κυρίως στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), αλλά και σε διεθνείς συμβάσεις που έχουν κυρωθεί από τη χώρα μας, στον Αστικό Κώδικα (ΑΚ), στο Εμπορικό Δίκαιο και στον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.

1.2.3. Επιμέρους Διακρίσεις

Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται κυρίως στους ακόλουθους κλάδους:

Ναυτεργατικό Δίκαιο, Δίκαιο της Θαλάσσιας Αρωγής, Δίκαιο της Ναυτικής Ασφάλισης και Δίκαιο της Κοινής Αβαρίας.

Το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται σε:

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

2. Πλοίο – Πλωτό Ναυπήγημα- Ναυπηγούμενο (ΚΙΝΔ, άρθρ. 1, ΚΑΝΔ, άρθρ. 3-4)

2.1. Πλοίο

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

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

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

2.2 Πλωτό Ναυπήγημα

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

2.3. Ναυπηγούμενο

Πρόκειται για το σκάφος που προορίζεται να αποτελέσει πλοίο (όχι πλωτό ναυπήγημα) στο στάδιο της κατασκευής. Μετά την καθέλκυση και πριν από την τοποθέτηση κινητήρα μπορεί να θεωρηθεί σωρευτικά ναυπηγούμενο και πλωτό ναυπήγημα.

Τα κρατικά πλοία εξαιρούνται από τις ρυθμίσεις του ΚΙΝΔ.

2.4. Οι ρυθμίσεις του ΚΑΝΔ

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

Συνεπώς, κατά τον ΚΑΝΔ για να υπάρξει πλοίο απαιτείται μόνο σκάφος που να κινείται σε υδάτινο χώρο, όχι αποκλειστικά σε θάλασσα, με οποιοδήποτε μέσο. Επίσης, δεν τίθενται κριτήρια αυτοδύναμης κίνησης ούτε χωρητικότητας.

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

Το πλοίο πρέπει απαραίτητα να διαθέτει **εθνικότητα** (ιθαγένεια), δηλαδή να φέρει τη σημαία κάποιου κράτους. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, η αναγνώριση ενός πλοίου ως ελληνικού γίνεται με την εγγραφή του στο νηολόγιο που τηρείται από τη Λιμενική Αρχή στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό. Η πράξη της νηολόγησης είναι άκυρη εάν δεν προκύπτει από αυτή η ταυτότητα του πλοίου. Αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό άνω του 50% σε Έλληνες πολίτες ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν κατά 50% σε Έλληνες πολίτες. Σύμφωνα όμως με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, θα πρέπει να εγγράφονται στο ελληνικό νηολόγιο και πλοία που ανήκουν σε πολίτες της ΕΕ.

Επίσης, το πλοίο πρέπει να διαθέτει **ταυτότητα**, δηλ. να προσδιορίζεται η ατομικότητά του από τα χαρακτηριστικά του γνωρίσματα (π.χ. όνομα πλοίου, διεθνές διακριτικό σήμα, λιμένας νηολόγησης, αριθμός νηολογίου, τύπος πλοίου, υλικό κατασκευής του, αριθμός και τύπος προωστήριων μηχανών και ιπποδύναμής τους, χωρητικότητα καθαρής και μκτής, διαστάσεις, όνομα και διεύθυνση του πλοιοκτήτη)

4. Κυριότητα του πλοίου

Οι τρόποι κτήσης της κυριότητας ενός πλοίου διακρίνονται σε πρωτότυπους και παράγωγους.

4.1. Πρωτότυποι τρόποι κτήσης της κυριότητας του πλοίου

Κατά τον ΚΑΝΔ το ελληνικό Δημόσιο μπορεί να αποκτήσει την κυριότητα πλοίου όταν:

- αυτό **καταληφθεί** σε καιρό πολέμου,
- **δημευθεί** σε εκτέλεση παρεπόμενης ποινής για ορισμένα ποινικά αδικήματα, όπως πειρατεία ή λαθρεμπορία,
- **καταποντιστεί** εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Κατά τον ΚΙΝΔ πρωτότυποι τρόποι κτήσης της κυριότητας ενός πλοίου είναι οι ακόλουθοι:

- η **ναυπήγηση**. Πρόκειται για μια άτυπη σύμβαση μεταξύ αυτού που ναυπηγεί το πλοίο και εκείνου που αποκτά την κυριότητα. Ελλείψει αντίθετης συμφωνίας εφαρμόζονται κυρίως οι διατάξεις για τη σύμβαση έργου,
- η **χρησικτησία**. Διακρίνεται σε τακτική και έκτακτη.

Για την **τακτική** απαιτούνται: **α)** νόμιμος τίτλος, **β)** καταχώρισή του στο νηολόγιο, **γ)** νομή 3 ετών από την εγγραφή στο νηολόγιο και **δ)** καλή πίστη του νομέα (αυτή τεκμαίρεται όταν χωρίς βαριά αμέλεια ο νομέας έχει την πεποίθηση ότι απέκτησε την κυριότητα του πλοίου).

Για την **έκτακτη** χρησικτησία απαιτείται μόνο νομή του πλοίου για 10 έτη.

Τέλος, στα πλωτά ναυπηγήματα εφαρμόζονται οι διατάξεις για χρησικτησία κινητού πράγματος του ΑΚ.

4.2. Παράγωγοι τρόποι κτήσης της κυριότητας του πλοίου

Αυτοί προβλέπονται αποκλειστικά στον ΚΙΝΔ και είναι οι εξής:

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

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

- **αιτία θανάτου:** κληρονομική διαδοχή ή δωρεά αιτία θανάτου και καταχώρηση του σχετικού τίτλου (π.χ. κληρονομητήριο, αποδοχή κληρονομιάς) στο νηολόγιο. Η μεταβίβαση θεωρείται ότι έγινε κατά τον χρόνο θανάτου του κληρονομούμενου,
- **διάθεση μερίδας συμπλοιοκτήτη,**
- **εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή,**
- **κατακύρωση** του πλοίου στον υπερθεματιστή μετά από **δημόσιο πλειστηριασμό** στα πλαίσια της αναγκαστικής εκτέλεσης.

5. Εκμετάλλευση του πλοίου

5.1. Πρόσωπα

- **Κύριος του πλοίου:** έχει την κυριότητα του πλοίου, όχι την εκμετάλλευση, την οποία έχει παραχωρήσει σε άλλο πρόσωπο.
- **Πλοιοκτήτης:** έχει την κυριότητα και την εκμετάλλευση του πλοίου.
- **Εφοπλιστής:** έχει την εκμετάλλευση του πλοίου, το οποίο δεν του ανήκει κατά κυριότητα. Συντάσσεται σχετική έγγραφη δήλωση που καταχωρείται στο νηολόγιο και σημειώνεται στο έγγραφο εθνικότητας του πλοίου. Ελλείπει τέτοιας δήλωσης τεκμαίρεται ότι ο κύριος του πλοίου έχει την εκμετάλλευσή του.

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

Σε πλωτό ναυπήγημα δεν υπάρχει εφοπλιστική σχέση.

5.2. Προσωπικό του πλοίου

Τα σημαντικότερα ιεραρχικά μέλη του προσωπικού του πλοίου είναι τα ακόλουθα:

- **Πλοίαρχος:** είναι ο κυβερνήτης και ο διοικητής του πλοίου, επί κεφαλής της ιεραρχίας του πληρώματος με εξουσία σε κάθε πρόσωπο που επιβαίνει στο πλοίο και υπογράφει τις σχετικές συμβάσεις ναυτολόγησης του πληρώματος. Είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια και την ευταξία στο πλοίο. Προσλαμβάνεται με σύμβαση εργασίας που εγγράφεται στο νηολόγιο του πλοίου. Ο πλοίαρχος οφείλει να κυβερνά αυτοπροσώπως το πλοίο στις επικίνδυνες περιοχές, να τηρεί τα ναυτιλιακά έγγραφα (π.χ. έγγραφα εθνικότητας, ναυτολόγιο και ημερολόγια).
- **Υποπλοίαρχος:** είναι ο άμεσος συνεργάτης του πλοίαρχου για κάθε θέμα σχετικά με το πλοίο, τους επιβαίνοντες και το φορτίο. Προϊστάται των υπηρεσιών του προσωπικού του καταστρώματος, της τροφοδοσίας, των ενδιαιτήσεων και του μαγειρείου.
- **Ύπαρχος:** ασκεί τα καθήκοντα του υποπλοίαρχου στα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία. Ιεραρχικά τοποθετείται μεταξύ πλοίαρχου και υποπλοίαρχου.
- **Ανθυποπλοίαρχος:** είναι ο άμεσος βοηθός του υποπλοίαρχου για κάθε θέμα που αφορά στην υπηρεσία του σκάφους, τη ναυσιπλοΐα και στο φορτίο.
- **Δόκιμος πλοίαρχος:** ασκείται υπό την επίβλεψη του υποπλοίαρχου και του ανθυποπλοίαρχου σε κάθε θέμα σχετικά με την υπηρεσία του σκάφους και τη ναυσιπλοΐα.
- **Α΄ Μηχανικός:** είναι ο αξιωματικός που προϊστάται της υπηρεσίας μηχανής και του προσωπικού της, τελεί υπό τις διαταγές και τον έλεγχο του πλοίαρχου, ευθύνεται για τη συντήρηση και καλή λειτουργία των κινητήριων μηχανών, των βοηθητικών μηχανημάτων, των λεβήτων και των άλλων εγκαταστάσεων του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου, κάθε μηχανής και ηλεκτρικής εγκατάστασης του πλοίου εκτός από τα ραδιοτηλεγραφικά μηχανήματα.
- **Πλήρωμα:** τα μέλη του πληρώματος προσλαμβάνονται με σύμβαση ναυτολόγησης. Στην έννοια του πληρώματος περιλαμβάνονται όλα τα πρόσωπα που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στα πλοία, ανεξάρτητα από τη φύση της εργασίας τους (π.χ. ναύτες, ιατροί, μουσικοί κ.α.)

5.3. Συμπλοιοκτησία (ΚΙΝΔ, άρθρ. 10-36)

- Πρόκειται για συνεκμετάλλευση του πλοίου ή του ναυπηγούμενου από τους συγκυριούς (όχι σε πλωτό ναυπήγημα) με σκοπό το κέρδος.
- Ιδιαίτερη εταιρική μορφή.
- Άτυπη.
- Δεν έχει νομική προσωπικότητα, αλλά μπορεί να παρίσταται στο δικαστήριο.
- Δεν απαιτούνται διατυπώσεις δημοσιότητας.
- Οι συμπλοιοκτήτες αποφασίζουν για τις υποθέσεις με πλειοψηφία των μερίδων τους.
- Μπορεί να διορισθεί διαχειριστής.
- Υπάρχει μερίδα συμμετοχής στα κέρδη και στις ζημιές.

- Για τα χρέη οι συμπλοιοκτήτες ευθύνονται προσωπικά, απεριόριστα και σύμμετρα (ανάλογα με τη μερίδα τους).
- Η συμπλοιοκτησία λύεται με διάφορους τρόπους, όπως απώλεια του πλοίου, εκποίηση υπό διάφορες προϋποθέσεις, πλειστηριασμός και εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή.

5.4. Ναυτική Εταιρεία (ν. 959/1979)

- Είναι κεφαλαιουχική ανώνυμη εταιρεία με αποκλειστικό σκοπό είτε την κυριότητα ελληνικών εμπορικών πλοίων είτε την εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών ή ξένων πλοίων ή την απόκτηση μετοχών άλλων ναυτικών εταιρειών.
- **Σύσταση:** ιδιωτικό έγγραφο και καταχώρηση στο μητρώο ναυτικών εταιρειών (υπηρεσία μητρώου), οπότε και η ναυτική εταιρεία αποκτά νομική προσωπικότητα
- **Όργανα:** Γενική Συνέλευση και Διοικητικό Συμβούλιο.

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

5.5. Ναύλωση (ΚΙΝΔ, άρθρ. 107-110)

Η σύμβαση ναύλωσης έχει ως αντικείμενο την έναντι ανταλλάγματος: **α)** ολική ή μερική χρησιμοποίηση του πλοίου για θαλάσσια μεταφορά (κριτήριο η χρήση του πλοίου), **β)** τη μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης, **γ)** τη μεταφορά επιβατών δια θαλάσσης (κριτήριο στα β και γ) το αντικείμενο της μεταφοράς). Θα πρέπει να διευκρινισθεί ότι στο ελληνικό Δίκαιο δεν γίνεται σαφής διαχωρισμός ανάμεσα στη ναύλωση και τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων, όπως συμβαίνει στην αγγλική π.χ. έννομη τάξη.

- Τα κύρια είδη της ναύλωσης είναι **α)** η ναύλωση γυμνού πλοίου (bareboat charter), δηλ. η μίσθωση του πλοίου χωρίς εξοπλισμό και πλήρωμα, η οποία έχει τον χαρακτήρα μίσθωσης πράγματος (ΕφΠειρ 882/2000) και **β)** η χρονοναύλωση (time charter), δηλ. η ναύλωση ορισμένου χρόνου εξοπλισμένου πλοίου. Αποτελεί συνδυασμό ναύλωσης και μίσθωσης πράγματος και εφαρμόζονται συμπληρωματικά οι σχετικές διατάξεις του ΑΚ (ΕφΠειρ 882/2000).
- Η σύμβαση ναύλωσης κατά κανόνα αποδεικνύεται εγγράφως (ναυλοσύμφωνο). Στη μικρή ακτοπλοΐα όμως, η σύμβαση αποδεικνύεται με κάθε μέσο που επιτρέπεται στις εμπορικές υποθέσεις.
- Στη θεωρία του Ναυτικού Δικαίου υπάρχει μια αμφισβήτηση ως προς τη νομική φύση της ναύλωσης (μίσθωση πράγματος, μικτή σύμβαση ή ιδιότυπη σύμβαση). Η επικρατέστερη γνώμη τη θεωρεί μίσθωση έργου.

5.5.1. Υποχρεώσεις - ευθύνη του εκναυλωτή (ΚΙΝΔ, άρθρ. 111-148)

Ο **εκναυλωτής** είναι το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το πλοίο και αναλαμβάνει την υποχρέωση μεταφοράς. Οι υποχρεώσεις του εκναυλωτή είναι οι ακόλουθες:

- Το πλοίο πρέπει να είναι κατάλληλο προς πλεύση και οι χώροι κατάλληλοι για φόρτωση.
- Οφείλει να φέρει το πλοίο στον τόπο φόρτωσης, να ενεργήσει τη φόρτωση και τη στοιβασία του φορτίου με δικά του έξοδα.
- Καλή διατήρηση του φορτίου κατά τη μεταφορά.
- Χρήση για τη μεταφορά μόνο του πλοίου που έχει συμφωνηθεί.
- Αναμονή για τη φόρτωση. Αναμονή ή σταλίες (Laytime) είναι ο χρόνος κατά τον οποίο το πλοίο, στην κατάλληλη κατάσταση, πρέπει να περιμένει στον συμφωνημένο λιμένα και θέση για τη φόρτωση και τη στοιβασία των εμπορευμάτων. Ο χρόνος αναμονής καθορίζεται με συμφωνία, άλλως «κατ'επιεική κρίση» αφού ληφθούν υπόψη οι συνθήκες και οι συνήθειες στον λιμένα της φόρτωσης του πλοίου. Για τον χρόνο αυτό δεν οφείλεται από τον ναυλωτή κανένα πρόσθετο αντάλλαγμα στον εκναυλωτή. Αντίθετα, σε περίπτωση υπεραναμονής ή επισταλιών (Demurrage Time, επιπλέον χρόνος για τη φόρτωση) ο ναυλωτής δικαιούται πρόσθετο αντάλλαγμα, εφόσον υπάρχει σχετική συμφωνία ή συνηθίζεται. Υποχρέωση αναμονής δεν υπάρχει στη σύμβαση μεταφοράς προσώπων.
- Έκδοση φορτωτικής μετά από σχετικό αίτημα από τον ναυλωτή.
- Ακολούθηση της συμφωνημένης πορείας του πλοίου ή αυτής που υπαγορεύεται από τις γενικές συνθήκες.
- Οφείλει να φέρει το πλοίο στον λιμένα εκφόρτωσης, στην κατάλληλη θέση και να αποθέσει με δικές του δαπάνες το φορτίο στην προκυμαία ή σε φορτηγίδα.

Ο εκναυλωτής ευθύνεται για κάθε ζημία από δόλο ή αμέλεια δική του, καθώς και για πταίσματα των προστηθέντων του, ιδίως του πλοίαρχου και του πληρώματος. Δεν υπέχει ευθύνη σε περίπτωση ανωτέρας βίας ή υπό προϋποθέσεις τυχηρών περιστατικών (ΚΙΝΔ, άρθρ. 132, 159-167, Πρωτ.Πειρ. 2025/1981, 174/1082, 558/1982, 13/1983, Εφ.Πειρ. 1370/1981).

5.5.2. Υποχρεώσεις του ναυλωτή (ΚΙΝΔ, άρθρ. 149-154)

Ο ναυλωτής οφείλει να:

- καταβάλει τον συμφωνηθέντα ναύλο και τις πρόσθετες παροχές, π.χ. λόγω υπεραναμονής,
- φέρει το φορτίο στην κατάλληλη θέση για φόρτωση και
- να παραδώσει στον πλοίαρχο τα έγγραφα που απαιτούνται για τη φόρτωση και την εκφόρτωση.

5.5.3. Υπαναχώρηση και αδυναμία παροχής (ΚΙΝΔ, άρθρ. 155-167)

Ο ναυλωτής μπορεί να **υπαναχωρήσει** από τη σύμβαση ναύλωσης :

- πριν αρχίσει η φόρτωση και ενώ έχει αρχίσει η αναμονή, οπότε υποχρεούται να καταβάλει τον μισό ναύλο,
- ενώ έχει αρχίσει η φόρτωση ή έχει περάσει ο χρόνος αναμονής ή μετά από τον πλου, οπότε υποχρεούται να καταβάλει όλον τον ναύλο,
- ειδικά στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, μετά τη φόρτωση, οπότε υποχρεούται να καταβάλει τον μισό ναύλο και τα έξοδα από την υπαναχώρηση, π.χ. φόρτωση-εκφόρτωση,
- εξαιτίας του εκναυλωτή. Στην περίπτωση αυτή ο εκναυλωτής δεν υποχρεούται να καταβάλει τον ναύλο, αλλά να αποκαταστήσει τη ζημία του ναυλωτή.

Λόγοι αδυναμίας παροχής:

Τυχαίο γεγονός, π.χ. καταστροφή του πλοίου ή του φορτίου πριν ή μετά την έναρξη του πλου. Ειδικότερα :

- Πριν την έναρξη του πλου. Το πλοίο μπορεί να επιτάχθηκε, αρπάχθηκε (πειρατεία) ή μπορεί να απαγορεύτηκε ο απόπλους ή να αποκλείστηκε το λιμάνι προορισμού.
- Πριν ή μετά τη φόρτωση, π.χ. το φορτίο καταστράφηκε ή χάθηκε από τυχαία περιστατικά

Σε περίπτωση αδυναμίας παροχής επέρχεται λύση της σύμβασης.

5.6. Ευθύνη από την εκμετάλλευση του πλοίου

Υπάρχει ευθύνη του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή για δικαιοπραξίες ή αδικοπραξίες του πλοιάρχου και του πληρώματος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους (πρόστηση). Αυτοί απαλλάσσονται της ως άνω ευθύνης με την παραχώρηση του πλοίου και του μικτού ναύλου στους δανειστές. Δεν χωρεί απαλλαγή για συμβάσεις που έχει εγκρίνει ο πλοιοκτήτης ή έχει συναινέσει στη σύναυσή τους, καθώς και για συμβάσεις ναυτολόγησης.

6. Το ναυλοσύμφωνο (ΚΙΝΔ, άρθρ. 108)

Το ναυλοσύμφωνο είναι το έγγραφο που αποδεικνύει τη σύμβαση ναύλωσης (ολική ή μερική ή υποναύλωση). Δεν αποτελεί συστατικό τύπο της ναύλωσης. Ειδικότερα, το ναυλοσύμφωνο περιέχει την πρόταση και αποδοχή των συμβαλλόμενων μερών ως προς τη μεταφορά με συγκεκριμένο πλοίο ή με πλοίο ορισμένο κατά γένος και προβλέπει τις υποχρεώσεις του εκναυλωτή και του ναυλωτή.

Κατά τον ΚΙΝΔ το ναυλοσύμφωνο δεν δύναται να αντικατασταθεί από τη φορτωτική, η οποία ως μονομερές έγγραφο έχει αποδεικτική ισχύ μόνο κατά του εκδότη της (εκναυλωτή) και όχι κατά του ναυλωτή. Ωστόσο, στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων το ναυλοσύμφωνο μπορεί να αντικατασταθεί από τη φορτωτική ή από έγγραφο που αποδεικνύει την παραλαβή του πράγματος προς φόρτωση (ΑΠ 294/1993, ΕφΠειρ 237/2000).

Τέλος, είναι πιθανή και η σιωπηρή σύναψη της ναύλωσης.

7. Η φορτωτική (ΚΙΝΔ, άρθρ. 168-173)

Η φορτωτική είναι ένα αξιόγραφο που εκδίδεται από τον πλοίαρχο μετά τη φόρτωση. Αντίγραφο της υπογεγραμμένο από τον φορτωτή (ναυλωτής) παραδίδεται στον εκναυλωτή. Με τη φορτωτική βεβαιώνεται η παραλαβή ή και η φόρτωση ορισμένων εμπορευμάτων και συνιστά υπόσχεση για τη μεταφορά και παράδοσή τους σε ορισμένο τόπο, στον κατονομαζόμενο λήπτη ή στον νόμιμο κομιστή του εγγράφου. Επομένως, κατ' επιλογή του φορτωτή εκδίδεται είτε ως ονομαστικό αξιόγραφο είτε ως αξιόγραφο εις διαταγήν.

Η φορτωτική που έχει εκδοθεί νόμιμα αποτελεί απόδειξη μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων για το φορτίο και ανάμεσα σε αυτούς και τους ασφαλιστές.

Με την παράδοση της φορτωτικής στον κομιστή, αυτός αποκτά δικαιώματα στα φορτωθέντα πράγματα. Ο εκναυλωτής υποχρεούται να παραδώσει τα φορτωθέντα πράγματα μόνο εάν του επιστραφεί η φορτωτική με έγγραφη δήλωση του παραλήπτη σχετικά με την παραλαβή. Αυτό ισχύει ακόμα και σε περίπτωση υπαναχώρησης του εκναυλωτή.

8. Ναυτική πίστη

Η ναυτική πίστη είναι μια έννοια πολύ χρήσιμη στο Ναυτικό Δίκαιο και που περιλαμβάνει τους ακόλουθους θεσμούς:

8.1. Ναυτική υποθήκη (ΚΙΝΔ, άρθρ. 195-204, ν.δ. 3899/1985, ΦΕΚ 195 Α/58)

Αντικείμενο της ναυτικής υποθήκης είναι το πλοίο, όχι το πλωτό ναυπήγημα. Μπορεί να συσταθεί και σε ναυπηγούμενο, εφόσον είναι νηολογημένο. Μοναδικός τίτλος για την απόκτηση της υποθήκης είναι η ιδιωτική βούληση (όχι ο νόμος ή η δικαστική απόφαση). Παραχωρείται με δήλωση του κυρίου του πλοίου ενώπιον συμβολαιογράφου και ολοκληρώνεται με την εγγραφή της στο βιβλίο των υποθηκών του τόπου όπου είναι νηολογημένο το πλοίο. Όταν οι εγγραφές είναι πολλές τηρείται η αρχή της χρονολογικής σειράς.

Μετά την εγγραφή της απαγορεύεται η μετανηολόγηση και η μετονομασία του πλοίου, εκτός εάν εξασφαλισθεί η συναίνεση του ενυπόθηκου δανειστή. Η ναυτική υποθήκη καταργείται με την απόσβεση και την εξάλειψή της.

Εκτός όμως από την απλή υποθήκη, με το ν.δ. 3899/1985 προβλέφθηκε στην ελληνική έννομη τάξη και η **προτιμώμενη ναυτική υποθήκη**. Σε αυτήν ισχύουν οι διατάξεις που διέπουν την απλή υποθήκη αλλά επιπρόσθετα παρέχονται στον ενυπόθηκο δανειστή δύο δικαιώματα: **α)** το δικαίωμα ανάληψης της διαχείρισης του πλοίου όταν η απαίτησή του καταστεί ληξιπρόθεσμη (σύμβαση ενώπιον του συμβολαιογράφου και εγγραφή στο αρμόδιο υποθηκοφυλακείο) και **β)** το δικαίωμα εκποίησης του πλοίου χωρίς

πλειστηριασμό, όπως και κάθε δικαίωμα για τη μεγαλύτερη διασφάλιση της απαίτησης του δανειστή.

Η προτιμώμενη ναυτική υποθήκη παρέχεται με σύμβαση μεταξύ του κυρίου του πλοίου και του ενυπόθηκου δανειστή και εγγραφή της στο βιβλίο των υποθηκών. Ειδικά εάν υπογράφεται την Ελλάδα απαιτείται συμβολαιογραφικός τύπος.

Η υποθήκη αυτή μπορεί να εγγραφεί μόνο σε πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόνων.

8.2. Ναυτικά προνόμια (ΚΙΝΔ, άρθρ. 205-209)

Πρόκειται για προνομιούχες απαιτήσεις επί του πλοίου και του μικτού ναύλου.

Διακρίνονται σε 4 τάξεις:

- Δικαστικά έξοδα για το κοινό συμφέρον των δανειστών, τέλη που βαρύνουν το πλοίο και οφειλόμενα έξοδα φύλαξης και συντήρησης στον τελευταίο λιμένα κατάπλου.
- Αμοιβές του πλοιάρχου και του πληρώματος και ασφαλιστικές εισφορές στο ΝΑΤ.
- Έξοδα και αμοιβές επιθαλάσσιας αρωγής, διάσωσης και ναυαγιαίρεσης.
- Οφειλόμενες αποζημιώσεις λόγω πρόσκρουσης ή σύγκρουσης του πλοίου.

Ισχύει η προνομιακή ικανοποίηση των δανειστών από την 1^η στην 4^η τάξη. Οι προνομιούχοι δανειστές της ίδιας τάξης ικανοποιούνται σύμμετρα. Η ικανοποίηση όμως των προνομιούχων δανειστών προηγείται εκείνης των ενυπόθηκων.

8.3. Μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου για την εξασφάλιση της απαίτησης (ΚΙΝΔ, άρθρ. 190-194)

Ο δανειστής αποκτά την κυριότητα του πλοίου και ο οφειλέτης διατηρεί τη διαχείριση και την εκμετάλλευση του πλοίου. Απαιτείται έγγραφη συμφωνία που καταχωρείται στο νηολόγιο.

Εάν το χρέος γίνει ληξιπρόθεσμο, ο δανειστής έχει δικαίωμα εκποίησης του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό σύμφωνα με τις διατάξεις περί αναγκαστικής εκτέλεσης και ικανοποιείται από το τίμημα.

Η κυριότητα επανέρχεται αυτοδικαίως στον οφειλέτη με την καταχώριση της δήλωσης περί εξόφλησης του δανειστή στο νηολόγιο.

8.4. Κατάσχεση πλοίου σε αναγκαστική εκτέλεση (ΚΙΝΔ, άρθρ. 211, 214)

Αναγκαστική κατάσχεση πλοίου δεν επιβάλλεται πριν από την πάροδο 24 ωρών από την επίδοση της επιταγής προς πληρωμή. Η επιταγή προς πληρωμή μπορεί να επιδοθεί στον

πλοίαρχο, εφόσον η απαίτηση σχετίζεται με την εκμετάλλευση του πλοίου ή είναι προνομιούχος ή ενυπόθηκη. Με την εγγραφή της κατάσχεσης απαγορεύεται ο απόπλους.

Σειρά ικανοποίησης των δανειστών:

- Προνομιούχοι
- Ενυπόθηκοι
- Λοιποί

9. Ναυτικό ατύχημα ή θαλάσσιο ατύχημα (casualty)

Πρόκειται για κάθε θαλάσσιο συμβάν με συνέπεια την απώλεια ή βλάβη του πλοίου ή του φορτίου του.

Τα ναυτικά ατυχήματα διακρίνονται σε τυχαία, υπαίτια και δόλια.

Είδη ναυτικών ατυχημάτων: ζημίες από κακοκαιρία, αβαρίες, βυθίσεις, προσαράξεις, συγκρούσεις, προσκρούσεις, πυρκαγιές, εκρήξεις, εσωτερικές ζημίες (π.χ. διαρροή, απώλεια αγκύρων).

Διαδικασία κατά το ελληνικό Δίκαιο

- Διερεύνηση των αιτιών από τη χώρα της οποίας τη σημαία φέρει το πλοίο.
- Διοικητικός έλεγχος του ναυτικού ατυχήματος (ν.δ. 712/1970, ΦΕΚ Α΄ 237/1970):

επιμέρους προανάκριση,

τακτική ανάκριση,

διαβίβαση της δικογραφίας στο Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων που γνωμοδοτεί για πειθαρχικές ή ποινικές ευθύνες

ή παράλληλα εισαγωγή της υπόθεσης στα ποινικά δικαστήρια του τόπου νηολόγησης του πλοίου ή της έδρας της εταιρείας που το διαχειρίζεται.

10. Κοινή αβαρία (ΚΙΝΔ, άρθρ. 219-234)

Κοινές αβαρίες αποτελούν οι ζημίες και οι έκτακτες δαπάνες που γίνονται εκούσια και κατ' εύλογη κρίση με σκοπό τη σωτηρία του πλοίου ή του φορτίου από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο, εφόσον επήλθε το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα.

Κοινή αβαρία αποτελεί και η δαπάνη για αποφυγή άλλης δαπάνης η οποία θα είχε τον χαρακτήρα κοινής αβαρίας, αλλά μόνο μέχρι του ποσού της τελευταίας.

Κοινή αβαρία υπάρχει και στην περίπτωση κατά την οποία το γεγονός που δημιούργησε τον κίνδυνο οφείλεται σε ελάττωμα του πλοίου ή του φορτίου ή σε πταίσμα του πλοίαρχου ή του δικαιούχου του φορτίου. Ο ωφελούμενος από την αβαρία θα στραφεί αναγωγικά κατά του υπαίτιου.

Κοινή αβαρία συνιστούν επίσης α) ο μισθός και τα έξοδα τροφοδοσίας του πληρώματος και οι λοιπές δαπάνες λόγω του ότι εμποδίστηκε ο πλους μετά από διαταγή της

Πολιτείας, ή επειδή το πλοίο αναγκάστηκε να παραμείνει σε κάποιο λιμάνι εξαιτίας πολέμου ή άλλης παρεφμερούς αιτίας, **β)** ο μισθός και τα έξοδα τροφοδοσίας του πληρώματος στον λιμένα προσόρμισης του πλοίου για την εκτέλεση των απαραίτητων επισκευών για τη συνέχιση του πλου, εφόσον αυτές αποτελούν κοινή αβαρία.

Το μέγεθος της ζημίας μπορεί να φθάνει έως τη θυσία όλου του πλοίου για χάρη του φορτίου ή και αντίστροφα.

Ο θεσμός αυτός δίνει αξίωση στον υφιστάμενο τη θυσία και υποχρέωση στον ωφεληθέντα από την αποτροπή του κινδύνου για επιμερισμό της ωφέλειας και της θυσίας.

Ο πλοίαρχος υποχρεούται να συντάξει έγγραφη έκθεση, αμέσως μόλις αυτό καταστεί δυνατόν, σχετικά με τις αποφάσεις που έχουν ληφθεί και τις αιτιολογίες τους, με τις ενέργειες που έκανε για την κοινή αβαρία και για τα πράγματα που διασώθηκαν ή έπαθαν ζημία. Η έκθεση αυτή υπογράφεται από τους επιστήμονες του πληρώματος και αντιγράφεται στο ημερολόγιο της γέφυρας.

Οι αξιώσεις και υποχρεώσεις από κάθε συγκεκριμένο κίνδυνο εκκαθαρίζονται συνολικά και η εκκαθάριση αποτυπώνεται λογιστικά στον λογαριασμό διακανονισμού αβαρίας (Average Adjustment). Ο διακανονισμός της αβαρίας γίνεται στον τελικό λιμένα της εκφόρτωσης ή σε εκείνον όπου διακόπηκε το ταξίδι, με επιμέλεια του πλοίαρχου από τους **διακανονιστές αβαριών**. Οι διακανονιστές (Average Adjuster) είναι ελεύθεροι επαγγελματίες και νομικά τεχνικά μέλη του Association of Average Adjusters και του Lloyd's. Διορίζονται από τον Πρόεδρο των Πρωτοδικών ή τον Ειρηνοδίκη και στο εξωτερικό από την Προξενική ή επιτόπια Αρχή. Οι διακανονιστές καταγράφουν λεπτομερώς όλα τα στοιχεία που συνθέτουν την απαίτηση κατά των ασφαλιστών σε ειδικό πίνακα (Adjustment), ο οποίος υποβάλλεται στους ασφαλειομεσίτες για μελέτη και διευθέτηση. Ο διακανονισμός στη συνέχεια επικυρώνεται από το Πρωτοδικείο και στο εξωτερικό από την Προξενική ή επιτόπια αρχή.

11. Σύγκρουση πλοίων (ΚΙΝΔ, άρθρ. 235-245)

Ως σύγκρουση πλοίων μπορεί να θεωρηθεί η βίαιη υλική επαφή των πλοίων στον θαλάσσιο χώρο, αποτέλεσμα είτε ανθρώπινου παράγοντα είτε τυχαίου γεγονότος. Στην πρώτη περίπτωση οι ζημίες βαρύνουν το υπαίτιο πλοίο. Σε περίπτωση κοινής υπαιτιότητας κάθε πλοίο βαρύνεται ανάλογα με την μερίδιο ευθύνης του. Σε κάθε άλλη (ανωτέρα βία, τυχαίο γεγονός, αμφιβολίες για τα αίτια της σύγκρουσης) οι ζημίες βαρύνουν τα πλοία που τις υπέστησαν. Η ως άνω ευθύνη των πλοίων είναι όμως ανεξάρτητη από την ευθύνη των υπαίτιων προσώπων ως προς τους ζημιωθέντες και τους πλοιοκτήτες.

Μετά τη σύγκρουση ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που συγκρούστηκε οφείλει **α)** να βοηθήσει το άλλο πλοίο, το πλήρωμα και τους επιβάτες του, εφόσον δεν υπάρχει σοβαρός κίνδυνος για το δικό του πλοίο και τους επιβαίνοντες σε αυτό και **β)** να

γνωρίσει, εάν το επιτρέπουν οι συνθήκες, στο άλλο πλοίο τα στοιχεία του πλοίου του (όνομα, λιμένας νηολόγησης, λιμένας απόπλου και προορισμού).

Η μη παροχή βοήθειας στο άλλο πλοίο και η παράβαση του Κανονισμού αποφυγής συγκρούσεων συνιστούν ειδικά ναυτικά εγκλήματα για τον πλοίαρχο (ΚΑΝΔ, άρθρ. 224, 225).

Τέλος, για την εξακρίβωση των αιτιών της σύγκρουσης διενεργείται διοικητικός έλεγχος από το Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων και οι αγωγές για την αποκατάσταση των ζημιών εκδικάζονται από τα ελληνικά δικαστήρια όταν **α)** ο υπαίτιος της σύγκρουσης κατοικεί ή διαμένει στην Ελλάδα, **β)** το πλοίο έχει ελληνική ιθαγένεια, **γ)** η σύγκρουση έγινε στα ελληνικά χωρικά ύδατα, **δ)** η Ελλάδα είναι ο τόπος κατάσχεσης του πλοίου, έστω και εάν η κατάσχεση ήρθη πριν από την έγερση της αγωγής.

12 Ναυάγιο (ΚΑΝΔ, άρθρ. 134, 195-201)

Ως ναυάγιο νοείται η καταστροφή του σκάφους λόγω ατυχήματος (π.χ. κακοκαιρία, προσάραξη, σύγκρουση, δολιοφθορά, πολεμικές επιχειρήσεις), όπως και το ίδιο το σκάφος μετά την καταστροφή.

Κατά τον ΚΑΝΔ, η Λιμενική Αρχή, μόλις λάβει σχετική γνώση κινητοποιεί κάθε δυνατό μέσο για παροχή βοήθειας και διάσωσης των επιβαινόντων. Για τον σκοπό αυτό η ως άνω αρχή κινητοποιεί όλα τα μέσα που διαθέτει και κάθε κατάλληλο ιδιωτικό μέσο, το πλήρωμα του οποίου υποχρεούται να συμμορφωθεί με τις υποδείξεις της και να προσφέρει βοήθεια στους ναυαγούς. Επίσης η Λιμενική Αρχή υποχρεούται να προσφέρει βοήθεια για τη διάσωση του πλοίου, του φορτίου και να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για τη φύλαξη των πραγμάτων που διασώθηκαν. Τα διαθωσέντα πράγματα μεταφέρονται και φυλάσσονται σε τελωνιακές αποθήκες για λογαριασμό του ιδιοκτήτη τους. Οι ενδιαφερόμενοι ή οι νόμιμοι αντιπρόσωποί τους καλούνται να υποβάλουν τις αξιώσεις τους εντός 6 μηνών. Σε περίπτωση που υπάρξει αμφισβήτηση, η υπόθεση κρίνεται σε πρώτο και τελευταίο βαθμό από τον Ειρηνοδίκη της αρμόδιας περιφέρειας. Έφεση ενώπιον του Μονομελούς Πρωτοδικείου επιτρέπεται μόνο για πράγματα ιδιαίτερης μεγάλης αξίας. Εάν παρέλθει άπρακτη η ως άνω προθεσμία ή απορριφθούν οι αιτήσεις τα πράγματα εκπλειστηριάζονται. Το ποσό από τον πλειστηριασμό αποτελεί έσοδο του ΝΑΤ.

Όταν βρεθεί ναυάγιο στον βυθό των χωρικών υδάτων της χώρας, η Λιμενική Αρχή υποχρεούται εντός 6 μηνών με δημοσίευση να καλέσει κάθε ενδιαφερόμενο να υποβάλει στο Μονομελές Πρωτοδικείο του τόπου ανεύρεσης αίτηση για αναγνώριση της κυριότητας του. Εάν αυτή απορριφθεί ή δεν υποβληθεί, το ναυάγιο περιέρχεται στο Δημόσιο με απόφαση του δικαστηρίου. Ομοίως σε περίπτωση που ο κύριός του δεν το ανελκύσει εντός 3 ετών.

Τέλος, όποιος βρίσκει εγκαταλελειμμένο πλοίο ή λείψανο πλοίου ή φορτίου υποχρεούται εντός 24 ωρών να το δηλώσει στη Λιμενική Αρχή, η οποία συντάσσει σχετικό πρωτόκολλο και αναλαμβάνει τη φύλαξη.

13. Ναυαγιαίρεση (wrecking)

Ο όρος αυτός καλύπτει:

- α) την ανάληψη διάσωσης του ναυαγήσαντος πλοίου ή φορτίου,
- β) την ανάληψη διάσωσης των υπολειμμάτων αυτών,
- γ) τη δόλια ή ηθελημένη (αναγκαστική) καταστροφή, μερική ή ολική, του πλοίου.

Οι ως άνω ορισμοί δεν καλύπτουν τη διάσωση των επιβαινόντων, καθώς αυτή αποτελεί νομική υποχρέωση του δυνάμενου να συνδράμει αρωγή.

Η έννοια της επιθαλάσσιας αρωγής αντικατέστησε την άλλοτε ταυτόσημη ως άνω υπό β) περίπτωση της ναυαγιαίρεσης.

14. Επιθαλάσσια αρωγή και ρυμούλκηση (ΚΙΝΔ άρθρ. 246-256, ΚΑΝΔ, άρθρ. 188-189)

Η **επιθαλάσσια αρωγή** συνίσταται στην παροχή βοήθειας επί παντός είδους κινδύνου που μπορεί να διατρέξει ένα πλοίο με κύριο σκοπό τη διάσωση των ανθρώπων, του πλοίου ή του φορτίου και του ναύλου που είχε καταβληθεί ή συμφωνηθεί.

Σώστρα καλείται η αμοιβή που θα λάβει το πλοίο που προστρέχει σε βοήθεια από εκείνο που κινδυνεύει, όταν και εφόσον το πρώτο φέρει το ωφέλιμο αποτέλεσμα (ρήτρα no cure no pay). Δεν δικαιούνται αμοιβή ούτε απόδοση των δαπανών τα πρόσωπα τα οποία συμμετείχαν στην αρωγή παρά τη ρητή και εύλογη απαγόρευση του πλοιάρχου του πλοίου που κινδύνευσε. Επίσης, δεν δικαιούνται αμοιβή ο πλοίαρχος και το πλήρωμα του πλοίου που κινδυνεύει. Τέλος, ο ρυμουλκών δικαιούται αμοιβή μόνο εφόσον παρείχε εξαιρετικές υπηρεσίες τις οποίες δεν υποχρεούνταν από τη σύμβαση ρυμούλκησης.

Η σύμβαση για την αρωγή ή τη διάσωση (τυποποιημένο συμφωνητικό από τους νηογνώμονες, κυρίως τον αγγλικό Lloyd) που συνάφθηκε εν καιρώ κινδύνου και υπό την επίδρασή του μπορεί να ακυρωθεί ή να τροποποιηθεί από το δικαστήριο μετά από σχετική αίτηση όποιου έχει έννομο συμφέρον, εφόσον το περιεχόμενό της αντίκειται στην επιείκεια, ιδίως εάν η συμφωνηθείσα αμοιβή είναι προδήλως υπερβολική ή δυσανάλογη προς την υπηρεσία που προσφέρθηκε. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία, το ποσό της αμοιβής ορίζεται από το δικαστήριο.

Δεν καταβάλλεται αμοιβή για τη διάσωση των ανθρώπων, σε αντίθεση με τις αποσκευές τους.

Η επαγγελματική **ρυμούλκηση** γίνεται από ειδικά πλοία, εφοδιασμένα με σχετική άδεια από την αρμόδια Λιμενική Αρχή, μετά από σύμφωνη γνώμη της Διεύθυνσης Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων. Επίσης, απαιτείται ο εφοδιασμός του πλοίου με τα απαραίτητα

ναυτιλιακά έγγραφα και πιστοποιητικά αξιοπλοΐας. Με π.δ. καθορίζονται η έκταση του δικαιώματος της ρυμούλκησης, η διενέργειά της ευκαιριακά ή έκτακτα από άλλα πλοία και τα αντίστοιχα δικαιώματα ρυμουλκών ή άλλων πλοίων με ξένη σημαία.

14. Ασφαλίσεις πλοίων (ΚΙΝΔ, άρθρ. 257-288)

Η θαλάσσια ασφάλιση πλοίων, φορτίων κλπ, καλύπτει τους κινδύνους που παρουσιάζει το περιβάλλον όπου κινείται το πλοίο ή εκείνους που προκύπτουν από τις ειδικές συνθήκες μεταφοράς των εμπορευμάτων. Βασική αρχή συνιστά η καλή πίστη του ασφαλισμένου ή του ασφαλιστή.

Σε περίπτωση που η θαλάσσια ασφάλιση διέπεται από το ελληνικό Δίκαιο, εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις του ΚΙΝΔ, οι διατάξεις του ν. 2496/1997 σχετικά με την ασφαλιστική σύμβαση (ΦΕΚ Α', 87/1997) και συμπληρωματικά ο ΑΚ. Σύμφωνα με τμήμα της θεωρίας, οι διατάξεις του ελληνικού Ναυτασφαλιστικού Δικαίου, παρά την ύπαρξη ευρωπαϊκών οδηγιών που στοχεύουν στην εναρμόνιση του σχετικού Δικαίου, δεν είναι αρκετά αυστηρές, με αποτέλεσμα πολλές καταχρήσεις των όρων του ναυτασφαλιστικού συμβολαίου. Για τον λόγο αυτό αρκετές αγγλικές ναυτασφαλιστικές εταιρείες απαιτούν ορισμένες φορές να συμπεριλαμβάνεται στα συμβόλαια ναυτικής ασφάλισης που συνάπτουν με αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες ο όρος σύμφωνα με τον οποίο η ασφάλιση θα διέπεται από το αγγλικό Δίκαιο ή ακόμα όρος δικαιοδοσίας αγγλικού δικαστηρίου (βλ. *Πουλαντζάς Ν.*, «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2005, σ. 121 επ.).

Σύμφωνα με το ελληνικό Δίκαιο, ο ασφαλιστής ενέχεται για τις απώλειες και ζημιές που προκαλούνται από οποιοδήποτε γεγονός λαμβάνει χώρα κατά τον πλου, συμπεριλαμβανομένης και της κλοπής. Ο ασφαλιστής δεν απαλλάσσεται μόνο από το γεγονός ότι οι απώλειες και οι ζημιές οφείλονται σε υπαιτιότητα του πλοιάρχου, του πληρώματος ή άλλων προσώπων.

Όμως ο ασφαλιστής δεν ενέχεται για τα έξοδα ναυσιπλοΐας, ελλιμενίσεως, ναυτολογίας, κάθαρσης, ούτε για κάθε είδους τέλη και δικαιώματα που αφορούν στο πλοίο ή το φορτίο. Επίσης, η ρήτρα «ελεύθερον αβαρίας» απαλλάσσει τον ασφαλιστή από κάθε υποχρέωση από ζημιές οι οποίες δεν συνιστούν ολική απώλεια ή περίπτωση εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή, η οποία μπορεί να συμβεί σε ορισμένες περιπτώσεις περιοριστικά αναφερόμενες στον νόμο (π.χ. πλήρης απώλεια του πλοίου λόγω θαλάσσιου γεγονότος χωρίς δυνατότητα επισκευής, τα έξοδα για την ανέλκυση, επισκευή και επαναφορά του πλοίου που έχει υποστεί βλάβες υπερβαίνουν τα $\frac{3}{4}$ της ασφαλιστικής του αξίας).

Τέλος, σχετικά με την ασφάλιση φορτίου, η νόμιμη κατοχή του ασφαλιστηρίου και της φορτωτικής αρκεί για τη νομιμοποίηση του κατόχου ως φορέα του ασφαλισμένου συμφέροντος.

Κατά τα προκαταρκτικά στάδια για την ασφάλιση του πλοίου ή του στόλου, ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και τους ασφαλιστές παρεμβάλλεται ο **ασφαλειομεσίτης** (Insurance

Broker), ο οποίος αν και πληρώνεται από τους ασφαλιστές με ποσοστιαία προμήθεια από το ετήσιο ασφάλιστρο, θεωρείται κατά κάποιο τρόπο υπάλληλος των ασφαλισμένων. Ο ασφαλειομεσίτης φροντίζει να μεταβιβάσει στους ασφαλιστές τις αναγκαίες πληροφορίες για τον καθορισμό του ύψους των ασφαλιστρών. Σε όλη τη διάρκεια του ασφαλιστικού έτους αυτός ενεργεί ως ενδιάμεσος και ετοιμάζει τη γραφοχαρτική εργασία των ασφαλιστών (π.χ. συμβόλαια, χρεωστικά, πιστωτικά σημειώματα).

Οι **ασφαλιστές** διακρίνονται σε κύριους (Underwriters) και αλληλοασφαλιστικούς συνεταιρισμούς (Protecting and Indemnity Clubs). Οι πρώτοι καλύπτουν τις ζημιές του σκάφους, των μηχανών, εξοπλισμών και μερικώς τη σύγκρουση πλοίων. Οι δεύτεροι, τις ζημιές που αφορούν το πλήρωμα, το φορτίο, τη ρύπανση της θάλασσας, του αέρα και μερικώς τη σύγκρουση πλοίων.

Τα ασφάλιστρα των πρώτων καθορίζονται ανάλογα με την ηλικία του πλοίου και των δεύτερων ανάλογα με τους καλυπτόμενους κινδύνους.

Σε περίπτωση απαιτήσεων (claims) κατά των ασφαλιστών ο ασφαλειομεσίτης καλεί το **Salvage Association**, μετά από οδηγίες των πλοιοκτητών, προκειμένου να συλλέξει τις πληρωμές από τους ασφαλιστές και να στείλει τα χρήματα στους πλοιοκτήτες. Το Salvage Association είναι ο σημαντικότερος οργανισμός με έδρα το Λονδίνο σε θέματα θαλάσσιας ασφάλισης, ο οποίος διεκπεραιώνει την τεχνική πλευρά της διαδικασίας που οδηγεί στην αποζημίωση. Η νομική πλευρά του διακανονισμού της ζημίας αναλαμβάνεται από τους **διακανονιστές αβαριών**.

Βιβλιογραφία

Αλιβιζάτος Β., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Σημειώσεις παραδόσεων, ΕΜΠ, Αθήνα 1998.

Αναστασόπουλος Γ., «Επιτομή Εμπορικού Δικαίου», εκδ. του ιδίου, Αθήνα 2005.

Κιάντου-Παμπούκη, «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Σάκκουλα Α.Ε., Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2003.

Μυλωνόπουλος Δ., «Ναυτιλία», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2004.

Μυλωνόπουλος Δ., «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000.

Ποταμιάνος Γ., «Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου-Ναυτικό, Πτωχευτικό», εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα-Κομοτηνή 1979.

Πουλιαντζής Ν., «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2005.

Σκαρίμπα Ε., «Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου», ΕΜΠ, Αθήνα 1999.

Τριανταφυλλάκης Γ. κ.α., «Εφαρμογές Εμπορικού Δικαίου», τόμος 3β, έκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2007.

http://el.wikipedia.org/wiki/Ναυτικό_Δίκαιο