

**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΩΝ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ**

ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ Η ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ



Εισηγήτρια: Τσάμη Δομνίκη

**Σπουδαστές: Βλάχου Αναστασία
Νιάρου Μαρία**

ΠΑΤΡΑ 2001

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	6122
----------------------	------

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ, ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΔΙΔΑΚΤΙΚΩΝ ΒΙΒΛΙΩΝ (ΙΤΥΣΥΔΕ)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	1
ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	9

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΤΟ ΠΛΟΙΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΗ ΦΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

I. ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	11
Α. Πλοίο κατά τον ΚΙΝΔ.....	11
Β. Πλωτό Ναυπήγημα.....	14
Γ. Σημασία διάκρισης πλοίου – πλωτού ναυπηγήματος.....	14
II. ΝΟΜΙΚΗ ΦΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	15
Α. Περιπτώσεις αντιμετώπισης του πλοίου ως ακίνητο.....	16
Β. Το πλοίο ως σύνθετο κινητό πράγμα.....	18
III. ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ.....	20
Α. Φορτηγά.....	20
Β. Επιβατηγά.....	21
Γ. Πλοίο ειδικού προορισμού.....	21
Δ. Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας.....	22

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΔΙΚΑΙΟ

I. ΙΘΑΓΕΝΕΙΑ – ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	23
Α. Αναγνώριση ως ελληνικό πλοίο.....	23
Β. Ελληνική εθνικότητα.....	24
Γ. Απώλεια της Ελληνικής Εθνικότητας.....	25

II. Η ΕΞΑΤΟΜΙΚΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	26
Α. Το όνομα του πλοίου.....	26
Β. Το διεθνές διακριτικό σήμα.....	27
Γ. Η χωρητικότητα.....	27
Δ. Το λιμάνι Νηολόγησης.....	29
Ε. Το Μητρώο Σηματολόγησης.....	29
III. Η ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	29
Α. Η εγγραφή του πλοίου και των έννομων σχέσεων.....	29
Β. Βιβλία που τηρούνται.....	30
α. Νηολόγια.....	30
β. Ναυτικά υποθηκολόγια.....	34
γ. Βιβλία κατασχέσεων.....	34
δ. Βιβλία καταθέσεων.....	34
IV. Η ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΚΑΙ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	35
Α. Ασφάλεια του πλοίου.....	35
Β. Θεσμοί για εποπτεία και παρακολούθηση.....	35
Γ. Ημικρατικοί Οργανισμοί.....	37
V. ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ	38
Α. Έγγραφο εθνικότητας.....	38
Β. Πιστοποιητικό καταμέτρησης.....	38
Γ. Πιστοποιητικό ασφάλειας.....	38
Δ. Πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης.....	39
Ε. Ναυτολόγιο.....	39
ΣΤ. Ημερολόγιο γέφυρας.....	39
Ζ. Ημερολόγιο μηχανής και ασυρμάτου.....	40
Η. Ποινολόγιο.....	40
Θ. Βιβλίο πετρελαίου.....	41
Ι. Πιστοποιητικό υποθηκών καταστάσεων.....	41
ΙΑ. Βιβλίο επισκέψεων.....	41
ΙΒ. Ειδικά ναυτιλιακά έγγραφα.....	41

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο ΤΡΟΠΟΙ ΚΤΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

I. ΓΕΝΙΚΑ (πρώτυπα – παράγωγα)	42
-----------------------------------------------	----

II. ΚΑΤΑ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΔΙΚΑΙΟ	42
A. Η κατάληψη του πλοίου λόγω λείας πολέμου.....	42
B. Η δέσμευση του πλοίου λόγω παρεπόμενης ποινής.....	43
III. ΚΑΤΑ ΤΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ	43
A. Ναυπήγηση.....	44
B. Μεταβίβαση με Σύμβαση.....	47
Γ. Απόκτηση λόγω αιτίας θανάτου.....	49
Δ. Διάθεση μερίδας Συμπλοιοκτήτη.....	50
E. Εγκατάλειψη του πλοίου στον Ασφαλιστή.....	52
ΣΤ. Δημόσιος Πλειστηριασμός.....	54
Ζ. Χρησικτησία.....	55

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Η ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο ΠΡΟΣΩΠΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

I. ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ	60
A. Κύριος ή ιδιοκτήτης.....	60
B. Πλοιοκτήτης.....	61
Γ. Εφοπλιστής.....	62
α. Δημοσιότητα της εφοπλιστικής σχέσης.....	63
β. Δικαιώματα του εφοπλιστή.....	66
Δ. Ο Πλοίαρχος.....	68
α. Έννοια.....	68
β. Σύμβαση Ναυτολόγησης.....	69
γ. Εξουσίες και Υποχρεώσεις.....	71
δ. Ευθύνη.....	79
ε. Λύση της Σύμβασης Ναυτολόγησης.....	81
II. ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ	95
A. Ο Πλοηγός.....	95
α. Έννοια.....	95
β. Σύμβαση Πλοήγησης.....	95
γ. Ευθύνη.....	96

B. Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ	96
α. Έννοια και διακρίσεις του Ναυτικού Πράκτορα.....	96
β. Σύμβαση Ναυτικής Πρακτορείας.....	97
γ. Δικαιώματα και ευθύνη του Ναυτικού Πράκτορα.....	98
δ. Λύση της Σύμβασης Πρακτορείας.....	100

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

I. ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	101
Α. Πλοίο, συγκυριότητα και συνεκμετάλλευση του πλοίου.....	101
Β. Χαρακτηριστικά Συμπλοιοκτησίας.....	103
Γ. Εταιρική Ιδιότητα.....	104
II. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥ Ν. 957/1979	107
Α. Σκοπός.....	107
Β. Σύσταση – τρόπος λειτουργίας.....	107
III. ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΛΑΙΚΗΣ ΒΑΣΗΣ ΤΟΥ Ν. 849/78	109
IV. ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	112
V. ΑΛΛΟΔΑΠΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ Ν. 89/1967 (378/68, 27/75)	114

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο ΝΑΥΛΩΣΗ

I. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	115
Α. Έννοια και νομική φύση Ναύλωσης.....	115
α. Έννοια Ναύλωσης.....	115
β. Νομική φύση της Ναύλωσης.....	115
B. ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ	116
α. Ναύλωση χώρου.....	116
β. Μεταφορά πραγμάτων.....	118
γ. Μεταφορά επιβάτη.....	119

Γ. ΤΑ ΜΕΡΗ ΤΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ	120
α. Εκναυλωτής, Ναυλωτής, Παραλήπτης φορτίου.....	120
β. Σύμβαση Ναύλωσης ανάμεσα στον Εκναυλωτή και Ναυλωτή....	121
Δ. Κατάρτιση της Σύμβασης Ναύλωσης	122
α. Σύμβασης Ναύλωσης χώρου.....	122
β. Σύμβαση Μεταφοράς Πραγμάτων.....	123
γ. Σύμβαση Μεταφοράς Επιβάτη.....	123
II. ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΛΩΣΗΣ	124
A. Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή	124
α. Υποχρεώσεις σχετικές με το πλοίο.....	124
1. Υποχρέωση πριν από τη μεταφορά.....	125
αα. Χρησιμοποίηση συμφωνημένου πλοίου.....	125
ββ. Χρησιμοποίηση κατάλληλου πλοίου.....	125
γγ. Υποχρέωση άμεσου απόπλου του πλοίου.....	127
δδ. Υποχρέωση αναμονής, υπεραναμονής και ανθυπερμονής.....	127
2. Υποχρέωση κατά τη μεταφορά και μετά την άφιξη στο λιμάνι προορισμού.....	132
αα. Υποχρέωση κατά τη μεταφορά.....	132
ββ. Υποχρέωση κατά την άφιξη στο λιμάνι προορισμού.....	134
β. Υποχρεώσεις σχετικές με το φορτίο.....	136
1. Φόρτωση και Εκφόρτωση.....	136
2. Υποχρέωση Φόρτωσης και Στοιβασίας.....	138
3. Υποχρέωση Εκφόρτωσης και παράδοσης του φορτίου.....	140
γ. Υποχρέωση για έκδοση φορτωτικής.....	141
1. Γενικά περί φορτωτικής.....	141
2. Έκδοση της φορτωτικής.....	141
3. Περιεχόμενο της φορτωτικής.....	142
4. Έγγραφα και Συστήματα που προτείνονται ως υποκατάστατα της φορτωτικής.....	146
B. Ευθύνη και Ανεύθυνο του Εκναυλωτή	151
α. Ευθύνη του εκναυλωτή.....	151
1. Χαρακτηριστικά της ευθύνης του εκναυλωτή.....	151
2. Προϋποθέσεις για την ευθύνη του εκναυλωτή.....	152
3. Ζημιές για τις οποίες ευθύνεται ο εκναυλωτής.....	153
4. Ζημιές για τις οποίες δεν ευθύνεται ο εκναυλωτής.....	155

5. Αποκατάσταση της ζημιάς.....	158
6. Περιορισμός της αποζημίωσης.....	159
7. Παύση της ευθύνης του εκναυλωτή.....	160
β. Ανεύθυνο του Εκναυλωτή.....	162
1. Το ανεύθυνο του εκναυλωτή από το νόμο	162
2. Συμβατική απαλλαγή του εκναυλωτή από την ευθύνη του.....	172
Γ. Υποχρεώσεις του Ναυλωτή.....	180
α. Υποχρέωση καταβολής του Ναύλου.....	180
β. Έννοια, Αντικείμενο και το Ύψος του Ναύλου.....	181
γ. Τρόποι προσδιορισμού του Ναύλου.....	184
δ. Νεκρός Ναύλος.....	187
ε. Χρόνος και τόπος καταβολής του Ναύλου.....	187
στ. Οφειλέτης του Ναύλου.....	188
ζ. Δανειστής του Ναύλου.....	190
III. ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ.....	192
A. Υπαναχώρηση και Καταγγελία.....	192
α. Γενικές παρατηρήσεις	192
β. Νομική φύση του δικαιώματος Υπαναχώρησης του Ναυλωτή.....	193
γ. Άσκηση του δικαιώματος Υπαναχώρησης του Ναυλωτή.....	194
δ. Συνέπειες Υπαναχώρησης.....	195
B. Ανυπαίτια αδυναμία παροχής	197
α. Τυχαία περιστατικά που ανάγονται στην πλευρά του Εκναυλωτή.....	197
1. Τυχαία περιστατικά πριν από την έναρξη του πλου.....	197
2. Τυχαία περιστατικά μετά την έναρξη του πλου.....	198
3. Τυχαία περιστατικά που συνεπάγονται πρόσκαιρη διακοπή του πλου.....	200
β. Τυχαία περιστατικά που ανάγονται στην πλευρά του Ναυλωτή.....	201
1. Τυχαία απώλεια πραγμάτων πριν από τη φόρτωση ή μετά τη Φόρτωση.....	202
2. Τυχαία απώλεια πραγμάτων μετά τον απόπλου.....	203
γ. Γενικές ρυθμίσεις για την ανώμαλη εξέλιξη της Σύμβασης Ναύλωσης.....	204
1. Υποχρεώσεις και δικαιώματα του εκναυλωτή μετά τη λύση της Σύμβασης.....	204
2. Δικαιώματα και υποχρεώσεις των μερών σε περίπτωση τυχαίας λύσεως της Σύμβασης	206

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΝΑΓΚΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο ΚΟΙΝΗ ΑΒΑΡΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ

I. ΓΕΝΙΚΑ.....	208
II. ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ.....	208
III. ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ.....	210
IV. Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ.....	212
V. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ.....	213
VI. ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ.....	214
VII. ΕΚΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΟΙΝΗ ΑΒΑΡΙΑ.....	215
VIII. ΤΟΠΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ.....	216

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

II. ΓΕΝΙΚΑ.....	218
III. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΖΗΜΙΩΝ.....	218
IV. ΕΥΘΥΝΗ ΕΝΕΚΑ ΘΑΝΑΤΟΥ Ή ΒΛΑΒΗ ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ Ή ΤΗΣ ΥΓΕΙΑΣ.....	223
V. ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ.....	224
VI. ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΔΙΩΞΗ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΑ ΣΥΓΚΡΟΥΣΘΕΝΤΑ ΠΛΟΙΑ.....	226

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ

I. ΓΕΝΙΚΑ.....	229
II. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ.....	229
Α. Πλοίο.....	229
Β. Πράγματα.....	230
Γ. Ναύλος.....	230
Δ. Φορτίο.....	230
Ε. Επιβάτες.....	230
III. ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΤΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ.....	231
IV. Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΠΕΡΙ ΑΜΟΙΒΗΣ.....	232
V. ΜΗ ΥΠΑΡΞΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ.....	233
VI. ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΤΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ.....	234

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

I. ΓΕΝΙΚΑ.....	237
II. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	237
III. ΕΝΑΡΞΗ ΚΑΙ ΛΗΞΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	238
IV. ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ.....	240
V. ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ.....	240
VI. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΞΙΑ.....	241
VII. ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ.....	242
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	244
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	245

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η Ελλάδα είναι ναυτική χώρα με μοναδικό νησιωτικό σύμπλεγμα και τις πιο όμορφες και προσβάσιμες θάλασσες στον κόσμο.

Λόγω της γεωγραφικής της θέσης και της φυσιολογίας της, η εμπορική ναυτιλία έχει σηματοδοτήσει το λαό μας από τα αρχαία χρόνια. Η ναυτιλία προσδιόρισε το χαρακτήρα της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής των Ελλήνων. Η θέση της χώρας μας στο χάρτη ευνοεί την ανάπτυξη του εμπορίου και την ανταλλαγή πολιτιστικών στοιχείων με άλλες χώρες.

Από νωρίς έγινε κατανοητή η ανάγκη για ανάπτυξη της ναυτιλίας και σ' αυτό βοήθησαν και οι Ελληνικές Τράπεζες με την χρηματοδότηση αρκετών επιχειρήσεων ακτοπλοΐας.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μεγάλη ανάπτυξη της Εμπορικής Ναυτιλίας. Τα δρομολόγια μέσω της θάλασσας πληθαίνουν και τα λιμάνια επεκτείνονται, ώστε να έχουν τη δυνατότητα προσάραξης περισσότερων και μεγαλύτερων πλοίων.

Η επικοινωνία της χώρας μας με τις γείτονες χώρες είναι καθημερινή και πιο συχνή. Πολλές παραλιακές πόλεις όπως π.χ. η Ηγουμενίτσα αναπτύσσονται με γρήγορους ρυθμούς. Οι αποστάσεις ανάμεσα στις χώρες μέσω των θαλάσσιων δρόμων μικραίνουν συνεχώς.

Όμως παρότι έχει σημειωθεί μεγάλη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια χρησιμοποιώντας νέες μεθόδους τεχνολογίας, παρατηρούνται αρκετές παραλείψεις σε θέματα ασφάλειας.

Σημαντικές παραλείψεις αλλά και σφάλματα υπευθύνων είναι ορατά ακόμη και σήμερα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το ναυάγιο του πλοίου "Εξπρές ΣΑΜΙΝΑ" στο Αιγαίο πριν από ένα χρόνο.

Παρόλα αυτά όμως η ναυτιλία έχει τη δυνατότητα να μειώσει τα προβλήματα αυτά, με καλύτερους και πιο συχνούς ελέγχους σε θέματα ασφαλείας καθώς επίσης και με καλύτερη εκπαίδευση των αρμοδίων.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΤΟ ΠΛΟΙΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΗ ΦΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το πλοίο αποτελεί τη βασική έννοια του ναυτικού δικαίου διότι το μεγαλύτερο μέρος της ανθρώπινης δραστηριότητας στη θάλασσα ασκείται επάνω σε αυτό , είτε με τη βοήθεια αυτού.

I. ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

A. Πλοίο κατά τον ΚΙΝΔ

Βάση του άρθρου 1 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ " Πλοίον, κατά την έννοια του παρόντος νόμου , είναι πάλν σκάφος , χωρητικότητας καθαράς τουλάχιστον δέκα κόρων , προωρισμένον όπως κινείται αυτοδύναμωσ εν θαλλάση " .

α. Σκάφος, δηλαδή κοίλο σώμα ανεξάρτητα απο το σχήμα του.

Δεν είναι σκάφος κάθετι που επιπλέει αν έχει επίπεδη επιφάνεια π.χ σχεδίες απο κορμούς δέντρων. Πρέπει όμως να σημειωθεί οτι όλα σχεδόν τα πλοία έχουν μακρόστενο σχήμα. Λέγοντας κοίλο σώμα , συνήθως εννοούμε το μη

συμπαγές το εσωτερικό , το κούφιο , το κενό. Σε αυτή τη περίπτωση συναντάμε τα ιστιοφόρα πλοία τα οποία δεν περιέχουν μηχανή. Υπάρχει όμως και η περίπτωση , που η ιδιότητα του κοίλου σώματος να υπάρχει μερικώς, δηλαδή σε μέρος του πλοίου να υπάρχει η μηχανή και σε άλλο μέρος να είναι κενό για την πραγματοποίηση μεταφοράς πραγμάτων. Η περίπτωση αυτή αναφέρεται στα φορτηγά πλοία.

β. Χωρητικότητα καθαρή δέκα τουλάχιστον κόρους.

Είναι απαραίτητο να αναλύσουμε τις έννοιες ολική χωρητικότητα και καθαρή χωρητικότητα.

Ως "ολική χωρητικότητα" θεωρείται αυτή που περιλαμβάνει όλους τους χώρους που βρίσκονται κάτω απο το ανώτατο κατάστρωμα του πλοίου , καθώς επίσης και τα κλειστά χωρίσματα που βρίσκονται πάνω απο το κατάστρωμα ή κάτω απο τη γέφυρα του πλοίου . Η "καθαρή χωρητικότητα" είναι αυτή που μένει όταν απο τον αριθμό της ολικής χωρητικότητας αφαιρεθούν οι χώροι του πλοίου που δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά των εμπορευμάτων ή των επιβατών , π.χ. τα μηχανοστάσια , τα μαγειρία , τα καταλύματα του πλοίου. Το πλοίο πρέπει να έχει καθαρή χωρητικότητα δέκα τουλάχιστον κόρων (κάθε κόρος είναι 2,83 κυβικά μέτρα ή 100 αγγλικά κυβικά πόδια).

γ. Αυτοδύναμη κίνηση

" Αυτοδύναμη κίνηση" , σημαίνει οτι το πλοίο πρέπει να διαθέτει δικά του μέσα πλεύσης και προώθησης. Ο τρόπος με τον οποίο παράγεται η κίνηση δεν έχει σημασία . Βάση του άρθρου I του ΚΙΝΔ , πλοία είναι αυτά που

κινούνται με ανθρώπινη δύναμη (κωπηλατά πλοία) , με φυσική δύναμη (ιστιοφόρα) , με τεχνικά μέσα κάθε είδους (ατμοκίνητα , ηλεκτροκίνητα , ατομικά ή πυρικά πλοία κ.τ.λ). Αντίθετα δεν είναι "πλοία" κατά το νόμο, τα σκάφη που δεν έχουν αυτοδύναμη και έλκονται. Τέτοια είναι :οι φορτηγίδες , οι βυθοκόροι , οι πλωτοί γερανοί , οι πλωτές δεξαμενές , οι επιπλέοντες φάροι , οι πλωτές αποβάθρες.

δ. Προορισμός κινήσεως στη θάλασσα.

Κατά το νόμο , πλοία είναι μόνο τα θαλασσοπόρα , συνεπώς , αποκλείονται απο την έννοια του πλοίου τα σκάφη που πλέουν σε εσωτερικά ύδατα , τα οποία και θεωρούνται ως πλωτά ναυπηγήματα. Για την έννοια του πλοίου είναι αδιάφορος ο συγκεκριμένος θαλάσσιος χώρος όπου κινείται το πλοίο , όπως και η απόσταση την οποία διανύει. Πλοία μπορούν να θεωρηθούν τόσο τα ποντοπόρα όσο και τα ακτοπλοϊκά , αλλά και εκείνα τα οποία έχουν προορισμό να κινούνται κάτω απο τη θάλασσα , δηλαδή τα υποβρύχια.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω , ο νόμος εκτός απο ικανότητα προς κίνηση στη θάλασσα απαιτεί και προορισμό. Επομένως , η ευκαιριακή πλεύση στη θάλασσα δεν αρκεί για την έννοια του πλοίου. Γι 'αυτό , δεν θεωρούνται πλοία τα υδροπλάνα , που έχουν την ικανότητα να πλέουν στη θάλασσα κατά την αποθαλάσσωση και την προσθαλάσσωση , είναι όμως προορισμένα να κινούνται στον αέρα. Αντίθετα , πλοία είναι τα ιπτάμενα πλοία , γιατί αυτά έχουν προορισμό να πλέουν στη θάλασσα.

B. Πλωτό Ναυπήγημα

Δεν μπορούν να θεωρηθούν πλοία , τα υδροπλάνα , τα αμφίβια αυτοκίνητα γιατί η κίνησή τους στη θάλασσα είναι επιβοηθητική , τα σκάφη σταθερά και μόνιμα στη θάλασσα τα οποία χρησιμοποιούνται για ποικίλους σκοπούς όπως για κατοικία , ξενοδοχεία , εστιατόρια , χορευτικά κέντρα.

Γ. Σημασία διάκρισης πλοίου - πλωτού ναυπηγήματος

Το ναυπήγημα το οποίο δε συγκεντρώνει ένα τουλάχιστο απο τα στοιχεία του άρθρου 1 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ θεωρείται οτι είναι " πλωτό ναυπήγημα " εφ' όσον επιπλέει.

Πλωτό ναυπήγημα , είναι το σκάφος που έχει χωρητικότητα κάτω απο δέκα κόρους , δεν έχει αυτοδύναμη κίνηση έχει σταθερή παραμονή και έχει προορισμό να πλέει σε εσωτερικά ύδατα(ποταμούς και λίμνες).Τα πλωτά ναυπηγήματα , αν και δεν είναι πλοία κατά τον ΚΙΝΔ , μπορεί να θεωρηθούν πλοία σύμφωνα με άλλα νομοθετήματα. Ακόμη , μπορεί να είναι πλοία με την επιστημονική έννοια του όρου , όπου κατά επιστημονική ή τεχνική έννοια , πλοίο είναι κάθε σκάφος ικανό να πλέει στο νερό και να εκτελεί ναυτιλιακό προορισμό. Στα πλωτά ναυπηγήματα δεν εφαρμόζονται κατ' αρχήν, οι διατάξεις του ΚΙΝΔ.Το νομικό καθεστώς που τα διέπει καθορίζεται απο τις διατάξεις του κοινού δικαίου και μάλιστα αυτές που εφαρμόζονται για τα κινητά.

Η διάκριση μεταξύ πλοίου και πλωτού ναυπηγήματος , όμως δεν στερείται της εφαρμογής ορισμένων διατάξεων του ΚΙΝΔ. Έτσι , στα πλωτά

ναυπηγήματα εφαρμόζονται αναλογικά οι διατάξεις του ΚΙΝΔ , στις εξής περιπτώσεις :

- περί πλοιάρχου και πληρώματος
- περί ναύλωσης
- περί μεταβίβασης της κυριότητας πλοίου
- περί σύγκρουσης πλοίων
- περί απαιτήσεων της επιθαλάσσιας αρωγής
- περί θαλάσσιας ασφάλισης

Σε αντίθεση , δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του ΚΙΝΔ στις εξής περιπτώσεις :

- περί συμπλοιοκτησίας
- περί ευθύνης του πλοιοκτήτη
- περί υποθήκης πλοίων
- περί ναυτικών προνομίων
- περί κατάσχεσης και αναγκαστικής εκτέλεσης
- περί κοινής αβαρίας και συνεισφοράς
- περί παραγραφής

II.ΝΟΜΙΚΗ ΦΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Ο νόμος αντιμετωπίζει πολλές φορές το πλοίο ως ακίνητο πράγμα , αλλά και ως σύνθετο κινητό πράγμα.

Α. Περιπτώσεις αντιμετώπισης του πλοίου ως ακίνητο

Ο ΚΙΝΔ δεν καθορίζει αν το πλοίο είναι κινητό ή ακίνητο , όπως καθόριζε το δίκαιο που ίσχυε πριν απο αυτά κι αυτό επειδή θεωρήθηκε ότι πρόκειται για κινητό. Εξαιτίας όμως της μεγάλης σημασίας που έχουν τα πλοία για την εθνική μας οικονομία , καθώς επίσης και της μεγάλης αξίας την οποία αντιπροσωπεύουν , ο νομοθέτης έχει επεκτείνει και σ ' αυτά ορισμένες διατάξεις , που ισχύουν μόνο για τα ακίνητα και όχι για τα κινητά.

Οι κυριότερες απο τις διατάξεις αυτές είναι οι εξής :

(α) Για τη μεταβίβαση της κυριότητας πλοίου απαιτείται συμφωνία μεταξύ του κυρίου και αυτού που αποκτά ότι "διά νόμιμον τινά αιτίαν " μεταβιβάζεται η κυριότητα απο τον ένα στον άλλον , συμφωνία που δεν υφίσταται όταν πρόκειται για άλλα κινητά πράγματα. Η συμφωνία αυτή πρέπει να γίνει γραπτά και κατόπιν να καταχωρηθεί στο νηολόγιο. Πραγματοποιείται δηλαδή διαδικασία αντίστοιχη με την μεταγραφή των ακινήτων.

(β) Το νομικό παράδοξο αποτελεί η εφαρμογή του θεσμού της υποθήκης στα πλοία , ο οποίος όπως είναι γνωστό είναι θεσμός που υφίσταται μόνο για τα ακίνητα. Η ναυτική υποθήκη είναι εμπράγματο βάρος επί του πλοίου , η οποία συνίσταται μέσω δήλωσης του πλοιοκτήτη ή του κυρίου του πλοίου ενώπιω συμβολαιογράφου και με εγγραφή στο ναυτικό υποθηκολόγιο με σκοπό εξασφάλισης των απαιτήσεων των δανειστών.

Αντικείμενο υποθήκης είναι το πλοίο , η μερίδα του πλοίου ή ακόμα και η επικαρπία του πλοίου. Για τη σύσταση υποθήκης απαιτείται η ύπαρξη δύο

όρων. Η ύπαρξη τίτλου υποθήκης και η εγγραφή της υποθήκης στο υποθηκολόγιο.

Στο περιεχόμενο της δήλωσης της υποθήκης αναγράφονται τα εξής βασικά στοιχεία : Τα κατά το κοινό δίκαιο στοιχεία , η περιγραφή του πλοίου , ο διορισμός αντικλήτου και η αποθήκευση ναυπηγούμενου πλοίου.

Απο την εγγραφή της υποθήκης στο υποθηκολόγιο εξάγονται και κάποια αποτελέσματα τα οποία αφορούν τη μετανηολόγηση , τη μετονομασία και την εκποίηση του ενυπόθηκου πλοίου , τα οποία αναλύονται παρακάτω :

- Μετανηολόγηση. Απαγορεύεται η μετανηολόγηση του πλοίου , αν δεν υπάρχει έγγραφη συναίνεση των ενυπόθηκων δανειστών. Η συναίνεση μπορεί να δωθεί και με ιδιωτικό έγγραφο.

- Μετονομασία. Απαγορεύεται η μετονομασία του πλοίου , χωρίς την έγγραφη συναίνεση των ενυπόθηκων δανειστών.

- Εκποίηση ενυπόθηκου πλοίου. Η δικαιοπρακτική εκποίηση του πλοίου , είναι άκυρη εάν δεν γίνει με συναίνεση του ενυπόθηκου δανειστή.

(γ) Για την απόκτηση της κυριότητας του πλοίου με χρησικτησία απαιτείται ύπαρξη νόμιμου τίτλου , που να έχει κανονικά εγγραφεί στο νηολόγιο.

(δ) Το έγγραφο του Α. Κ σχετικά με την κτήση κινητού απο μη κύριο δεν έχει εφαρμογή όταν πρόκειται για πλοία.

(ε) Η κατάσχεση και η αναγκαστική εκτέλεση των πλοίων αναφέρεται τόσο στο καθελκυσθέν , όσο και στο ναυπηγούμενο πλοίο το οποίο όμως πρέπει να έχει καταχωρηθεί στο νηολόγιο.

Αντικείμενο κατάσχεσης μπορεί να θεωρηθεί το πλοίο , τα συστατικά αυτού καθώς και τα παραρτήματα.

Η συντηρητική κατάσχεση προϋποθέτει την ειδική άδεια του προέδρου των πρωτοδικών με την οποία προσδιορίζεται ατομικά το υπό κατάσχεση πλοίο. Το αποτέλεσμα απο τη συντηρητική κατάσχεση είναι ότι ο λιμενάρχης του λιμένα πρέπει να απαγορεύει τον απόπλου παίρνοντας οποιαδήποτε μέτρα χρειάζονται. Είναι υποχρεωμένος να εμποδίσει τον απόπλου εφ ' όσον η κατάσχεση είναι τυπικά έγκυρη.

Η αναγκαστική εκτέλεση μπορεί να γίνει απο κάθε δανειστή του πλοίου , μέσω δικαστικού κλητήρα και βάση έκθεσης την οποία έχει συντάξει ο ίδιος. Αντίγραφο της έκθεσης δίδεται στην λιμενική αρχή. Το αποτέλεσμα απο την αναγκαστική εκτέλεση του πλοίου είναι η παρεμπόδιση του πλου.

Β. Το πλοίο ως σύνθετο κινητό πράγμα

Το πλοίο ως σύνθετο κινητό πράγμα , αποτελείται απο το σκάφος και απο άλλα πράγματα τα οποία είναι στενά συνδεδεμένα με το σκάφος , αλλά και μεταξύ τους. Χρειάζεται να εξακριβωθεί η νομική σχέση των πραγμάτων αυτών προς το σκάφος καθώς και να καθορισθεί αν οι έννομες σχέσεις που αφορούν το πλοίο καλύπτουν και αυτά.

Η διάκριση των πραγμάτων γίνεται σε **συστατικά και παραρτήματα**.

α. Συστατικά του πλοίου.

Συστατικά του πλοίου θεωρούνται όλα εκείνα τα οποία βοηθούν το πλοίο στην πλεύση του και έχουν ουσιώδη σημασία για το πλοίο. Ως **ουσιώδη**

συστατικά μπορούν να θεωρηθούν οι κινητήριες μηχανές του πλοίου , οι λέβητες, το πηδάλιο , οι ιστοί , τα ίστια του ιστιοφόρου πλοίου , οι έλικες , οι καπνοδόχοι. Όλα αυτά , δεν μπορούν να αποχωριστούν απο το σκάφος χωρίς βλάβη ή χωρίς αλλοίωση της ουσίας ή του πραγματικού προορισμού των ιδίων ή του σκάφους.

Αντίθετα , **επουσιώδη** συστατικά θεωρούνται η άγκυρα , η τηλεγραφική και η τηλεφωνική συσκευή , η συσκευή ραδιοεντοπισμού , οι βοηθητικές μηχανές του ιστιοφόρου πλοίου.

β. Παραρτήματα του πλοίου.

Παραρτήματα είναι τα κινητά πράγματα , τα οποία προορίζονται για τη διαρκή εξυπηρέτηση του οικονομικού σκοπού του πλοίου. Ως παραρτήματα μπορούν να θεωρηθούν οι αντλίες , τα βαρέλια του νερού , οι βάρκες , οι βενζινάκατοι , τα σωσίβια , τα ναυπλιακά έγγραφα , οι πυξίδες , τα αλιευτικά εργαλεία για τα αλιευτικά πλοία , το έρμα , ασύρματος.

Η διάκριση συστατικών - ουσιωδών και επουσιωδών - και παραρτημάτων δεν είναι πάντα εύκολη. Δυσκολίες παρουσιάζει η ένταξή τους στα παραρτήματα ή στα επουσιώδη συστατικά , σ'αυτά δηλαδή που είναι επιδεκτικά αποχωρισμού.

γ. Ορισμένα πράγματα δε θεωρούνται ούτε παραρτήματα , αλλά ούτε και συστατικά.

Τέτοια είναι : τα καύσιμα , οι προμήθειες του πλοίου για διατροφή των προσώπων , γιατί είναι αναλώσιμα και γι' αυτό χρησιμοποιούνται προσωρινά

και όχι διαρκώς. Το ίδιο μπορούμε να υποστηρίξουμε και για το ναύλο. Το γεγονός ότι ο ναύλος ακολουθεί την τύχη του πλοίου βάση των άρθρων 85 και 205 του ΚΙΝΔ δε σημαίνει ότι εξομοιώνεται με παράρτημα.

ΙΙΙ. ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η ανάπτυξη της ναυτιλίας συνδέθηκε με την εξειδίκευση και τον καταμερισμό του έργου των θαλασσιών μεταφορών, που έγινε παράλληλα με την αύξηση των μεγεθών των πλοίων και την αύξηση της ταχύτητας. Η εξειδίκευση στις θαλάσσιες μεταφορές σημαίνει την κατασκευή των πλοίων προσαρμοσμένων στις ανάγκες και τις ιδιότητες του φορτίου. Η ναυπήγηση τέτοιων πλοίων είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους μεταφοράς ανά μονάδα μεταφερόμενου φορτίου.

Οι κυριότερες κατηγορίες πλοίων ανάλογα με το αντικείμενο της μεταφοράς και τη διαρρύθμιση των χώρων χρήσεως είναι :

Α. Φορτηγά

Φορτηγά πλοία, είναι αυτά τα οποία προορίζονται για μεταφορές φορτίων και ανάλογα με το είδος του φορτίου, την εκτέλεση ή μη δρομολογιακών γραμμών ή τη δομή του πλοίου διακρίνονται :

α. Ξηρού φορτίου, τα οποία είναι : ελεύθερα φορτηγά πλοία - tramps και τα φορτηγά πλοία γραμμών που εξυπηρετούν τις ανάγκες μεταφορών καθορισμένης δρομολογιακής γραμμής.

β. Υγρού φορτίου, τα οποία είναι : δεξαμενόπλοια, πετρελαιοφόρα, υγραεροφόρα, οινοφόρα.

γ. Μικτού φορτίου.

δ. Πλοία ειδικών φορτίων , τα οποία αποτελούν παραπέρα εξειδίκευση των ελεύθερων φορτηγών πλοίων και των πλοίων γραμμών. Τέτοια πλοία είναι : τα μεταλλοφορά , τα γαιανθρακοφόρα , τα πλοία για μεταφορά ξυλείας , χαρτοπολτού , πλοία ψυγεία κ.α..

Β. Επιβατηγά

Επιβατηγά πλοία , τα οποία λόγω της κατασκευής τους έχουν προορισμό τη μεταφορά επιβατηγών και διακρίνονται σε :

- α. Αμιγή επιβατηγά** , όπως ωκεανοφόρα , ακτοπλοικά.
- β. Μικτά** , τα οποία διαθέτουν χώρους και για μεταφορές πραγμάτων.
- γ. Επιβατηγά περιηγητικών και τουριστικών πλοίων.**
- δ. Επιβατηγά οχηματαγωγά.**

Γ. Πλοία ειδικού προορισμού

Πλοία ειδικού προορισμού , τα οποία είναι κατασκευασμένα για να εξυπηρετούν τις ανάγκες και τις ιδιότητες ειδικών φορτίων ή να εξυπηρετούν ειδικούς σκοπούς. Τα πλοία αυτά είναι :

- α. Πλοία ψυγεία**
- β. Αλιευτικά , φαλινοθηρικά.**
- γ. Επιστημονικά** (ωκεανογραφικά , μετεωρολογικά).
- δ. Τεχνικά** (πλοία ποντίσεως καλωδίων , φάρόπλοια).
- ε. Πλοία αναψυχής και εκπαιδευτικά.**

Δ. Πλοία βοηθητικής Ναυτιλίας

Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας , τα οποία αποτελούν βοηθητικά μέσα των πλοίων και των λιμένων ή εξυπηρετούν συμπληρωματικά τις θαλάσσιες μεταφορές. Τέτοια είναι :

α. Τα πλωτά ναυπηγήματα , δηλαδή βυθοκόροι , φορτηγίδες , πλωτές δεξαμενές.

β. Τα βοηθητικά πλοία ανοικτής θαλάσσης , όπως παγοθραυστικά , ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά , πλοηγίδες.

γ. Τα πλοία μεσογειακών υδάτων , όπως ποταμόπλοια , λιμενόπλοια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ

ΔΙΚΑΙΟ

Το ελληνικό ναυτικό δίκαιο , περιλαμβάνεται σε δύο βασικά νομοθετήματα :
Στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και στον Κώδικα Δημοσίου
Ναυτικού Δικαίου.

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου αναφέρει τα στοιχεία τα οποία
απαραιτήτως πρέπει να φέρει το κάθε πλοίο.

I. ΙΘΑΓΕΝΕΙΑ - ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Η ιθαγένεια του πλοίου εκδηλώνεται εξωτερικά με τη σημαία την οποία
φέρει. Το πλοίο θεωρείται ως έδαφος της πολιτείας , της οποίας την σημαία
φέρει , όταν βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα. Έτσι , όταν το πλοίο
βρίσκεται έξω από τα όρια της πολιτείας θεωρείται ότι αποτελεί τμήμα της.

Για το χαρακτηρισμό ενός πλοίου ως ελληνικό , απαραίτητη είναι η ελληνική
ιδιοκτησία πάνω στο πλοίο και η εγγραφή του σε ελληνικό νηολόγιο. Το
δίκαιο της πολιτείας , της οποίας την σημαία φέρει το πλοίο , εφαρμόζεται
στις σχέσεις που αφορούν το πλοίο , καθώς και στις σχέσεις των προσώπων
και πραγμάτων που βρίσκονται πάνω σε αυτό.

A. Αναγνώριση ως ελληνικό πλοίο

Για την αναγνώριση ενός πλοίου ως ελληνικό , απαιτούνται ορισμένες
ουσιαστικές και τυπικές προϋποθέσεις.

Ως ουσιαστική προϋπόθεση θεωρείται η ελληνική ιδιοκτησία κατά ορισμένο ποσοστό. Το ποσοστό αυτό ορίζεται πάνω από το 50 % , δηλαδή πρέπει να ανήκει η κυριότητα του πλοίου σε Έλληνες πάνω από το 50 %. Για να αναγνωριστεί ένα πλοίο , το οποίο ανήκει σε εταιρεία , ως ελληνικό απαιτούνται δύο προϋποθέσεις : Πρώτον , η έδρα της εταιρείας να βρίσκεται στην Ελλάδα. Δεύτερον , να ανήκουν τα κεφάλαια της ελληνικής εταιρείας , κατά το ίδιο ποσοστό δηλαδή 50 % σε Έλληνες υπηκόους.

Εξαίρεση των παραπάνω αποτελεί η αναγνώριση ως ελληνικό πλοίο ολικής χωρητικότητας πάνω των 1500 κόρων το οποίο ανήκει ολοκληρωτικά σε αλλοδαπούς.

Τυπική προϋπόθεση για την απόκτηση της ελληνικής ιθαγένειας , θεωρείται η εγγραφή του πλοίου σε ελληνικό νηολόγιο. Το νηολόγιο είναι δημόσιο αριθμημένο βιβλίο , το οποίο τηρούν τα λιμεναρχεία της χώρας καθώς και οι προξενικές αρχές του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης. Συνεπώς , η εγγραφή του πλοίου σε ελληνικό νηολόγιο μπορεί να γίνει τόσο στην Ελλάδα , όσο και στο εξωτερικό.

Η νηολόγηση του πλοίου γίνεται ύστερα από απαίτηση του ενδιαφερόμενου. Αν το πλοίο αποκτήθηκε από αλλοδαπή , η εγγραφή του στο νηολόγιο γίνεται ύστερα από τον εκτελωνισμό και την καταμέτρηση.

Β. Ελληνική Εθνικότητα

Μετά την καταχώρηση του πλοίου στο νηολόγιο , χορηγείται ύστερα από εντολή του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας , έγγραφο για την αναγνώριση

του πλοίου ως ελληνικό. Το έγγραφο αυτό ονομάζεται έγγραφο εθνικότητας.

Το έγγραφο εθνικότητας περιλαμβάνει τα στοιχεία που ορίζει ο νόμος με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του ΚΙΝΔ , φυλάσσεται πάνω στο πλοίο και παίζει το ρόλο του διαβατηρίου του πλοίου.

Σε ολική χωρητικότητα πάνω των 25 κόρων χορηγείται , εκτός απο το έγγραφο εθνικότητας και ένα άλλο έγγραφο , το οποίο ονομάζεται ναυτιλιακό δίπλωμα.

Το πλοίο που αναγνωρίστηκε ως ελληνικό μετά την νηολόγησή του , έχει δικαίωμα και υποχρέωση να φέρει την ελληνική σημαία η οποία αποτελεί εξωτερικά την ένδειξη της ιθαγένειας του.

Γ. Απώλεια της Ελληνικής Εθνικότητας

Το πλοίο μπορεί για διάφορους λόγους να χάσει την ελληνική εθνικότητά του. Κατά κύριο λόγο η ελληνική εθνικότητα χάνεται για λόγους που αφορούν το πλοίο. Συγκεκριμένα έχουμε απώλεια της εθνικότητας στις εξής περιπτώσεις :

- Όταν το πλοίο είναι ανίκανο προς πλού.
- Όταν το πλοίο χαθεί ολοκληρωτικά .
- Όταν το πλοίο απουσιάζει χωρίς ειδήσεις για ένα εξάμηνο και πιθανολογείται η απώλειά του.

Η ελληνική εθνικότητα του πλοίου μπορεί να χαθεί και όταν εκλείψουν οι προϋποθέσεις που είναι απαραίτητες για την απόκτησή της. Συγκεκριμένα , το πλοίο χάνει την ελληνική εθνικότητα :

- Όταν περιέλθει κατά οποιονδήποτε τρόπο σε αλλοδαπούς , κατά το ποσοστό τουλάχιστον 50 %.
- Όταν το πλοίο ανήκει σε εταιρεία και η εταιρεία μεταφέρει την έδρα της στο εξωτερικό. Επίσης ,όταν τα κεφάλαια της εταιρείας περιέλθουν σε αλλοδαπούς κατά ποσοστό τουλάχιστον 50 %.
- Όταν μετανηολογηθεί σε αλλοδαπό νηολόγιο.

Σε περίπτωση απώλειας της ελληνικής εθνικότητας καθώς επίσης και σε περίπτωση απώλειας του πλοίου , ο αρμόδιος λιμενικός προβαίνει σε διαγραφή του πλοίου απο το νηολόγιο. Ο κύριος του πλοίου , στην περίπτωση αυτή, είναι υποχρεωμένος να επιστρέψει το έγγραφο εθνικότητας και το ναυτιλιακό δίπλωμα.

II. ΕΞΑΤΟΜΙΚΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Η εξατομίκευση του πλοίου γίνεται με γνωρίσματα σταθερά. Τέτοια γνωρίσματα είναι :

A. Το όνομα του πλοίου

Το όνομα του πλοίου , αποτελεί βασικό γνώρισμα για κάθε πλοίο. Η εκλογή του ονόματος του πλοίου είναι απολύτως ελεύθερη και γίνεται απο τον κύριο ή τον πλοιοκτήτη κατά τη νηολόγηση του πλοίου. Το όνομα αποτελείται απο μία ή περισσότερες λέξεις και χρησιμεύει όχι μόνο ως στοιχείο εξατομίκευσης και διάκρισης από άλλα πλοία , αλλά και ως διακριτικό γνώρισμα της ναυτιλιακής εταιρείας στην οποία ανήκει το πλοίο.

Αναγράφεται στην πρύμνη του πλοίου , όπως και το λιμάνι νηολόγησης και μαζί με τα άλλα στοιχεία καταχωρείται στο νηολόγιο και περιλαμβάνεται στο έγγραφο εθνικότητας του πλοίου.

Επιτρέπεται αλλαγή της ονομασίας του πλοίου όταν ο κύριος του πλοίου ή ο πλοιοκτήτης το επιθυμεί για διάφορους λόγους. Καθώς επίσης ,είναι εφικτή η χρησιμοποίηση ενός ονόματος απο περισσότερα πλοία που ανήκουν σε διαφορετικούς κυρίους.

Β. Το διεθνές διακριτικό σήμα.

Το διεθνές διακριτικό σήμα σχηματίζεται με το συνδυασμό τεσσάρων γραμμάτων απο τα είκοσι έξι του λατινικού αλφαβήτου και απονέμεται απο την ελληνική αρχή μετά την καταμέτρηση και νηολόγηση του πλοίου. Για τα εμπορικά πλοία το διεθνές σήμα δηλώνεται με το γράμμα Η (HELLAS) και για τα πολεμικά πλοία με το γράμμα G (GREECE).

Γ. Η χωρητικότητα του πλοίου

Πριν απο την εγγραφή του πλοίου στο νηολόγιο πρέπει να καταμετρηθεί η χωρητικότητά του. Η καταμέτρηση της χωρητικότητας του πλοίου γίνεται απο την επιθεώρηση εμπορικών πλοίων ή την λιμενική αρχή ή απο τους νηογνώμονες.

α. Ολική και καθαρή χωρητικότητα .

Η χωρητικότητα του πλοίου διακρίνεται σε ολική και καθαρή χωρητικότητα.

Ολική χωρητικότητα (gross tonnage) θεωρείται αυτή που περιλαμβάνει όλους τους χώρους που βρίσκονται κάτω απο το ανώτατο κατάστρωμα ή κάτω απο την γέφυρα του πλοίου.

Καθαρή χωρητικότητα (net tonnage) είναι αυτή που μένει όταν απο τον αριθμό της ολικής χωρητικότητας αφαιρεθούν οι χώροι του πλοίου που δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν γαι τη μεταφορά των εμπορευμάτων ή των επιβατών , π.χ τα μηχανοστάσια, τα μαγειρία ,τα καταλύματα τυ πλοιάρχου κ.α..

Βάση της καθαρής χωρητικότητας , η οποία έχει ιδιαίτερη νομική σημασία καθορίζονται :

- Η έννοια του πλοίου.
- Η υποχρέωση χρησιμοποίησης διεθνούς σήματος.
- Τα φαρικά τέλη που έχει υποχρέωση να καταβάλλει το πλοίο.
- Η υποχρέωση πρόσληψης πλοηγού.

β. Καταμέτρηση της χωρητικότητας.

Η καταμέτρηση υπολογίζεται σε κόρους ,που είναι μονάδα μέτρησης όγκου ίση προς 2,83 κυβικά μέτρα ή 100 κυβικά αγγλικά πόδια.

γ. Νεκρό βάρος (dead weight)

Πολλές φορές στις συναλλαγές αντί της χωρητικότητας , αναφέρεται το νεκρό βάρος του πλοίου. Το νεκρό βάρος είναι το συνολικό βάρος σε τόννους του πλοίου , που μπορεί να φέρει το πλοίο σε φορτίο , καύσιμα , εφόδια , επιβάτες και πλήρωμα χωρίς να υπερβεί την γραμμή φόρτωσης. Η γραμμή φόρτωσης δείχνει το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα του πλοίου και

σημειώνεται στα πλευρά του πλοίου με το σήμα. Το νεκρό βάρος του πλοίου είναι συνήθως τριπλάσιο της χωρητικότητας του.

Α. Το λιμάνι Νηολόγησης

Το λιμάνι νηολόγησης εκλέγεται ελεύθερα απο τον κύριο του πλοίου. Αποτελεί την νόμιμη κατοικία του πλοίου και προσδιορίζει το κατά τόπο αρμόδιο δικαστήριο για τις διαφορές της συμπλοιοκτησίας καθώς και τον τόπο που υποβάλλεται η δήλωση για την παραχώρηση του πλοίου. Η ένδειξη του λιμένα νηολόγησης μαζί με τον αριθμό καταχώρησης του πλοίου στο νηολόγιο συμβάλλει στην διάκριση των πλοίων μεταξύ τους. Το λιμάνι νηολόγησης σημειώνεται μαζί με το όνομα στην πρύμνη του πλοίου.

Ε. Το μητρώο Σηματολογήσεων

Στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας τηρείται "μητρώο σηματολόγησης εμπορικών πλοίων" στο οποίο καταχωρούνται τα πλοία που υποβάλλονται σε σηματολόγηση. Σε σηματολόγηση υποβάλλονται μόνο τα εμπορικά πλοία καθαρής χωρητικότητας πάνω των 1500 κόρων.

III. ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Α. Η εγγραφή του πλοίου και των έννομων σχέσεων

Το σύστημα δημοσιότητας σχετικά με τα πλοία συνίσταται στην εγγραφή των πλοίων και των έννομων σχέσεων που τα αφορούν , σε βιβλία τα οποία είναι προσιτά σε όποιον θέλει να τα συμβουλευθεί.

Η δημοσιότητα των πλοίων και των έννομων σχέσεων που τα αφορούν έχει πολλαπλή χρησιμότητα γιατί :

- Συμπληρώνει στην εξατομίκευση του πλοίου.
- Συμβάλλει στην σταθερότητα και ασφάλεια των ναυτιλιακών συναλλαγών.
- Κάνει προσιτή την πληροφόρηση σχετικά με τα πλοία.
- Διευκολύνει την άσκηση της διοικητικής εποπτείας στα πλοία.

B. Βιβλία που τηρούνται

Για την δημοσιότητα των πλοίων και των έννομων σχέσεων τηρούνται ορισμένα βιβλία. Τα βιβλία αυτά είναι :

α. Νηολόγια

1. Τα νηολόγια είναι τα βιβλία στα οποία εγγράφονται όλα τα πλοία που να γνωρίζονται ως ελληνικά. Αντιστοιχούν στα βιβλία μεταγραφών των ακινήτων. Διαφέρουν όμως από αυτά , κυρίως , γιατί τηρούνται κατά μερίδες προσώπων.

Τα νηολόγια είναι τα βιβλία στα οποία εγγράφεται το πλοίο , κάθε μεταβίβαση του πλοίου με σύμβαση καθώς και η εφοπλιστική σχέση. Μέσω του Νηολογίου ορίζεται ο κύριος του πλοίου , ο εφοπλιστής αλλά και ο πλοιοκτήτης. Η εγγραφή στα νηολόγια γίνεται μέσω της πράξης νηολόγησης, η οποία αναγράφει τα παρακάτω ουσιώδη στοιχεία :

- Το όνομα του πλοιοκτήτη. Όταν αναφέρεται σε φυσικό πρόσωπο αναγράφεται το ονοματεπώνυμο. Σε περίπτωση νομικών προσώπων και εμπορικών εταιρειών με νομική προσωπικότητα αναγράφεται η επωνυμία

τους. Όταν αναφέρεται σε συμπλοιοκτησία , για το λόγο ότι δεν υπάρχει νομική προσωπικότητα και επομένως επωνυμία , αναγράφονται τα ονόματα των συμπλοιοκτητών.

- **Η ιθαγένεια του πλοιοκτήτη.** Αν πρόκειται για φυσικό πρόσωπο , αναγράφεται η προσωπική του ιθαγένεια και αν πρόκειται για νομικό πρόσωπο , αναγράφεται η ιθαγένεια του νομικού προσώπου.

- **Διορισμός αντικλήτου** ο οποίος κατοικεί στην Ελλάδα. Ο διορισμός γίνεται με σχετική δήλωση του πλοιοκτήτη κατά την εγγραφή της πράξης νηολόγησης και σκοπός του διορισμού είναι η ύπαρξη προσώπου στο οποίο πρέπει να γίνονται κοινοποιήσεις εγγράφων οι οποίες στη συνέχεια να περιέχονται στον πλοιοκτήτη.

- **Τίτλος κτήσης κυριότητας.** Πρέπει να αναφέρεται ο τρόπος κτήσης της κυριότητας του πλοίου. Υπάρχουν αρκετοί τρόποι κτήσης της κυριότητας του πλοίου , όπως η ναυπήγηση , η χρησικτησία , η διάθεση της μερίδας στο πλοίο στους συμπλοιοκτήτες , η σύμβαση , η κληρονομιά και η εγκατάλειψη στον ασφαλιστή.

- **Το όνομα του πλοίου.** Το όνομα του πλοίου αναγράφεται στην πρύμνη, μπορεί να είναι ανθρώπινο όνομα ή κάποιο ουσιαστικό.

- **Διεθνές σήμα.** Το διεθνές σήμα αποτελείται από τέσσερα γράμματα του διεθνούς σηματολογίου.

- **Διαστάσεις και χωρητικότητα του πλοίου βάση επίσημης καταμέτρησης.** Για τις διαστάσεις του πλοίου , πρέπει να αναφέρεται το μήκος , το ύψος και το πλάτος του πλοίου , ενώ για τη χωρητικότητα του πλοίου πρέπει να αναφέρεται τόσο η τελική όσο και η καθαρή χωρητικότητα.

- **Είδος της κινητήριας δύναμης** , όταν πρόκειται για μηχανοκίνητα πλοία και η δύναμη της μηχανής.

2. Εκτός απο το καθελκυσθέν πλοίο , πρέπει να αναγράφεται στο Νηολόγιο και το υπο ναυπήγηση πλοίο, δηλαδή το πλοίο το οποίο δεν έχει ολοκληρωθεί πλήρως η κατασκευή του.

Τα στοιχεία τα οποία αναγράφονται στην πράξη νηολόγησης είναι τα εξής :

- Το όνομα του ναυπηγείου και ο τόπος ναυπήγησης.

Το όνομα του ναυπηγείου αναφέρεται στην επωνυμία η οποία μπορεί να είναι είτε ατομική , είτε εταιρική. Ο τόπος ναυπήγησης αναφέρεται στο κράτος , την πόλη , το χωριό , την περιοχή όπου γίνεται η ναυπήγηση , ακόμα και στην ακριβή διεύθυνση των εγκαταστάσεων.

- Διορισμός αντικλήτου , ο οποίος κατοικεί στην Ελλάδα.

- Η ύλη απο την οποία κατασκευάζεται το πλοίο.

- Το όνομα του πλοίου. Αναγράφεται το όνομα το οποίο έχει δωθεί , και αν δεν έχει δωθεί ακόμα θα αναγραφεί το μελλοντικό του όνομα.

- Οι προβλεπόμενες διαστάσεις και χωρητικότητα του πλοίου.

Προβλεπόμενες διαστάσεις είναι οι διαστάσεις οι οποίες προβλέπονται στο σχέδιο του πλοίου , δηλαδή το ύψος , το μήκος και το πλάτος. Στην χωρητικότητα αναγράφεται τόσο η ολική όσο και η καθαρή χωρητικότητα. Αν δεν έχει τελειώσει η κατασκευή του πλοίου δεν είναι εύκολο να είναι γνωστή η χωρητικότητά του , επομένως αναγράφεται βάση των σχεδίων ναυπήγησης η προβλεπόμενη χωρητικότητα.

Όλα τα παραπάνω στοιχεία συντελούν στην εγκυρότητα της πράξης νηολόγησης.

3. Η πράξη νηολόγησης , βάση του άρθρου 3 του ΚΙΝΔ , θεωρείται άκυρη όταν δεν προκύπτει μέσα απο αυτή η ταυτότητα του πλοίου. Η ταυτότητα του πλοιοκτήτη θεωρείται σοβαρό στοιχείο , που σε περίπτωση που υπάρξει έλλειψη του στοιχείου αυτού δεν μπορεί να προσδιοριστεί και η ταυτότητα του πλοίου. Η ακυρότητα της πράξης αναφέρεται τόσο στο καθελκυσθέν πλοίο όσο και στο ναυπηγούμενο πλοίο.

Τα νηολόγια διακρίνονται σε :

- Νηολόγια για πλοία πρώτης κλάσεως , στα πλοία εγγράφονται πλοία καθαρής χωρητικότητας 10-60 κόρων.
- Νηολόγια για πλοία δεύτερης κλάσεως , στα οποία εγγράφονται πλοία καθαρής χωρητικότητας άνω των 60 κόρων.
- Νηολόγια πλοιάρχων , στα οποία εγγράφονται σκάφη καθαρής χωρητικότητας κάτω των 10 κόρων.
- Νηολόγια φορτηγίδων , στα οποία εγγράφονται εκτός απο τις φορτηγίδες και τα πλωτά ναυπηγήματα.

Τα νηολόγια τηρούνται σε όλα τα λιμεναρχεία του κράτους , αλλά και σε ορισμένα προξενικά λιμεναρχεία της αλλοδαπής. Στα νηολόγια σημειώνεται οποιαδήποτε μεταβολή της κυριότητας του πλοίου. Αναγράφεται σ' αυτά ο διορισμός , η παραίτηση και η ανάκληση του διαχειριστή της συμπλοιοκτησίας και η εφοπλιστική σχέση. Επίσης , σημειώνονται για ενημέρωση μόνο , οι κατασχέσεις και οι άρσεις κατασχέσεων που έχουν ήδη καταχωρηθεί στο βιβλίο κατασχέσεων.

β. Ναυτικά Υποθηκολόγια.

Τα ναυτικά υποθηκολόγια είναι βιβλία στα οποία εγγράφονται οι υποθήκες που συνίσταται στα πλοία. Αντιστοιχούν στα βιβλία υποθηκών των ακινήτων και διακρίνονται σε :

1. *Υποθηκολόγια μηχανοκίνητων πλοίων.*
2. *Υποθηκολόγια ιστιοφόρων.*

Τα ναυτικά υποθηκολόγια τηρούνται στα κεντρικά μόνο λιμεναρχεία της χώρας και σε ορισμένα προξενικά λιμεναρχεία της αλλοδαπής.

Στα ναυτικά υποθηκολόγια καταχωρούνται οι υποθήκες πλοίων , οι εξαλείψεις τους , οι εκχωρήσεις των πλοίων και οι περιορισμοί του υποθηκικού δικαιώματος. Επίσης , σημειώνονται για ενημέρωση μόνο, οι κατασχέσεις των πλοίων που έχουν εγγραφεί στο βιβλίο κατασχέσεων.

γ. Βιβλία Κατασχέσεων.

Στα βιβλία αυτά εγγράφονται οι κατασχέσεις που επιβάλλονται στα πλοία. Είναι βιβλία κοινά για τα πλοία κάθε κατηγορίας και τηρούνται σε όλα τα λιμεναρχεία της χώρας.

δ. Βιβλία Εκθέσεων.

Στα βιβλία αυτά , τα οποία είναι γενικότερης φύσης απο τα προηγούμενα, καταχωρούνται κατά χρονολογική σειρά όλες οι αιτήσεις που είναι να καταχωρηθούν και στα ναυτικά υποθηκολόγια.

IV.ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

A. Ασφάλεια του πλοίου

Η πολιτεία για να εξασφαλίσει την ασφαλή κυκλοφορία των πλοίων , επιβάλλει διοικητική εποπτεία και παρακολούθηση των πλοίων σε όλη τη διάρκεια της χρήσης τους.

Για την διεκταιρέωση του σκοπού αυτού έχει θεσπίσει ορισμένους θεσμούς και όργανα. Το κυριότερο απο τα όργανα είναι η "Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων" που ανήκει στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το σύστημα της εποπτείας συμπληρώνεται με την υποχρεωτική τήρηση και φύλαξη στο πλοίο ναυτιλιακών εγγραφών , πιστοποιητικών και βιβλίων. Με τα στοιχεία αυτά ελέγχεται η τήρηση των σχετικών με την ασφάλεια του πλοίου υποχρεώσεων.

B. Θεσμοί για εποπτεία και παρακολούθηση

Οι θεσμοί που επιβάλλονται για την εποπτεία και παρακολούθηση των πλοίων είναι :

α. Οι επιθεωρήσεις και ο έλεγχος.

Οι επιθεωρήσεις αφορούν το πλοίο και γίνονται από την "Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων ". Συνίσταται σε έλεγχο του πλοίου απο άποψη ναυπηγική , μηχανολογική , ναυτιλιακή , τηλεπικοινωνιακή , υγειονομική

καθώς και σε οτιδήποτε αφορά την ασφάλεια του πλοίου και των προσώπων που επιβαίνουν σε αυτό.

Οι επιθεωρήσεις χωρίζονται σε :

1. Τακτικές.

Τακτικές επιθεωρήσεις είναι αυτές που επαναλαμβάνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Η πρώτη τακτική επιθεώρηση γίνεται μόλις το πλοίο αποκτήσει ελληνική ιθαγένεια και πριν ακόμη χρησιμοποιηθεί. Οι επόμενες επιθεωρήσεις γίνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα ανάλογα με την κατηγορία στην οποία ανήκει το πλοίο και την ηλικία του.

2. Έκτακτες

Έκτακτες επιθεωρήσεις γίνονται όταν οι συνθήκες το απαιτούν. Επομένως το πλοίο υποβάλλεται σε έκτακτη επιθεώρηση όταν πάθει βλάβη στην μηχανή , στους λέβητες , στις βοηθητικές μηχανές , στον εξασρισμό. Επίσης και όταν παρουσιάζει κάποιο ελάττωμα που επηρεάζει την ικανότητά του προς ναυσιπλοΐα και όταν μετασκευάζεται ή επισκευάζεται σοβαρά. Ο έλεγχος των πλοίων γίνεται είτε απο την επιθεώρηση εμπορικών πλοίων είτε απο τις λιμενικές ή προξενικές αρχές. Αφορά όχι μόνο το πλοίο αλλά και την φόρτωση και στοιβασία αυτού. Έχει σκοπό να εξακριβώσει αν τηρήθηκαν ορισμένοι όροι και κανονισμοί ασφάλειας του πλοίου. Αν διαπιστωθεί κάποια παράβαση συντάσσεται έκθεση απο την αρχή που έκανε τον έλεγχο. Σε ορισμένες περιπτώσεις σοβαρή παράβαση μπορεί να απαγορευθεί ακόμη και ο απόπλους.

β. Ανώτατη γραμμή φόρτωσης.

Η γραμμή φόρτωσης χαράσσεται στις πλευρές του πλοίου και δείχνει το μέγιστο βύθισμα μέχρι το οποίο επιτρέπεται η φόρτωση του πλοίου για να μην κινδυνεύσει η ασφάλεια του πλοίου.

Μετά την χάραξη την οποία έκανε εκδίδει πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης, το οποίο πρέπει να φυλάσσεται στο πλοίο.

Γ. Ημικρατικοί Οργανισμοί

Για την εποπτεία και παρακολούθηση των πλοίων υπάρχουν Ημικρατικοί Οργανισμοί. Τέτοιοι οργανισμοί είναι οι Νηογνώμονες ή εταιρείες κατατάξεων των πλοίων.

Έργο των Νηογνώμωνων είναι να κατατάσσουν τα πλοία σε κατηγορίες και κλάσεις ανάλογα με το βαθμό ασφάλειας που παρέχουν. Οι Νηογνώμονες παρακολουθούν το πλοίο από την κατασκευή του μέχρι το τέλος της χρήσης του και καταγράφουν τα σημαντικότερα γεγονότα που έχουν σημασία για την κατασκευή του. Η παροχή πληροφοριών γίνεται πάντα έναντι χρηματικής αμοιβής.

Η εγγραφή του πλοίου σε κάποιον νηογνώμονα γίνεται ύστερα από αίτηση του πλοιοκτήτη ώστε να καταταχθεί το πλοίο σε ορισμένη κλάση αλλά και για να διατηρεί τους όρους που απαιτεί ο κανονισμός του νηογνώμονα για την κλάση αυτή.

V. ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ.

Ο πλοίαρχος οφείλει να έχει πάνω στο πλοίο τα ναυτιλιακά έγγραφα μέσω των οποίων πιστοποιείται η ιθαγένεια , η κατάσταση του πλοίου και η καταλληλότητα για πλού. Επίσης , πάνω στο πλοίο πρέπει να υπάρχουν έγγραφα που έχουν σχέση με τους επιβάτες , το προσωπικό και το φορτίο. Τα ναυτιλιακά έγγραφα είναι :

A. Το έγγραφο εθνικότητας

Το έγγραφο εθνικότητας αποδεικνύει την εθνικότητα του πλοίου. Εκδίδεται απο τη λιμενική αρχή μετά την καταχώρηση του πλοίου στο νηολόγιο.

Εάν το πλοίο μεταβληθεί κατά το σχήμα , την χωρητικότητα ή κατ' άλλον τρόπο ή αν μεταβιβασθεί η κυριότητα του , τότε εκδίδεται νέο έγγραφο εθνικότητας.

B. Το πιστοποιητικό καταμέτρησης της χωρητικότητας

Το πιστοποιητικό καταμέτρησης της χωρητικότητας ή πρωτόκολλο καταμέτρησης , εκδίδεται απο την αρχή που ενήργησε την καταμέτρηση με σκοπό την εξακρίβωση της χωρητικότητας του.

Γ. Το πιστοποιητικό ασφάλειας

Το πιστοποιητικό ασφάλειας ή πιστοποιητικό πλωιμότητας εκδίδεται απο την αρχή που κάνει την επιθεώρηση του πλοίου για την εξακρίβωση της πλωιμότητας του.

Δ. Το πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης

Το πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης εκδίδεται από την αρχή που έκανε την χάραξη της γραμμής φόρτωσης και πιστοποιεί το ανώτατο επιτρεπόμενο βύθισμα του πλοίου.

Ε. Το Ναυτολόγιο

Το Ναυτολόγιο είναι το βιβλίο στο οποίο καταχωρούνται από τη λιμενική ή προξενική αρχή οι συμβάσεις ναυτολόγησης του πλοίαρχου και του πληρώματος. Κάθε πλοίο - εκτός από τις θαλαμηγούς αναψυχής χωρητικότητας κάτω των 100 κόνων - εφοδιάζεται υποχρεωτικά με Ναυτολόγιο.

Το Ναυτολόγιο αποτελεί τον επίσημο κατάλογο του πληρώματος και αποδεικνύει την κανονισμένη κατά αριθμό και ειδικότητα σύνθεσή του.

Εκδίδεται και τηρείται από τη λιμενική ή προξενική αρχή. Ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να το υποβάλλει για θεώρηση στη λιμενική ή προξενική αρχή, μαζί με τα ημερολόγια, μέσα σε είκοσι τέσσερις ώρες από τον κατάπλου στο λιμάνι προορισμού ή σε ενδιάμεσο λιμάνι αναγκαστικής προσόρμησης.

ΣΤ. Το Ημερολόγιο Γέφυρας

Το Ημερολόγιο Γέφυρας ή Ημερολόγιο πλοίου ή Ημερολόγιο Καταστρώματος είναι το βιβλίο στο οποίο καταχωρούνται οι ναυτικές και μετεωρολογικές ενδείξεις και κάθε άλλο γεγονός που αφορά την ναυσιπλοΐα,

το πλοίο, τα πρόσωπα που επιβαίνουν σ' αυτό και το φορτίο. Οι καταχωρήσεις γίνονται καθημερινά , το αργότερο μέσα σε είκοσι τέσσερις ώρες , απο τον πλοίαρχο και υπογράφονται απο αυτόν. Θεωρείται απο τη λιμενική προξενική αρχή κατά τον απόπλου, αλλά και κατά τον κατάπλου , αν στο μεταξύ έγιναν νέες εγγραφές για συμβάντα που μεσολάβησαν.

Z. Ημερολόγιο Μηχανής και Ασυρμάτου

Το Ημερολόγιο Μηχανής είναι βιβλίο στο οποίο καταχωρούνται γεγονότα που αφορούν την κατάσχεση και λειτουργία των μηχανών του πλοίου , των βοηθητικών μηχανημάτων , της καύσιμης ύλης , των λεβήτων. Το Ημερολόγιο Μηχανής τηρεί ο πρώτος μηχανικός του πλοίου με την εποπτεία του πλοιάρχου.

Το Ημερολόγιο Ασυρμάτου είναι το βιβλίο το οποίο τηρεί ο πρώτος ασυρματιστής , κάτω απο την επίβλεψη πάντοτε του πλοιάρχου και στο οποίο καταχωρούνται όλα τα ραδιοτηλεγραφήματα και όλα τα γεγονότα που αφορούν την κατάσταση και λειτουργία του ασύρματου τηλεγράφου.

H. Το Ποινολόγιο

Το Ποινολόγιο τηρείται απο τον πλοίαρχο ο οποίος αναγράφει σ ' αυτό πειθαρχικές ποινές που επιβάλλει στα πλαίσια της πειθαρχικής εξουσίας που έχει , σε κάθε επιβαίνοντα στο πλοίο.

Θ. Βιβλίο Πετρελαίου

Το βιβλίο πετρελαίου τηρείται απο τον πλοίαρχο , σε εκτέλεση υποχρέωσης που ανέλαβε η Ελλάδα με διεθνή Σύμβαση , για πρόσληψη ρύπανσης της θάλασσας απο πετρέλαιο.

Ι. Το Πιστοποιητικό Υποθηκών και Κατασχέσεων.

Τα πιστοποιητικά υποθηκών και κατασχέσεων εκδίδονται απο τις λιμενικές αρχές που τηρούν τα ναυτικά υποθηκολόγια και τα βιβλία κατάσχεσεων. Εγγράφονται σ ' αυτά οι υποθήκες και οι κατασχέσεις που υπάρχουν και βαρύνουν το πλοίο.

ΙΑ. Το Βιβλίο Επισκέψεων

Το βιβλίο επισκέψεων το εκδίδει η λιμενική αρχή που πραγματοποιεί έλεγχο του πλοίου πριν απο τον απόπλου , με τον σκοπό να διαπιστώσει την πλωιμότητα του , την υγιεινή , την καλή σύνθεση του πληρώματος του κ.λ.π..

ΙΒ. Ειδικά Ναυτικά Έγγραφα.

Τέλος , υπάρχουν και ειδικά ναυτικά έγγραφα για φορτηγά πλοία ή για πλοία μικτού βάρους , τα οποία είναι :

- Τα φορτωτικά
- Τα αποδεικτικά εκπλήρωσης των τελωνειακών υποχρεώσεων , τα οποία είναι έγγραφα όπου ο πλοίαρχος αναγράφει τα στοιχεία του φορτίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο ΤΡΟΠΟΙ ΚΤΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ

ΠΛΟΙΟΥ

I. ΓΕΝΙΚΑ

Οι διατάξεις οι οποίες διέπουν το δικαίωμα κυριότητας ενός πλοίου πηγάζουν άλλοτε απο το ιδιωτικό και άλλοτε απο το δημόσιο δίκαιο. Οι τρόποι κτήσης κυριότητας στο πλοίο είναι άλλοτε πρωτότυποι (απόκτηση το πρώτον , δηλαδή χωρίς να έχει προϋπάρξει σε άλλο πρόσωπο) και άλλοτε παράγωγοι (απόκτηση με την θέληση του προηγούμενου κυρίου).

II. ΚΑΤΑ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΔΙΚΑΙΟ

Οι τρόποι απόκτησης της κυριότητας του πλοίου , σύμφωνα με τους κανόνες του δημοσίου δικαίου είναι οι εξής :

A. Η Κατάληψη του πλοίου λόγω λείας πολέμου

Σε αυτή την περίπτωση η κυριότητα του πλοίου περιέχεται στην πολιτεία η οποία προέβει στην κατάληψη του πλοίου , μόνο και μόνο όταν η κατάληψη επικυρώθηκε απο το δικαστήριο λειών πολέμου και το πλοίο , επίσης , κηρύχθηκε ως καλή λεία.

B. Η Δέσμευση του πλοίου λόγω παρεπόμενης ποινής για ορισμένα αδικήματα

Σε αυτή τη περίπτωση ως αδικήματα , αναφέρονται αδικήματα του ποινικού κώδικα όπως λαθρεμπόριο , πειρατεία , αλίεια με εκρηκτικές ύλες. Η κυριότητα του πλοίου επέρχεται στο ελληνικό δημόσιο με έκδοση καταδικαστικής απόφασης.

III.ΚΑΤΑ ΤΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Οι τρόποι απόκτησης της κυριότητας του πλοίου σύμφωνα με τις διατάξεις του ιδιωτικού δικαίου είναι οι εξής :

- Ναυπήγηση
- Μεταβίβαση με σύμβαση
- Απόκτηση λόγω αιτίας θανάτου
- Διάθεση μερίδας συμπλοιοκτήτη
- Εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή
- Δημόσιος πλειστηριασμός
- Χρησικτισία.

Απο αυτούς τους τρόπους απόκτησης κυριότητας του πλοίου, η ναυπήγηση και η χρησικτισία οδηγούν σε πρωτότυπη απόκτηση κυριότητας του πλοίου, σε αντίθεση με τους υπόλοιπους τρόπους οι οποίοι οδηγούν σε παράγωγη απόκτηση κυριότητας του πλοίου. Η κατανόηση των παραπάνω περιπτώσεων απόκτησης κυριότητας του πλοίου με βάση το ιδιωτικό δίκαιο είναι δυνατή με την μελέτη και ανάλυσή τους η οποία παρατίθεται παρακάτω.

A. Ναυπήγηση.

Η απόκτηση κυριότητας ενός καινούργιου πλοίου πραγματοποιείται μέσω σύμβασης η οποία πραγματοποιείται ανάμεσα στο ναυπηγό (κατασκευαστή) και στον παραγγελέα , δηλαδή αυτόν που θέλει να αποκτήσει το πλοίο.

Τα ναυπηγεία , σήμερα , δεν κατασκευάζουν πλοία για λογαριασμό τους με σκοπό να τα πουλήσουν αργότερα. Αυτό , μπορεί να γίνει μόνο όταν δεν έχουν δουλειές , δηλαδή , να κατασκευάζουν πλοία ύστερα απο παραγγελία του πελάτη. Το ενδεχόμενο να κατασκευάσει κάποιος πλοίο για δική του χρήση παρουσιάζεται στις εξής περιπτώσεις : για πλοία ερασιτεχνικής απασχόλησης , όταν πρόκειται για μικρά σκάφη αναψυχής , για μεγάλες εφοπλιστικές επιχειρήσεις , που διαθέτουν ίδια ναυπηγεία για την κατασκευή ή επισκευή των πλοίων τους. Για τις δύο αυτές περιπτώσεις αναφερόμαστε για **"ναυπήγηση κατ' οικονομία"** . Με αυτή τη μορφή της ναυπήγησης ο κατασκευαστής αποκτά πρωτότυπα τη κυριότητα του πλοίου.

Εκτός , απο τη ναυπήγηση **" κατ' οικονομία "** , τα ναυπηγεία συνηθίζουν να κατασκευάζουν πλοία ύστερα απο παραγγελία και σύμφωνα με τις ανάγκες και επιθυμίες του πελάτη. Η σύμβαση αυτή στηρίζεται σε σύμβαση και μπορεί να πάρει δύο μορφές.

Πιο συγκεκριμένα , τα υλικά για τη κατασκευή του πλοίου μπορεί : (α) να τα χορηγεί ο πελάτης , επομένως έχουμε ναυπήγηση για **"λογαριασμό"** και (β) να τα διαθέτει με αμοιβή ο ναυπηγός που κατασκευάζει το πλοίο, επομένως έχουμε ναυπήγηση **" κατά παραγγελία"** . Η ναυπήγηση για **" λογαριασμό"** , λόγω της μορφής της είναι σπάνια και δεν δημιουργούνται

ιδιαίτερα νομικά προβλήματα. Η ναυπήγηση " κατά παραγγελία " παρουσιάζει μεγαλύτερο ενδιαφέρον γιατί είναι αρκετά περίπλοκη αλλά και γιατί είναι η συχνότερη μορφή ναυπήγησης. Στο άρθρο 5 του ΚΙΝΔ ρυθμίζεται η σύμβαση ναυπήγησης , το οποίο προδικάζει ότι η σύμβαση ναυπήγησης είναι μίσθωση έργου ακόμα και όταν τα υλικά τα χορηγεί ο ναυπηγός.

Η σύμβαση ναυπήγησης , είναι και στην ουσία μίσθωση έργου γιατί κατευθύνεται στην παραγωγή μη αντικατάστατου πράγματος , δηλαδή, κατασκευάζεται σύμφωνα με τις ανάγκες και τις επιθυμίες του παραγγελέα. Στη σύμβαση , εργοδότης είναι ο παραγγελέας και εργολάβος είναι ο ναυπηγός.

Ένα ερώτημα το οποίο δημιουργείται είναι , αν στην κατά παραγγελία ναυπήγηση, όπου ο ναυπηγός διαθέτει τα υλικά , εκείνος που αποκτά πρωτότυπα την κυριότητα του ναυπηγούμενου πλοίου είναι ο ναυπηγός ή ο παραγγελέας.

Η απάντηση σε αυτό το ερώτημα δίνεται τόσο απο την πλευρά του νόμου , όσο και απο την πλευρά της επιστήμης.

Σύμφωνα με το νόμο , όταν ο παραγγελέας χορηγεί τα υλικά στον ναυπηγό αποκτά πρωτότυπα την κυριότητα του πλοίου. Αντίθετα , όταν τα υλικά τα διαθέτει ο ναυπηγός , ο ναυπηγός αποκτά την κυριότητα του πλοίου και στη συνέχεια την μεταβιβάζει με την σειρά του στον παραγγελέα.

Σύμφωνα με την επιστήμη , ο παραγγελέας γίνεται πρωτότυπα ο κύριος του πλοίου ακόμα και όταν τα υλικά τα διαθέτει ο ναυπηγός. Το άρθρο 5

καθορίζει με σαφήνεια τι εννοεί. Όταν ο ναυπηγός διαθέτει τα υλικά εκτελεί έργο , δηλαδή , κατασκευάζει πλοίο με χαρακτηριστικά , τα οποία προσδιορίστηκαν απο τον παραγγελέα σύμφωνα με τις ανάγκες του και τις επιθυμίες του. Ο ναυπηγός κατασκευάζει πλοίο για λογαριασμό του παραγγελέα και συνεπώς , δεν πωλεί κάτι που απλά κατασκεύασε για δικό του με την πρόθεση να το πουλήσει. Αυτό εφαρμόζεται στο άρθρο 5 στην περίπτωση που τα υλικά παρέχονται απο το ναυπηγό.

Η σύμβαση ναυπήγησης είναι **αντικειμενικά εμπορική πράξη**. Ειδικότερα , για το ναυπηγό είναι εμπορική γιατί " αποτελεί επιχείρηση κατασκευής του πλοίου ". Για τον παραγγελέα είναι εμπορική , γιατί αντιμετωπίζεται ως " αγορά του πλοίου ". Σύμφωνα με άλλη άποψη , η ναυπήγηση είναι **υποκειμενικά εμπορική** για τον παραγγελέα , σε περίπτωση που είναι έμπορος και ενεργεί για χάρη της εμπορίας του.

Μέσω της λειτουργίας της σύμβασης ναυπήγησης καθορίζονται οι υποχρεώσεις των μερών , το βάρος του κινδύνου για την τυχαία απώλεια ή καταστροφή του ναυπηγούμενου πλοίου , η τύχη της σύμβασης σε περίπτωση πτώχευσης του ναυπηγού , η ευθύνη για τα ελαττώματα του πλοίου , η λύση της σύμβασης.

Στη σύμβαση ναυπήγησης ισχύει η διετής παραγραφή σύμφωνα με το άρθρο 290 του ΚΙΝΔ που αρχίζει απο τη λήξη του έτους κατά το οποίο παραλήφθηκε το πλοίο.

Τέλος , το άρθρο 5 αναφέρεται μόνο στο πλοίο και όχι στα πλωτά ναυπηγήματα. Η ναυπήγηση πλωτού ναυπηγήματος είναι μίσθωση έργου και

εφαρμόζονται οι διατάξεις του 681 του ΑΚ, δηλαδή :

- Όταν τα υλικά τα χορηγεί ο ναυπηγός εφαρμόζονται οι διατάξεις περί πώλησης.
- Οι αξιώσεις του παραγγελέα κατά του ναυπηγού για ελλείψεις του έργου παραγράφονται σε έξι μήνες απο την παραλαβή του ναυπηγήματος.
- Ο ναυπηγός έχει το νόμιμο ενέχυρο του εργολάβου.

Β. Μεταβίβαση με Σύμβαση

Ο πιο συνηθισμένος τρόπος απόκτησης της κυριότητας του πλοίου είναι με σύμβαση. Ο τρόπος αυτός αναφέρεται στο άρθρο 6 του ΚΙΝΔ.

α. Εφαρμογή του Νόμου

Η διάταξη του άρθρου 6 εφαρμόζεται μόνο στα πλοία και όχι στα πλωτά ναυπηγήματα. Αυτό συμβαίνει γιατί το ναυπήγημα θεωρείται κινητό και για την εξομοίωσή του με το πλοίο απαιτείται ρητή διάταξη. Η διάταξη όμως του άρθρου 6 εφαρμόζεται στο ναυπηγούμενο πλοίο , εφ' όσον έχει νηολογηθεί και εφαρμόζεται επίσης και στην ιδανική μερίδα πλοίου που και αυτή μεταβιβάζεται ελεύθερα.

β. Προϋποθέσεις μεταβίβασης.

Ισχύουν δύο προϋποθέσεις για τη μεταβίβαση κυριότητας του πλοίου : α) με έγγραφη συμφωνία , β) καταχώρηση στο νηολόγιο.

Ο νόμος δεν αναφέρει εάν απαιτείται ρητή ή σιωπηρή συμφωνία. Για λόγους όμως ασφάλειας των συναλλαγών και για το λόγο ότι πρόκειται για μεγάλης

αξίας συναλλαγή , απαιτείται η ύπαρξη έγγραφης συμφωνίας. Η σύνταξη του εγγράφου πρέπει να γίνεται με τον τύπο της σύμβασης τον οποίο απαιτείται και φυσικά αρκεί ιδιωτικό έγγραφο.

Η συμφωνία για τη μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου γίνεται ανάμεσα στον κύριο και τον αποκτώντα του πλοίου , κατά το άρθρο 6 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ. Προϋποτίθεται ότι ο μεταβιβάζων είναι και ο κύριος του πλοίου. Συνεπώς , δεν μπορεί να αποκτήσει κανείς την κυριότητα του πλοίου απο μή κύριο πρόσωπο βάση καλής πίστης.

Συναντάται και η περίπτωση για επιθυμία μεταβίβασης του πλοίου μεταξύ μη κύριου προσώπου και καλόπιστου αποκτώντα. Στην περίπτωση αυτή δεν επέρχεται μεταβίβαση ακόμα και αν έχει καταχωρηθεί η συμφωνία στο νηολόγιο.

Παράλληλα , η συμφωνία πρέπει να αναφέρει και την αιτία για την οποία γίνεται η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου και πρέπει να είναι νόμιμη. Εξαιτίας της ρύθμισης αυτής οποιαδήποτε ελαττώματα της αιτίας επηρεάζουν την μεταβίβαση.

Η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου πρέπει να καταχωρείται στο νηολόγιο. Η καταχώρηση μπορεί να γίνει είτε απο την πλευρά του μεταβιβάζοντος , είτε απο την πλευρά του αποκτώντος ή και απο τους δύο. Τη δυνατότητα αυτή , έχει και τρίτο πρόσωπο το οποίο έχει στην κατοχή του την έγγραφη συμφωνία. Σε περίπτωση που δεν υπάρξει καταχώρηση στο νηολόγιο κύριος του πλοίου παραμένει ο μεταβιβάζων.

Το άρθρο 6 ορίζει ότι η καταχώρηση του πλοίου πρέπει να γίνεται στο νηολόγιο χωρίς όμως να καθορίζει σε ποιο νηολόγιο πρέπει να γίνει. Είναι λογικό ότι πρέπει να καταχωρηθεί στο νηολόγιο το οποίο είναι νηολογημένο το πλοίο. Έτσι ο κάθε ενδιαφερόμενος έχει τη δυνατότητα να πληροφορηθεί σε ποιόν έχει γίνει η μεταβίβαση του πλοίου και ότι άλλο ενδιαφέρεται να γνωρίσει.

Όπως, αναφέραμε παραπάνω, τα πλοία υπόκεινται και στις διατάξεις για τα ακίνητα. Απο αυτό προκύπτουν τα εξής: (α) Δεν απαιτείται η παράδοση των πλοίων, όπως απαιτείται για την παράδοση των κινητών. (β) Το πλοίο υποβάλλεται στη μεταχείριση του ακινήτου μόνο όταν το επιθυμεί ο νόμος.

Όλες οι παραπάνω διατάξεις του άρθρου 6 αναφέρονται μόνο σε πλοία και όχι σε πλωτά ναυπηγήματα, εκτός από ορισμένες διατάξεις οι οποίες αναφέρονται από το νόμο.

Τα πλωτά ναυπηγήματα, ως κινητά, μεταβιβάζονται με συμφωνία και παράδοση. Η συμφωνία μπορεί να είναι προφορική και δεν χρειάζεται να καταχωρηθεί στο νηολόγιο.

Τέλος, σε αντίθεση με ότι συμβαίνει με τα πλοία, η σύμβαση για τη μεταβίβαση του πλωτού ναυπηγήματος είναι αναιτιώδης και οποιαδήποτε ελαττώματα της αιτίας δε θίγουν τη σύμβαση.

Γ. Απόκτηση αιτίας θανάτου

Το πλοίο, ως στοιχείο της περιουσίας του ανθρώπου, μεταβιβάζεται και αιτία θανάτου όπως και η περιουσία του. Έτσι, η κυριότητα του πλοίου

μεταβιβάζεται είτε απο το νόμο (εξ αδιαθέτου) είτε με διαθήκη (ως κληρονομιά) είτε με δωρεά αιτία θανάτου. Ο τρόπος αυτός αποκτήσεως της κυριότητας του πλοίου είναι παράγωγος.

Όσον αφορά την καταχώρηση της απόκτησης στο νηολόγιο σε αυτό αναφέρεται το άρθρο 8 του ΚΙΝΔ , το οποίο επεκτείνει στα πλοία τη δημοσιότητα στην οποία υποβάλλονται τα ακίνητα σε περίπτωση κληρονομικής διαδοχής. Έτσι , ορίζονται οι πράξεις αιτία θανάτου που πρέπει να καταχωρούνται στο νηολόγιο , καθώς επίσης και τα αποτελέσματα της καταχώρησης. Συμπερασματικά , μπορούμε να πούμε ότι στο νηολόγιο πρέπει να καταχωρούνται τόσο η δωρεά αιτία θανάτου όσο και η αποδοχή κληρονομιάς και κληροδοσίας , η οποία όμως προκύπτει απο δημόσιο έγγραφο. Μετά την καταχώρηση συντελείται η απόκτηση της κυριότητας.

Λ. Διάθεση μερίδας Συμπλοιοκτήτη

Η συμπλοιοκτησία , είναι γνωστό , ότι ως εταιρεία λειτουργεί με την αρχή της πλειοψηφίας. Συνεπώς οι αποφάσεις της πλειοψηφίας επηρεάζουν και δεσμεύουν τις αποφάσεις της μειοψηφίας. Για λόγους όμως ασφάλειας δίνεται η δυνατότητα στον πλοιοκτήτη που διαφωνεί να διαθέσει τη μερίδα του , κάποιες φορές με αντάλλαγμα και κάποιες άλλες φορές χωρίς αντάλλαγμα , σύμφωνα πάντα με τις διατάξεις των άρθρων 20 και 21 του ΚΙΝΔ. Πιο συγκεκριμένα :

α. Ο συμπλοιοκτήτης δεν συναίνεσε με αποφάσεις της πλειοψηφίας.

Ο συμπλοιοκτήτης ο οποίος δε συναίνεσε σε απόφαση της πλειοψηφίας για

επισκευή του πλοίου ή για καταβολή χρέους , σύμφωνα με το άρθρο 20 έχει την εξής δυνατότητα : να απαλλαγεί απο τη υποχρέωση που έχει να συμμορφωθεί στην απόφαση , διαθέτοντας χωρίς αποζημίωση τη μερίδα του στους υπόλοιπους συμπλοιοκτήτες.

Το παραπάνω άρθρο ισχύει με κάποιες προϋποθέσεις όπως : (α) Απόφαση της πλειοψηφίας στην οποία δε συναίνεσε ο συμπλοιοκτήτης είτε γιατί δεν πήρε μέρος στη συνεδρίαση είτε γιατί δε συνέπραξε κατά οποιοδήποτε τρόπο στη λήψη της απόφασης . (β) Η απόφαση να αφορά επισκευή μεγάλης έκτασης ή καταβολή αντί της οποίας θα μπορούσε να γίνει περιορισμός της ευθύνης των συμπλοιοκτητών με παραχώρηση.

Σε περίπτωση που ισχύουν οι παραπάνω προϋποθέσεις , η διάθεση της μερίδας του συμπλοιοκτήτη, που απευθύνεται σε όλους τους συμπλοιοκτήτες ή στο διαχειριστή της συμπλοιοκτησίας , γίνεται με έγγραφη δήλωση του. Η δήλωση πρέπει να καταχωρηθεί στο νηολόγιο για να έχει τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Τα αποτελέσματα απο τη διάθεση της μερίδας είναι : (α) Η μερίδα του συμπλοιοκτήτη περιέχεται στους υπόλοιπους συμπλοιοκτήτες σύμφωνα με το μερίδιο που έχει ο καθένας . (β) Ο συμπλοιοκτήτης που διέθεσε τη μερίδα του εξέρχεται απο τη συμπλοιοκτησία , απαλλασσόμενος επίσης και απο τις υποχρεώσεις που είχε απο την απόφαση της πλειοψηφίας των συμπλοιοκτητών.

β. Απόλυση του συμπλοιοκτήτη.

Κατά το άρθρο 21, σε περίπτωση απόλυσης του συμπλοιοκτήτη , αυτός έχει

το δικαίωμα να ζητήσει απο τους υπόλοιπους συμπλοιοκτήτες να εξαγοράσουν τη μερίδα του , με τίμημα το οποίο καθορίζεται απο το δικαστήριο.

Προϋπόθεση για την εφαρμογή του άρθρου 21 του ΚΙΝΔ είναι η απόλυση του συμπλοιοκτήτη - μέλους του πληρώματος , η οποία απόλυση δεν πρέπει να προκληθεί απο υπαίτια συμπεριφορά του. Αν υπάρξει η περίπτωση αυτή , ο συμπλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να ζητήσει εξαγορά της μερίδας του , της οποίας το τίμημα καθορίζεται απο το δικαστήριο. Το τίμημα καταβάλλεται απο τους υπόλοιπους συμπλοιοκτήτες κατά το λόγο της μερίδας τους στο πλοίο. Το δικαίωμα αυτό ασκείται απο τον συμπλοιοκτήτη με δήλωσή του ή αίτηση κατ' ευθείαν στο δικαστήριο για τον καθορισμό του τιμήματος.

Σύμφωνα με το άρθρο 6 του ΚΙΝΔ πρέπει να καταχωρηθούν στο νηολόγιο η δήλωση ή η αίτηση του συμπλοιοκτήτη , η τυχόν συμφωνία ή η δικαστική απόφαση που καθορίζει το τίμημα καθώς και η απόδειξη της καταβολής.

Είναι σαφές , ότι το αποτέλεσμα της εξαγοράς είναι η μεταβίβαση της κυριότητας της μερίδας συμπλοιοκτησίας στους υπόλοιπους συμπλοιοκτήτες, κατά το λόγο των μερίδων τους και η έξοδος του συμπλοιοκτήτη απο τη συμπλοιοκτησία.

E. Εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή.

Η εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή μας ενδιαφέρει γιατί αποτελεί παράγωγο τρόπο απόκτησης της κυριότητας του πλοίου. Βάση του άρθρου

280 του ΚΙΝΔ η εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή γίνεται απο τον ασφαλισμένο με σκοπό να πάρει το ασφάλισμα που οφείλεται σε περίπτωση ολικής απώλειας.

α. Προϋποθέσεις εγκατάλειψης του πλοίου στον ασφαλιστή.

Οι προϋποθέσεις για την εγκατάλειψη του πλοίου αναφέρονται στα άρθρα 281 και είναι οι εξής : (α) Ασφάλιση του πλοίου έναντι θαλάσσιων κινδύνων. (β) Περίπτωση κατά την οποία τα έξοδα για την ανέλκυση του πλοίου το οποίο υπέστη ζημιά απο θαλάσσιο κίνδυνο, για την επισκευή και την επαναφορά σε κατάσταση που θα του επιτρέψει να εξακολουθήσει τη ναυσιπλοία , ξεπερνούν τα τρία τέταρτα της ασφαλιστικής αξίας. (γ) Περίπτωση κατά την οποία η επισκευή του πλοίου δεν είναι δυνατή στον τόπο του ατυχήματος , ούτε είναι δυνατή η μεταφορά των μέσων επισκευής στον τόπο ατυχήματος ή η ρυμούλκηση του πλοίου στο λιμένα όπου θα μπορούσε να επισκευαστεί.

Αν συντρέχουν οι παραπάνω περιπτώσεις, ο ασφαλισμένος έχει το δικαίωμα να προβεί στην εγκατάλειψη του πλοίου. Η εγκατάλειψη γίνεται με δήλωση η οποία κοινοποιείται στον ασφαλιστή και η δήλωση πρέπει να κοινοποιηθεί μέσα σε τρεις μήνες απο την επόμενη της ημέρας που έγινε γνωστό το ατύχημα ή της ημέρας που συμπληρώθηκαν οι προθεσμίες των άρθρων 281 και 282 του ΚΙΝΔ. Η μεταβίβαση της κυριότητας θεωρείται ότι συντελέσθηκε απο την κοινοποίηση της δήλωσης για την εγκατάλειψη (άρθρο 285 παράγραφος 2 του ΚΙΝΔ).

β. Δικαιώματα του ασφαλιστή.

Τα δικαιώματα τα οποία προκύπτουν μετά την δήλωση εγκατάλειψης στον

ασφαλιστή είναι τα εξής :

Έχει το δικαίωμα να αμφισβητήσει στα δικαστήρια το δικαίωμα εγκατάλειψης μέσα σε τριάντα ημέρες απο τη κοινοποίηση της δήλωσης βάση του άρθρου 285 του ΚΠΝΔ. Η αμφισβήτηση δεν μπορεί να αναστείλλει τα αποτελέσματα της εγκατάλειψης. Έτσι , εάν το δικαστήριο κρίνει ότι δήλωση είναι νόμιμη , η μεταβίβαση θεωρείται ότι έγινε απο τότε που η δήλωση κοινοποιήθηκε στον ασφαλιστή. Σε αντίθετη περίπτωση , η μεταβίβαση θεωρείται σαν να μην έγινε ποτέ.

Έχει το δικαίωμα να αποποιηθεί την απόκτηση της κυριότητας του πλοίου. Η αποποίηση γίνεται με δήλωση που πρέπει να κοινοποιηθεί στον ασφαλισμένο χωρίς υπαίτια χρονοτριβή. Παράλληλα , ο ασφαλιστής πρέπει να καταβάλλει ανεπιφύλακτα ολόκληρο το ασφάλισμα.

γ. Αποτέλεσμα

Το αποτέλεσμα το οποίο προκύπτει απο την εγκατάλειψη είναι ότι η κυριότητα του πλοίου επέρχεται παράγωγα στο ασφαλιστή.

Η καταχώρηση της μεταβίβασης στο νηολόγιο θεωρείται αυτονόητη. Σύμφωνα με το άρθρο 285 η μεταβίβαση του πλοίου συντελείται με μόνη τη δήλωση εγκατάλειψης και χωρίς αποδοχή του ασφαλιστή.

ΣΤ. Δημόσιος Πλειστηριασμός

Η απόκτηση της κυριότητας του πλοίου μπορεί να γίνει και με κατακύρωση σε δημόσιο πλειστηριασμό. Ο δημόσιος πλειστηριασμός γίνεται στα πλαίσια

της διαδικασίας αναγκαστικής εκτελέσεως επί του πλοίου. Μπορεί να γίνει όμως και σε άλλες περιπτώσεις οι οποίες προβλέπονται από το νόμο.

Ο νομοθέτης , για να εξασφαλίσει με πλειοδοσία ευνοϊκότερο ή πιο αντικειμενικό τρόπο του τιμήματος , επέβαλε ή επέτρεψε την εκποίηση του πλοίου με δημόσιο πλειστηριασμό και σε άλλες περιπτώσεις εκτός από την αναγκαστική εκτέλεση.

Όπως και στα ακίνητα έτσι και η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου πραγματοποιείται με την καταχώρηση της περίληψης της κατακυρωτικής εκθέσης στο νηολόγιο.

Ο πλειστηριασμός είναι παράγωγος τρόπος απόκτησης της κυριότητας του πλοίου. Όταν όμως γίνεται σε αναγκαστική εκτέλεση έχει την ιδιορρυθμία ότι μεταβιβάζει την κυριότητα του πλοίου στον υπερθεματιστή ελεύθερη από βάρη.

Z. Χρησικτησία

Η χρησικτησία ως τρόπος απόκτησης κυριότητας του πλοίου , προβλέπεται στο άρθρο 292 του ΚΙΝΔ. Η χρησικτησία αποτελεί πρώτυπο τρόπο απόκτησεως της κυριότητας του πλοίου και διακρίνεται σε **τακτική** και σε **έκτακτη** χρησικτησία.

Στο άρθρο 292 του ΚΙΝΔ αναφέρονται οι προϋποθέσεις για την εφαρμογή της **τακτικής** και **έκτακτης** χρησικτησίας.

α. Τακτική χρησικτησία.

Για την απόκτηση πλοίου με τακτική χρησικτησία απαιτούνται οι εξής προϋποθέσεις. Συγκεκριμένα :

1. *Νομή.* Την έννοια της νομής ορίζει το άρθρο 1041 του ΑΚ βάση της οποίας η νομή ασκείται εν γνώση του κυρίου του πλοίου. Αυτό συνεπάγεται ότι , πριν απο την παράδοση του πλοίου δεν αρχίζει ο χρόνος της χρησικτησίας. Επίσης ότι ο πλοίαρχος δεν μπορεί να αποκτήσει ποτέ με χρησικτησία το πλοίο που κυβερνά , αφού το κατέχει στο όνομα και για λογαριασμό του κυρίου ή του πλοιοκτήτη.

2. *Νόμιμος Τίτλος.* Η δεύτερη προϋπόθεση της τακτικής χρησικτησίας είναι ο νόμιμος τίτλος. Νόμιμο τίτλο μπορεί να αποτελέσει ένα νομικό γεγονός που παρέχει κυριότητα π.χ. η πώληση , η αγοραπωλησία , δόση αντί καταβολής , η ανταλλαγή , η δωρεά.

Σύμφωνα με το άρθρο 292 του ΚΙΝΔ ο νόμιμος τίτλος πρέπει να είναι τέλεια εγγεγραμμένος. Αυτό θα συμβεί στις περιπτώσεις : στην ενοχική σύμβαση της πώλησης , ανταλλαγής , δωρεάς του πλοίου και περιλαμβάνεται και η συμφωνία μεταβίβασης της κυριότητας. Στην πώληση π.χ. είναι δυνατόν να μην περιλαμβάνεται η συμφωνία για τη μεταβίβαση της κυριότητας αλλά να περιλαμβάνεται μόνο η ανάληψη της υποχρέωσης για μεταβίβαση της κυριότητας , δηλαδή θα πρέπει να συναφθεί έγγραφη συμφωνία και παράλληλα να καταχωρηθεί στο νηολόγιο. Η ιδιαίτερη αυτή συμφωνία θα μεταγραφεί στο νηολόγιο και όχι ο νόμιμος τίτλος.

3. *Καταχώρηση νόμιμου τίτλου στο νηολόγιο.* Απο αυτό προκύπτει ότι ο τίτλος πρέπει να διατυπώνεται σε έγγραφο. Η εγγραφή πρέπει να είναι τέλεια, δηλαδή, μέσω της εγγραφής στο νηολόγιο να προκύπτει ότι το άτομο το οποίο συγκεντρώνει τις προϋποθέσεις της χρησικτησίας είναι και δικαιούχος.

Αν δεν υπάρχει έγγραφο, ή αν το έγγραφο δεν καταχωρήθηκε στο νηολόγιο, δεν έχει πραγματοποιηθεί χρησικτησία ακόμα και αν παραδόθηκε το πλοίο.

4. *Καλή πίστη του νομέα.* Η καλή πίστη του νομέα αναφέρεται στην πεποίθησή του, που δεν οφείλεται σε δόλο ή σε βαριά αμέλεια, ότι νόμιμα απέκτησε την κυριότητα του πλοίου. Η καλή πίστη πρέπει να υπάρχει κατά το χρόνο της απόκτησης της νομής.

Πρόβλημα όμως δημιουργείται σε ποιόν πρέπει να υπάρχει η καλή πίστη σε περίπτωση συμπλοιοκτησίας. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει διαχειριστής τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις είναι δικαιώματα και υποχρεώσεις των συμπλοιοκτητών, για το λόγο ότι η συμπλοιοκτησία δεν είναι νομικό πρόσωπο.

Σε περίπτωση όμως που υπάρχει διαχειριστής, σύμφωνα με το άρθρο 18 του ΚΙΝΔ, η δικαιοπραξία η οποία έχει συναφθεί απο τον διαχειριστή ενεργείται και υπέρ των συμπλοιοκτητών. Επομένως, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις ανήκουν και πάλι στους συμπλοιοκτήτες.

5. *Νομή τριών ετών απο την εγγραφή στο νηολόγιο.* Ο ΚΙΝΔ καθορίζει τον χρόνο της τακτικής χρησικτησίας για τα πλοία σε τρία χρόνια, που αντιστοιχεί στο χρόνο της τακτικής χρησικτησίας για τα ακίνητα.

β. Έκτακτη χρησικτησία.

Για την έκτακτη χρησικτησία στο άρθρο 292 του ΚΙΝΔ προβλέπονται τα εξής :

1. *Νομή.* Η νομή στην έκτακτη χρησικτησία έχει την ίδια έννοια με την νομή στην τακτική χρησικτησία.

2. *Νομή για δέκα χρόνια.* Παρατηρούμε ότι ο ΚΙΝΔ , στην έκτακτη χρησικτησία , παρεκκλίνει από το δίκαιο που ισχύει για τα κινητά και τα ακίνητα. Γι' αυτά ο Αστικός Κώδικας απαιτεί νομή είκοσι ετών. Η παρέκκλιση δικαιολογείται από την επιθυμία του νομοθέτη να τακτοποιούνται σε σύντομο χρονικό διάστημα οι εκκρεμότητες που αφορούν τα πλοία , τα οποία άλλωστε έχουν σύντομη σχετική ζωή.

Το άρθρο 292 εφαρμόζεται μόνο στα πλοία και όχι στα πλωτά ναυπηγήματα, εκτός απο εκείνα τα οποία ο νόμος εξομοιώνει με πλοία. Η χρησικτησία για τα πλωτά ναυπηγήματα διέπεται απο τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα για τη χρησικτησία των κινητών. Η παρατήρηση αυτή έχει σημασία για την έκτακτη χρησικτησία , η οποία ενώ για τα πλοία προϋποθέτει νομή δέκα ετών , για τα πλωτά ναυπηγήματα απαιτεί νομή είκοσι ετών.

Τέλος , πρέπει να τονιστεί ότι για να υπάρχει τακτική χρησικτησία πρέπει να υπάρχουν οι πέντε προϋποθέσεις που αναφέραμε παραπάνω. Αν δεν υπάρχει καμία προϋπόθεση, δεν υπάρχει ούτε τακτική χρησικτησία , αλλά ούτε και έκτακτη χρησικτησία.

Έκτακτη χρησικτησία πραγματοποιείται , αν μεταξύ των προϋποθέσεων των οποίων αναφέραμε υπάρχει νομή και μάλιστα δεκαετής. Σε περίπτωση που μεταξύ των προϋποθέσεων που απουσιάζουν περιλαμβάνεται και η νομή , τότε δεν υφίσταται ούτε τακτική , αλλά ούτε και έκτακτη χρησικτησία.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Η ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το παρόν τμήμα αναφέρεται αρχικά στα πρόσωπα του ναυτικού δικαίου και στην συνέχεια στην έννοια της συλλογικής εκμετάλλευσης του πλοίου και την ναύλωση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο ΠΡΟΣΩΠΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

I. ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) ακολουθώντας ξένα πρότυπα , θέλησε να διαχωρίσει την κυριότητα απο την εκμετάλλευση του πλοίου. Συνέπεια του διαχωρισμού αυτού είναι η διάκριση των τριών εξής προσώπων : α) του κυρίου του πλοίου β) του πλοιοκτήτη και γ) του εφοπλιστή.

Πολλές φορές βέβαια δεν λείπει η σχετική σύγχυση , όπου ο όρος πλοιοκτήτης χρησιμοποιείται με την έννοια του κυρίου του πλοίου.

A. Κύριος ή ιδιοκτήτης

Κύριος του πλοίου λέγεται αυτός στον οποίο ανήκει το πλοίο, όταν όμως δεν το εκμεταλλεύεται. Στην περίπτωση αυτή η κυριότητα και η εκμετάλλευση δεν συμπίπτουν σε ένα πρόσωπο.

Κύριος του πλοίου είναι αυτός που φέρεται εγγεγραμμένος στο νηολόγιο. Μπορεί να είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Αν υπάρχουν πολλοί κύριοι έχουμε συγκυριότητα κατά ιδανικά μερίδια. Ο κύριος του πλοίου δεν είναι έμπορος.

Β. Πλοιοκτήτης

Πλοιοκτήτης είναι ο κύριος του πλοίου , όταν εκμεταλλεύεται το πλοίο ο ίδιος. Στην περίπτωση αυτή η κυριότητα και η εκμετάλλευση του πλοίου συμπίπτουν στο ίδιο πρόσωπο.

Για να χαρακτηριστεί κάποιος πλοιοκτήτης πρέπει να συντρέχουν οι εξής προϋποθέσεις :

- Κυριότητα στο πλοίο.
- Εκμετάλλευση του πλοίου απο τον κύριο του πλοίου , δηλαδή άσκηση ναυτιλιακών εργασιών με σκοπό το κέρδος , όπως π.χ., η μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων , η αλιεία , η ρυμούλκηση.

Εάν είναι κύριος πολλών πλοίων τα οποία εκμεταλλεύεται , τότε έχει τόσες πλοιοκτησίες όσες και τα πλοία , γιατί κάθε πλοιοκτησία αφορά μόνο ένα πλοίο.

Επίσης , πλοιοκτήτης μπορεί να είναι είτε φυσικό , είτε νομικό πρόσωπο. Αν ο πλοιοκτήτης δεν είναι ένα πρόσωπο αλλά περισσότερα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που εκμεταλλεύονται κοινό πλοίο , τότε υπάρχει συμπλοιοκτησία.

Τέλος , ο πλοιοκτήτης είναι έμπορος , γιατί διενεργεί πράξεις οι οποίες χαρακτηρίζονται απο το νόμο ως αντικειμενικά εμπορικές.

Γ. Εφοπλιστής

Εφοπλιστής είναι αυτός ο οποίος μόνο εκμεταλλεύεται ξένο πλοίο. Στην περίπτωση αυτή , έχουμε διαχωρισμό της κυριότητας και την εκμετάλλευση του πλοίου σε ξεχωριστά πρόσωπα.

Για να χαρακτηριστεί κάποιος ως εφοπλιστής , απαιτείται η συνδρομή των πιο κάτω προϋποθέσεων.

1. Χρησιμοποίηση ξένου πλοίου , δηλαδή πλοίο το οποίο ανήκει στην κυριότητα άλλου. Είναι αδιάφορο σε τι σχέση στηρίζεται η χρησιμοποίηση ξένου πλοίου. Μπορεί να στηρίζεται σε σχέση εμπράγματα (π.χ. επικαρπία - όχι όμως κυριότητα) ή σε ενοχική (π.χ. μίσθωση). Μπορεί να στηρίζεται όμως και σε απλή πραγματική κατάσταση ή ακόμη μπορεί να είναι καλόπιστη (π.χ. γιατί στηρίζεται σε άκυρη απόκτηση πλοίου απο μη κύριο) ή κακόπιστη , επίσης και σε αθέμιτη ή παράνομη (π.χ. γιατί στηρίζεται σε κλοπή , πειρατεία κ.τ.λ.)

Η χρησιμοποίηση ξένου πλοίου , στηρίζεται σε συμφωνία. Η συμφωνία αυτή διέπει και τις σχέσεις ανάμεσα στον κύριο του πλοίου και στον εφοπλιστή.

Οι συνηθέστερες περιπτώσεις στις οποίες στήριζεται η εφοπλιστική σχέση , είναι η μίσθωση γυμνού σκάφους και η χρονοναύλωση. Στην περίπτωση της χρονοναύλωσης υπάρχει εφοπλιστεία όταν η ναυτική διεύθυνση του πλοίου ανήκει στον χρονοναυλωτή , δηλαδή όταν ο πλοίαρχος που συνήθως διορίζεται απο τον εκναυλωτή παίρνει οδηγίες απο τον χρονοναυλωτή. Αντίθετα , όταν ο εκναυλωτής έχει διατηρήσει την ναυτική διεύθυνση του πλοίου , τότε ο χρονοναυλωτής δεν είναι εφοπλιστής. Στην περίπτωση ο εκναυλωτής - κύριος του πλοίου - είναι πλοιοκτήτης.

2. Εκμετάλλευση ξένου πλοίου για την έννοια της εφοπλιστείας, σημαίνει άσκηση ναυτιλιακών εργασιών απο μη κύριο με σκοπό το κέρδος.

Στην περίπτωση εκμετάλλευσης ξένου πλοίου απο μη κύριο , δεν έχει σημασία το αντικείμενο της ναυτιλιακής επιχείρησης. Αυτός που εκμεταλλεύεται ξένο πλοίο πρέπει να έχει την ναυτική διεύθυνση του πλοίου , να φροντίζει για την καλή πορεία της ναυτιλιακής επιχείρησης και να διορίζει τον πλοίαρχο.

3. Εκμετάλλευση ξένου πλοίου για λογαριασμό του , δηλαδή προς το συμφέρον του εφοπλιστή. Στην περίπτωση αυτή ο πλοίαρχος οφείλει να υπακούει στις οδηγίες του εφοπλιστή.

4. Ο εφοπλιστής μπορεί να είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Μπορεί να έχουμε εκμετάλλευση ξένου πλοίου απο περισσότερα πρόσωπα , που χαρακτηρίζονται ως συνεφοπλιστές χωρίς όμως να έχουν συστήσει εταιρεία οποιουδήποτε τύπου. Αν όμως συναλλάσσεται στο όνομα του, για λογαριασμό και των άλλων τότε δεν έχουμε εφοπλιστική συνεφοπλιστεία.

Ο εφοπλιστής είναι έμπορος , αφού ενεργεί κατά σύνηθες επάγγελμα ναυτιλιακές εργασίες που είναι αντικειμενικά εμπορικές πράξεις.

α . Δημοσιότητα της εφοπλιστικής σχέσης

Ένας μεγάλος αριθμός προσώπων ενδιαφέρεται να μάθει ποιος είναι ο θαλάσσιος επιχειρηματίας , ιδίως όταν αυτός δεν είναι ο κύριος του πλοίου. Ο δανειστής π.χ. που δίνει δάνειο στον κύριο του πλοίου επιθυμεί να γνωρίζει αν ο ο κύριος του πλοίου ή άλλος εκμεταλλεύεται το πλοίο , γιατί πιστεύει ότι αν ο κύριος του πλοίου είναι πλοιοκτήτης θα εξοφληθεί το

δάνειο μέσω των κερδών απο την εκμετάλλευση του πλοίου. Αυτό βέβαια έχει σημασία όταν η αξία του πλοίου δεν είναι ικανή να καλύψει το δάνειο. Αλλά και απο άλλη πλευρά , ο δανειστής του κύριου του πλοίου ενδιαφέρεται να γνωρίζει αν υπάρχει εφοπλιστής. Για να προστατευθούν οι τρίτοι , ο ΚΙΝΔ υποβάλλει την εφοπλιστική σχέση σε δημοσιότητα.

Σύμφωνα με το άρθρο 105 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ , ορίζεται ότι : " Ο εκμεταλλεζόμενος δι 'εαυτόν πλοίων ανήκον εις άλλον (εφοπλιστής) οφείλει να δηλώσει τούτο εγγράφως απο κοινού μετά του κυρίου του πλοίου εις την λιμενική αρχή του τόπου της νηολογήσεως " .

Η δήλωση πρέπει να γίνει εγγράφως και όχι προφορικώς. Ο νόμος ορίζει οτι η δήλωση πρέπει να γίνεται εγγράφως , χωρίς να καθορίζει αν απαιτείται έγγραφο ιδιωτικό ή συμβολαιογραφικό. Άρα , αρκεί η δήλωση να γίνει και με ιδιωτικό έγγραφο. Στο άρθρο 105 παράγραφος 2 του ΚΙΝΔ , αναγράφεται ότι δεν απαιτείται στην δήλωση να περιέχεται η σχέση με την οποία παραχωρήθηκε η εκμετάλλευση του πλοίου απο τον κύριο στον εφοπλιστή. Αυτό είναι λογικό γιατί η σχέση αυτή μπορεί να περιέχει και όρους που δεν αφορούν τους τρίτους και τους όρους αυτούς μπορεί να θέλουν ο κύριος του πλοίου και ο εφοπλιστής να κρατήσουν μυστικούς.

Τη δήλωση πρέπει να κάνουν απο κοινού ο εφοπλιστής και ο κύριος του πλοίου. Γίνεται δεκτό , ότι είναι δυνατόν να υποβάλλονται και ξεχωριστές δηλώσεις απο τον κύριο του πλοίου και τον εφοπλιστή. Ακόμη μπορεί η δήλωση να υποβάλλεται και απο τον ένα μόνο , αρκεί να την συνοδεύει έγγραφο απο το οποίο προκύπτει η εφοπλιστική σχέση.

Η δήλωση γίνεται απο την λιμενική αρχή του τόπου νηολόγησης και εγγράφεται στο νηολόγιο και στο έγγραφο εθνικότητας.

Οι συνέπειες που επέρχονται αν παραληφθεί η υποβολή της δήλωσης, προβλέπονται στο άρθρο 105 παράγραφος 3 του ΚΙΝΔ . Το άρθρο αυτό αναφέρει " Μη γενομένης τοιαύτης δηλώσεως , ο κύριος του πλοίου τεκμαίρεται ότι εκμεταλλεύεται τούτο δι ' εαυτόν ". Το τεκμήριο που αναφέρεται στο παραπάνω άρθρο αφορά τις σχέσεις αυτού που εκμεταλλεύεται το πλοίο με τους τρίτους και όχι τις σχέσεις ανάμεσα στον κύριο του πλοίου και τον εφοπλιστή.

Επικρατεί η άποψη ότι το τεκμήριο είναι " μαχητό " και ότι μπορεί να ανατραπεί με κάθε αποδεικτικό μέσο, απο εκείνον που έχει έννομο συμφέρον.

Έννομο συμφέρον να ανατρέψουν το τεκμήριο μπορεί να έχουν :

1. *Οι τρίτοι των οποίων οι απαιτήσεις δημιουργήθηκαν απο την εκμετάλλευση του πλοίου , απο άλλο πρόσωπο και όχι απο τον κύριο του πλοίου.* Αυτοί μπορεί να επικαλεστούν και να αποδείξουν ότι , παρά την μη τήρηση των διατυπώσεων διασημότητας ο πραγματικά εκμεταλλευόμενος το πλοίο , δεν είναι ο κύριος του πλοίου - όπως τεκμαίρεται απο το νόμο - αλλά διαφορετικό πρόσωπο.

2. *Αυτός που πραγματικά εκμεταλλεύεται το πλοίο.*

Ο πραγματικά εκμεταλλευόμενος το πλοίο μπορεί να επικαλεσθεί και να αποδείξει την πραγματική του δραστηριότητα ως εφοπλιστής , μολονότι τεκμαίρεται ότι το πλοίο το εκμεταλλεύεται ο κύριος του πλοίου.

3. Ο κύριος του πλοίου που δεν εκμεταλλεύεται το πλοίο. Ειδικά για τον κύριο του πλοίου γίνεται δεκτό ότι αρκεί να αποδείξει την εφοπλιστική του σχέση , δηλαδή ότι δεν εκμεταλλεύεται το πλοίο ο ίδιος.

Δημιουργείται πρόβλημα αν το τεκμήριο θα λειτουργήσει και στην περίπτωση που η δήλωση θα υποβληθεί κανονικά , αλλά δεν δημοσιευθεί απο παράληψη της λιμενικής αρχής. Απο το άρθρο 105 παράγραφος 3 του ΚΙΝΔ συνάγεται ότι το τεκμήριο ισχύει μόνο όταν οι υπόχρεοι δεν υποβάλλουν δήλωση. Με βάση τον σκοπό του νόμου, που είναι η προστασία των τρίτων , γίνεται δεκτό ότι το τεκμήριο πρέπει να ισχύει πάντα όταν δεν υπάρχει δημοσιότητα , έστω και αν αυτό οφείλεται σε παράλειψη της λιμενικής αρχής.

β. Δικαιώματα του εφοπλιστή.

Εκτός απο το δικαίωμα του εφοπλιστή να απολαύσει τα οφέλη απο την εκμετάλλευση του πλοίου και της υποχρέωσής του να καταβάλλει το σχετικό αντάλλαγμα στον κύριο του πλοίου και εκτός των άλλων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που προκύπτουν απο την σχέση μεταξύ κυρίου και εφοπλιστή , υπάρχουν ορισμένα δικαιώματα του εφοπλιστή τα οποία παρέχει σ ' αυτόν ο νόμος με τα άρθρα 105 παράγραφος 4 και 106 παράγραφος 2 και 2 του ΚΙΝΔ.

Το πρώτο δικαίωμα παρέχεται στον εφοπλιστή με το άρθρο 105 παράγραφος 4 του ΚΙΝΔ , κατά το οποίο : " Ο εφοπλιστής έχει κατά τις διατάξεις του παρόντος τίτλου δικαίωμα παραχωρήσεως".

Αν δεν υπήρχε η ρύθμιση του άρθρου αυτού το δικαίωμα παραχώρησης δεν θα ίσχυε γιατί το πλοίο δεν ανήκει στον εφοπλιστή. Με την ρύθμιση αυτή βλάπτονται αδικαιολόγητα τα συμφέροντα του κυρίου του πλοίου , γιατί παραχωρείται το πλοίο για απαιτήσεις που προκύπτουν απο την εκμετάλλευση του πλοίου , ενώ στην πραγματικότητα ο κύριος του πλοίου δεν μετέχει στην εκμετάλλευσή του.

Αντίθετα , προστατεύονται αδικαιολόγητα τα συμφέροντα του εφοπλιστή , γιατί έχουμε απο την μία πλευρά παραχώρηση του πλοίου το οποίο δεν ανήκει στον εφοπλιστή και απο την άλλη πλευρά περιορισμό της ευθύνης του. Επίσης , προστατεύονται και συμφέροντα του δανειστή του πλοίου γιατί για την ικανοποίηση του του παρέχεται περιουσιακό στοιχείο το οποίο δεν ανήκει στον οφειλέτη του.

Το δεύτερο δικαίωμα του εφοπλιστή , παρέχεται σ ' αυτόν με το άρθρο 106 παράγραφος 2 του ΚΙΝΔ , κατά το οποίο : " Οι εκ του εφοπλισμού απορρέουσες απαιτήσεις ασκούνται και κατά του πλοίου " .

Σύμφωνα με το άρθρο 106 παράγραφος 2 του ΚΙΝΔ , προκύπτει ότι οι απαιτήσεις που απορρέουν απο την εκμετάλλευση του πλοίου , ασκούνται κατά του πλοίου αλλά και κατά της υπόλοιπης περιουσίας του εφοπλιστή όχι όμως και κατά της υπόλοιπης περιουσίας του κυρίου του πλοίου.

Το τρίτο δικαίωμα του εφοπλιστή παρέχεται με το άρθρο 106 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ , κατά το οποίο : " Ο εφοπλιστής , εκτός διαφορετικής συμφωνίας , διορίζει τον πλοίαρχο " .

Διαφορετική συμφωνία για τον διορισμό του πλοίαρχου είναι δυνατόν να γίνει μεταξύ του κυρίου του πλοίου και του εφοπλιστή. Στην περίπτωση διαφορετικής συμφωνίας, τον πλοίαρχο θα διορίζει ο κύριος του πλοίου για το λόγο ότι έχει ιδιαίτερη εμπιστοσύνη προς κάποιον συγκεκριμένο πλοίαρχο.

Επίσης, διαφορετική συμφωνία μπορεί να υπάρξει μεταξύ του ναυλωτή και του εκναυλωτή (εφοπλιστή). Ο εκναυλωτής έχει δικαίωμα να διορίζει τον πλοίαρχο αλλά αυτήν την εξουσία μπορεί να μεταβιβάσει στον ναυλωτή, αν ο ναυλωτής έχει εμπιστοσύνη για την μεταφορά των πραγμάτων του σε κάποιον συγκεκριμένο πλοίαρχο.

Α. Πλοίαρχος

α. Έννοια.

Ο πλοίαρχος αποτελεί τον " συνδετικό κρίκο " ανάμεσα στον θαλάσσιο επιχειρηματία και στο πλήρωμα. Είναι υπεύθυνος για την διοίκηση του πλοίου και έχει πολλές αρμοδιότητες ιδιωτικού και δημοσίου δικαίου.

Σε παλαιότερες εποχές όταν οι κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας ήταν πολύ μεγάλοι εξαιτίας της χαμηλής τεχνικής και των μέσων τηλεπικοινωνίας, η τύχη του πλοίου εξαρτόνταν κυριολεκτικά από τις ικανότητες, την αποφασιστικότητα και του θάρρους του πλοίαρχου. Λόγω αυτών των συνθηκών, ο πλοίαρχος είχε υπερβολικές εξουσίες και πολλές φορές ήταν ο ίδιος ή εφοπλιστής ή κύριος του πλοίου ή συνέταιρος στην ναυτιλιακή επιχείρηση.

Στην σημερινή εποχή όπου έχουν βελτιωθεί οι τεχνικές κατασκευής και λειτουργίας του πλοίου και έχουν εξελιχθεί τα μέσα τηλεπικοινωνίας, έχουν περιοριστεί οι εξουσίες του πλοίαρχου. Θεωρείται ότι είναι υπάλληλος του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή. Επίσης, ο πλοίαρχος είναι ο πρώτος στην ιεραρχία του πληρώματος, έχει αυξημένες αρμοδιότητες και ο νόμος απαιτεί γι' αυτόν ιδιαίτερη μόρφωση και αυξημένα προσόντα.

β. Σύμβαση Ναυτολόγησης του Πλοίαρχου.

Κατά το άρθρο 38 του ΚΙΝΔ, ο πλοίαρχος προσλαμβάνεται με σύμβαση ναυτολόγησης. Η σύμβαση καταρτίζεται με συμμετοχή της δημόσιας αρχής. Η δημόσια αρχή, ελέγχει την ύπαρξη των προσόντων που απαιτούνται για το πρόσωπο του πλοίαρχου υπογράφει την σύμβαση ναυτολόγησης και την εγγράφει στο ναυτολόγιο.

Ο πλοίαρχος απογράφεται όπως όλοι οι ναυτικοί. Πρέπει να διαθέτει μόρφωση και άλλα προσόντα που απαιτεί ο νόμος. Τα προσόντα αυτά ελέγχονται κατά την απογραφή του και πρέπει να βεβαιώνονται με διπλώματα και πτυχία που παρέχονται ύστερα από ειδικές σπουδές και εξετάσεις.

Η σύμβαση ναυτολόγησης μπορεί να συναφθεί προφορικά ή γραπτώς γιατί ο νόμος δεν ορίζει συγκεκριμένο τρόπο. Στο ναυτολόγιο μπορεί να εγγραφεί τόσο η προφορική, όσο και η έγγραφη καταρτισμένη σύμβαση. Η προφορική σύμβαση μπορεί να καταχωρηθεί ύστερα από κοινή προφορική δήλωση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή και του πλοίαρχου στον υπεύθυνο για την εγγραφή της σύμβασης στο ναυτολόγιο. Η έγγραφη σύμβαση καταχωρείται στο ναυτολόγιο μόνο με την ύπαρξη του εγγράφου.

Κατά τα άρθρα 52 και 53 του ΚΙΝΔ , την σύμβαση υπογράφει και η αρμόδια αρχή (ο λιμενάρχης ή ο πρόξενος) , η οποία και την εγγράφει στο ναυτολόγιο.

Ο πλοίαρχος μπορεί να αναπληρωθεί όταν εξαφανιστεί ή ασθενήσει ώστε να επιβάλλεται η αντικατάστασή του. Στην περίπτωση αυτή , την διακυβέρνηση του πλοίου αναλαμβάνει ο πρώτος αξιωματικός ή αν δεν υπάρχει αυτός , ο επόμενος κατά την ιεραρχία απο το προσωπικό του καταστρώματος. Η αναπλήρωση διαρκεί μέχρι το πρώτο λιμάνι προσέγγισης , όπου αυτός έχει αναλάβει την θέση πλοίαρχου περιμένει οδηγίες απο τον εφοπλιστή για να παραμείνει στην θέση αυτή ή αν θα αντικατασταθεί απο νέο πλοίαρχο.

Το περιχόμενο της σύμβασης ναυτολόγησης ορίζεται στο άρθρο 54 του ΚΙΝΔ. Στην σύμβαση ναυτολόγησης του πλοίαρχου όμως δεν εφαρμόζεται η διάταξη της τελευταίας παραγράφου του άρθρου 54 του ΚΙΝΔ , κατά την οποία στο ναυτολόγιο προσαρτάται αντίγραφο του ειδικού εγγράφου που τυχόν έχει συνταχθεί ανάμεσα στον πλοιοκτήτη ή στον εφοπλιστή και τον πλοίαρχο για την σύμβαση ναυτολόγησης.

Ως προς τη νομική φύση της σύμβασης ναυτολόγησης του πλοίαρχου δεν επικρατεί ομοφωνία. Οι απόψεις που έχουν διατυπωθεί είναι πολλές. Μερικοί υποστηρίζουν ότι η σύμβαση ναυτολόγησης αποτελεί απλά μίσθωση υπηρεσιών. Άλλοι , ότι είναι μικτή σύμβαση εργασίας με στοιχεία εντολής , δηλαδή επιτρέπει την καταγγελία της σύμβασης απο τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή οποτεδήποτε , χωρίς προθεσμία και χωρίς αποζημίωση.

γ. Εξουσίες και υποχρεώσεις του πλοιάρχου.

Με βάση τη σύμβαση ναυτολόγησης , ο πλοίαρχος έχει ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις. Για την καλύτερη κατανόηση των εξουσιών και των υποχρεώσεων του πλοιάρχου αυτές διακρίνονται σε: 1) Εξουσίες δημοσίου δικαίου , 2) Αρμοδιότητες εκπροσώπησης και 3) Υποχρεώσεις του πλοιάρχου τεχνικής και οικονομικής φύσης.

1. Εξουσίες Δημοσίου Δικαίου.

Στις εξουσίες δημοσίου δικαίου περιλαμβάνονται εξουσίες και καθήκοντα που αποβλέπουν στην προστασία του δημοσίου συμφέροντος και που παρέχουν άσκηση κρατικής εξουσίας , αρμοδιότητες δημοσίου λειτουργού.

Ο πλοίαρχος έχει ορισμένα καθήκοντα που αποβλέπουν στην προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Ειδικότερα έχει καθήκον :

- Να παρέχει κάθε δυνατή βοήθεια σε πλοία , αεροσκάφη ή πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα , εφ ' όσον δεν δημιουργείται σοβαρός κίνδυνος για το πλοίο και τους επιβαίνοντες .
- Να αναφέρει στις λιμενικές αρχές κάθε έγκλημα που αντιλαμβάνεται ότι τελείται ή τελέσθηκε στη θάλασσα (πειρατεία , λαθρεμπόριο , έμποριο ναρκωτικών κ.λ.π.) , καθώς και κάθε γεγονός που μπορεί να προκαλέσει κινδύνους στη ναυσιπλοΐα.
- Σε περίπτωση πολέμου ή εντάσεως στις διεθνείς σχέσεις , να συμμορφώνεται στις διαταγές του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας , που παρέχονται σ ' αυτόν για την προστασία των εθνικών συμφερόντων ή για την ασφάλεια του πλου.
- Να παραλαμβάνει για παλιννόστηση έλληνες ναυτικούς , που βρίσκονται εγκατελειμμένοι σε ξένα μέρη.

Επειδή το πλοίο και μια ολόκληρη "πλωτή πόλη" που τον περισσότερο καιρό βρίσκεται μακριά από την ξηρά (συχνά και έξω από την Ελλάδα) συνεπώς , μακριά και από την άμεση διακααιοδοσία των ελληνικών αρχών ο νόμος αναθέτει στον πλοίαρχο να τηρεί σ ' αυτό την ελληνική δημόσια τάξη. Έτσι , αναθέτει στον πλοίαρχο μια σειρά από εξουσίες και καθήκοντα που περιέχουν και άσκηση κρατικής εξουσίας. Όλες οι εξουσίες και τα καθήκοντα αποτελούν την καλούμενη " εξουσία του πλοίαρχου πάνω στο πλοίο ". Ειδικότερα :

- Ο πλοίαρχος φροντίζει να μην εισκομίζονται στο πλοίο ναρκωτικά οινόπνευματώδη , όπλα , εύφλεκτες ή επικίνδυνες ύλες. Αν κατά παράβαση έχουν εισκομιθεί στο πλοίο παρόμοια πράγματα , ο πλοίαρχος έχει δικαίωμα και υποχρέωση να τα κατάσχει , να τα καταστρέψει ή να τα φυλάξει και να τα παραδώσει στην λιμενική ή προξενική αρχή.

- Ακόμη , ο πλοίαρχος έχει δικαίωμα να αποθέσει στην ξηρά ή να ρίξει στην θάλασσα πράγματα που φορτώθηκαν από μέλος του πληρώματος στο πλοίο , χωρίς τη ρητή έγγραφη συναίνεσή του.

- Εξάλλου , για να αποτρέψει κίνδυνο που απειλεί το πλοίο ή τους επιβαίνοντες κατά την διάρκεια του ταξιδιού , ο πλοίαρχος μπορεί : να χρησιμοποιήσει ξένα πράγματα (του πληρώματος ή των επιβατών) που βρίσκονται στο πλοίο να δανειστεί ενεχυράζοντας το φορτίο ή να το πωλήσει για να πορισθεί χρήματα προς αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών.

Επίσης , ο πλοίαρχος έχει εξουσία και πάνω σε όλα τα πρόσωπα που επιβαίνουν στο πλοίο : στα μέλη του πληρώματος , σε άλλα πρόσωπα που εκτελούν σ ' αυτό υπηρεσία (φορτοεκφορτωτές , πλοηγό κ.λ.π.) , σ ' αυτά που μεταφέρονται (επιβάτες). Ειδικότερα :

- Έχει δικαίωμα και υποχρέωση με τη βοήθεια της λιμενικής ή της προξενικής αρχής να εμποδίζει την επιβίβαση προσώπων που πάσχουν απο λοιμώδεις νόσους , επικίνδυνων ψυχοπαθών , προσώπων που έχουν ανάγκη απο βοήθεια (τυφλούς , παράλυτους , ανήλικους) εφ ' όσον δε συνοδεύονται. Επίσης , να ζητάει απο την λιμενική ή προξενική αρχή την αποβίβαση επιβάτη , που διαταράσσει σοβαρά την τάξη στο πλοίο ή που παρέχει βάσιμες ενδείξεις ότι η παραμονή του στο πλοίο μπορεί να δημιουργήσει κινδύνους για τους επιβαίνοντες , για το πλοίο ή για το φορτίο.
- Έχει υποχρέωση να παραδίδει στη λιμενική αρχή της πρώτης προσέγγισης λαθρεπιβάτες και στο εξωτερικό να ειδοποιεί την προξενική αρχή ότι βρέθηκε λαθρεπιβάτης.
- Σε περίπτωση θανάτου κάποιου επιβαίνοντος , έχει υποχρέωση να φροντίσει για το νεκρό.
- Για τα μέλη του πληρώματος , ειδικά ο πλοίαρχος έχει πειθαρχική εξουσία. Συγκεκριμένα , μπορεί να επιβάλλει σ ' αυτά πειθαρχικές ποινές της επιπλήξεως και του προστίμου.

Η μη συμμόρφωση των μελών του πληρώματος στις νόμιμες διαταγές του πλοίαρχου για την τήρηση της τάξης , της πειθαρχίας και της ασφάλειας του πλοίου , των επιβαίνοντων και του φορτίου , αποτελεί ποινικό αδίκημα και τιμωρείται με φυλάκιση. Αλλά και των επιβατών η μη συμμόρφωση στις διαταγές του πλοίαρχου , που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου , αποτελεί ποινικό αδίκημα και τιμωρείται με φυλάκιση.

Τέλος , δε περιπτώσεις που ορίζονται απο το νόμο , ο πλοίαρχος ασκεί και δημόσιες λειτουργίες. Ειδικότερα :

- Εκτελεί καθήκοντα ληξιαρχου. Με την ιδιότητα αυτή , συντάσσει ληξιαρχικές πράξεις για τις γεννήσεις και τους θανάτους που συμβαίνουν στο πλοίο κατά την διάρκεια του ταξιδιού. Αντίγραφο των ληξιαρχικών αυτών πράξεων παραδίδει στην λιμενική αρχή ή την προξενική αρχή του πρώτου λιμένα προσέγγισης μόλις το πλοίο καταπλεύσει σ ' αυτόν.

- Εκτελεί καθήκοντα συμβολαιογράφου. Με την ιδιότητα αυτή , συντάσσει : έκτακτη διαθήκη πάνω στο πλοίο , έκθεση απογραφής των πραγμάτων μέλους του πληρώματος που πέθανε , εξαφανίστηκε ή δραπέτευσε και επιβάτη που εξαφανίστηκε.

- Ασκεί καθήκοντα ανακριτικού υπαλλήλου. Με την ιδιότητα αυτή ενεργεί προανάκριση για εγκλήματα που τελούνται στο πλοίο και διατάσσει την προφυλάκιση του κατηγορουμένου.

2 . Αρμοδιότητες εκπροσώπησης.

Ο πλοίαρχος είναι μισθωτός υψηλού επιπέδου και προσφέρει τις υπηρεσίες του μακριά απο τον εργοδότη του , το θαλάσσιο επιχειρηματία. Είναι φυσικό να είναι οπλισμένος με την ανάλογη εξουσία , για να μπορεί να ενεργεί με ευχέρεια ως νόμιμος εκπρόσωπός του. Επίσης , το φορτίο βρίσκεται εμπιστευμένο στα χέρια του πλοίαρχου σε όλη την διάρκεια του ταξιδιού με όλους τους κινδύνους και τα απρόοπτα που το συνοδεύουν , ενώ οι δικαιούχοι του φορτίου σε όλο το διάστημα βρίσκονται σε αδυναμία να κάνουν οτιδήποτε γι ' αυτό. Είναι ανάγκη , λοιπόν , ο πλοίαρχος να μπορεί όταν χρειάζεται , να ενεργεί για λογαριασμό ακόμα και αυτών στους οποίους ανήκει το φορτίο.

Άρα , ο πλοίαρχος έχει εξουσία να εκπροσωπεί κατά κύριο λόγο το θαλάσσιο επιχειρηματία , σε ορισμένες όμως περιπτώσεις και τους φορτωτές και παραλήπτες του φορτίου , τα μέλη του πληρώματος ακόμη και τους επιβάτες.

αα. Εκπροσώπηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή.

Ο πλοίαρχος εκπροσωπεί τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή εξωδίκως και δικαστικώς. Η εξουσία του πλοίαρχου να εκπροσωπεί τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή εξώδικα , συνάγεται απο τα άρθρα 84 παράγραφος 1 , 105 παράγραφος 4 και 138 του ΚΙΝΔ. Τα άρθρα αυτά καθιερώνουν την ευθύνη του πλοιοκτήτη , του εφοπλιστή και του εκναυλωτή αντίστοιχα , για τις δικαιοπραξίες που επιχειρεί ο πλοίαρχος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του.

Με βάση την εξουσία αυτή , ο πλοίαρχος συνάπτει στο όνομα του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή : συμβάσεις που χρειάζονται για την άσκηση των καθηκόντων του (π.χ. για την προμήθεια υλικών και τροφίμων , τη διενέργεια επισκευών κ.λ.π.) , συμβάσεις ναύλωσης ή μεταφοράς προσώπων και πραγμάτων εκδίδοντας τις οικίες φορτωτικές ακόμη και δάνεια με ορισμένες προϋποθέσεις.

Ειδική ρύθμιση της εξουσίας αυτής του πλοίαρχου , είναι ότι μπορεί να καταρτίζει το πλήρωμα και να συνάπτει συμβάσεις ναυτολόγησης , λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες του πλοιοκτήτη ή του αντιπροσώπου του. Επίσης , η εξουσία του αυτή , επεκτείνεται και στην απόλυση των μελών του πληρώματος.

Η εξουσία του πλοίαρχου να εκπροσωπεί τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή δικαστικώς , προβλέπεται στα άρθρα 47 παράγραφος 1 , 48 και 105 παράγραφος 4 του ΚΙΝΔ. Η εξουσία αυτή είναι ειδική και παρέχεται στον πλοίαρχο με ορισμένες προϋποθέσεις.

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

Κατά το άρθρο 48 του ΚΙΝΔ , ο πλοίαρχος έχει εξουσία για παθητική αντιπροσώπευση , με μόνη προϋπόθεση ότι το βρίσκεται σε τόπο διαφορετικό απο την κατοικία του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή (συνεπώς , όχι αναγκαστικά σε πλου). Περιεχόμενο της εξουσίας αυτής είναι μόνο η λήψη διαδικαστικών ή εξώδικων εγγράφων που κοινοποιούνται προς τον πλοιοκτήτη.

ββ. Εκπροσώπηση άλλων προσώπων.

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

- Ο πλοίαρχος έχει εξουσία να αντιπροσωπεύει τους ενδιαφερόμενους για το φορτίο , δηλαδή τον ναυλωτή , το φορτωτή , τον παραλήπτη καθώς και εκείνους που χωρίς την γνώση και τη θέλησή του φόρτωσαν εμπορεύματα στο πλοίο. Επίσης , έχει εξουσία να διαθέτει αντικείμενα που ανήκουν

σ ' όλα αυτά τα πρόσωπα. Οι εξουσίες αυτές όμως είναι ειδικές και περιορίζονται αποκλειστικά στις περιπτώσεις που προβλέπει ο νόμος. Έτσι :

- Κατά την διάρκεια του πλου , προκειμένου να αποτρέψει επικείμενο κίνδυνο , ο πλοίαρχος δικαιούται να χρησιμοποιήσει με αποζημίωση οτιδήποτε είναι αναγκαίο απο τα αντικείμενα που βρίσκονται στο πλοίο. Είναι φανερό ότι στα αντικείμενα αυτά περιλαμβάνεται και το φορτίο.

- Κατά την διάρκεια του πλου , αν εμφανισθούν επείγοντες λόγοι , ιδίως αν εμφανισθεί επιτακτική ανάγκη για επισκευή του πλοίου ή για προμήθεια τροφίμων ή εφοδίων , ο πλοίαρχος έχει δικαίωμα να πωλήσει ή να ενεχυριάσει μέρος του φορτίου για να πορισθεί τα απαραίτητα χρήματα.

- Κατά την διάρκεια του πλου , ο πλοίαρχος έχει δικαίωμα σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης να παίρνει ασφαλιστικά μέτρα εν ονόματι των φορτωτών.

- Τέλος , σε περίπτωση σύγκρουσης , ο πλοίαρχος του πλοίου που συγκρούστηκε , έχει δικαίωμα να ασκήσει αξιώσεις για τις ζημιές που υπέστη το φορτίο για λογαριασμό όσων έχουν δικαίωμα σ ' αυτό. Στην περίπτωση αυτή , ο πλοίαρχος υποχρεούται να προσεπικαλεστεί τα πρόσωπα αυτά.

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

- Η εξουσία που έχει ο πλοίαρχος , να χρησιμοποιήσει με αποζημίωση απο τα αντικείμενα που βρίσκονται στο πλοίο , επεκτείνεται και στα πράγματα που ανήκουν στα μέλη του πληρώματος και στους επιβάτες.

- Το ίδιο ισχύει και σε περίπτωση σύγκρουσης , όπου ο πλοίαρχος του πλοίου που συγκρούστηκε έχει εξουσία να ενεργήσει για λογαριασμό και

του πληρώματος και των άλλων προσώπων που επιβαίνουν στο πλοίο , για ζημιές που τυχόν υπέστησαν απο τη σύγκρουση. Ο πλοίαρχος έχει υποχρέωση , επίσης , να προσεπικαλέσει και αυτούς.

3 .Υποχρεώσεις του πλοίαρχου τεχνικής και οικονομικής φύσης.

Ο πλοίαρχος , ως εμπορικός βοηθός του θαλάσσιου επιχειρηματία , έχει ακόμα μια σειρά απο υποχρεώσεις που είναι συγχρόνως και δικαιώματα και τα οποία έχουν φύση τεχνική και ναυτική , αλλά και οικονομική. Αυτές οι υποχρεώσεις απορρέουν απο τη σύμβαση ναυτολόγησης. Ειδικότερα :

αα . Οι υποχρεώσεις ναυτικής και τεχνικής φύσης αφορούν τις ειδικές υπηρεσίες , που παρέχει ο πλοίαρχος με βάση τη σύμβαση ναυτολόγησης. Οι υποχρεώσεις αυτές αποβλέπουν στην ασφαλή διεξαγωγή του πλου. Έτσι :

- Ο πλοίαρχος υποχρεούται να συγκροτήσει το πλήρωμα νόμιμα ή να συμπληρώσει τυχόν ελλείψεις του και πριν απο τον απόπλου να βεβαιώσει ότι το πλοίο είναι ικανό για τον πλου που θα επιχειρήσει , ότι έχει τα απαραίτητα εφόδια (τρόφιμα , καύσιμα , νερό κ.λ.π.) , ότι το φορτίο είναι κανονικά και καλά στοιβαγμένο και αν πρόκειται για επιβατηγό πλοίο , ότι δεν παρέλαβε επιβάτες περισσότερους απο όσους επιτρέπεται.
- Ο πλοίαρχος υποχρεούται να φροντίζει να υπάρχουν στο πλοίο τα απαραίτητα ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία.
- Ο πλοίαρχος υποχρεούται και ευθύνεται για την καλή διακυβέρνηση του πλοίου. Ιδίως , υποχρεούται να τηρεί τους κανονισμούς για την αποφυγή πλοίων και τις διατάξεις που αναφέρονται γενικά στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Επίσης , να κυβερνά το πλοίο αυτοπροσώπως όταν επιπλέει , διαπλέει και εκπλέει σε λίμνες , όρμους , διαύλους , διώρυγες και στενά και γενικά , σε κάθε περίπτωση που ο πλους είναι ιδιαίτερα δύσκολος.

- Ο πλοίαρχος πρέπει να ενεργεί με σύνεση και να φέρνει σε πέρας τον πλου που ανέβαλε. Σε περίπτωση κινδύνου , δεν επιτρέπεται να διατάξει την εγκατάλειψη του πλοίου , προτού εξαντλήσει όλα τα μέτρα και τα μέσα διάσωσης , που υποδεικνύουν η ναυτική τέχνη και η εμπειρία. Προκειμένου να διατάξει την εγκατάλειψη του πλοίου , πρέπει να ζητήσει την γνώμη των αξιωματικών ή των πιο έμπειρων απο τα μέλη του πληρώματος. Πρέπει να φροντίσει , ακόμα να επιβιβαστούν στις λέμβους πρώτα οι επιβάτες και ύστερα το πλήρωμα. Ο ίδιος πρέπει να αποβιβαστεί τελευταίος. Επίσης , δεν μπορεί να απομακρυνθεί απο την περιοχή του ναυαγίου ώσπου να βεβαιωθεί ότι το πλοίο χάθηκε ή καταστράφηκε. Σε κάθε περίπτωση , πρέπει να φροντίσει για την διάσωση των ναυτλιακών εγγράφων , του ταχυδρομείου και των πολυτιμότερων πραγμάτων του πλοίου.

ββ. Ο πλοίαρχος , όμως είναι και εμπορικός βοηθός του θαλάσσιου επιχειρηματία. Με την ιδιότητα του αυτή , υποχρεούται να παραλαμβάνει τα εμπορεύματα και να εκδίδει τις σχετικές φορτωτικές. Επειδή ο θαλάσσιος επιχειρηματίας δεν βρίσκεται στο πλοίο , οφείλει για λογαριασμό εκείνου , όλες τις υποχρεώσεις που επιβάλλει ο νόμος.

δ. Ευθύνη του πλοιάρχου.

Την ευθύνη του πλοιάρχου ρυθμίζει το άρθρο 40 του ΚΙΝΔ , κατά το οποίο " ο πλοίαρχος ευθύνεται στο σύνολο της δραστηριότητας του και έτσι ο πλοίαρχος ευθύνεται για αμέλεια ελαφρά ή βαρειά και για δόλο. Αντίθετα δεν ευθύνεται για ανωτέρα βία " .

Η ευθύνη του πλοιάρχου όπως προκύπτει απο το άρθρο 40 του ΚΙΝΔ , είναι ορθή. Είναι ορθή ως προς την ευθύνη " δια παν πτάσμα" , γιατί ο πλοίαρχος

είναι πρόσωπο του οποίου οι ενέργειες πρέπει να πραγματοποιούνται με μεγάλη προσοχή και απο τις ενέργειες του αυτές εξαρτάται η τύχη προσώπων και πραγμάτων υψηλής αξίας.

Επίσης , η ρύθμιση του άρθρου 40 του ΚΙΝΔ , είναι ορθή και στο σημείο όπου ο πλοίαρχος δεν ευθύνεται για ανωτέρα βία. Πράγματι , ο πλοίαρχος δεν είναι επιχειρηματίας ο οποίος αποκομίζει μεγάλα κέρδη , ώστε να είναι υποχρεωμένος να αναλάβει την ευθύνη για ανωτέρα βία , δηλαδή για γεγονότα τα οποία υπερβαίνουν τις δυνάμεις του.

Η ευθύνη του πλοιάρχου ξεκινά απο το χρονικό σημείο που θα έχει στα χέρια του το πλοίο. Η ευθύνη αυτή υπάρχει τόσο απέναντι στον θαλάσσιο επιχειρηματία , όσο και απέναντι στους τρίτους , αλλά με ορισμένες προϋποθέσεις.

1. Ευθύνη απέναντι στον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή.

Ο πλοίαρχος ευθύνεται " δια παν πταίσμα " απέναντι στον πλοιοκτήτη όταν π.χ. προσλαμβάνει πλήρωμα μη ακολουθώντας τις οδηγίες του. Επίσης , ευθύνεται " δια παν πταίσμα " έναντι του εφοπλιστή , όταν π.χ. απο δόλο συνάπτει σύμβαση ναύλωσης με ναύλο πολύ μικρότερο του συνηθισμένου. Αλλά ο πλοίαρχος ευθύνεται και έναντι του κυρίου του πλοίου , όταν π.χ. είναι υπαίτιος εξ αμελείας ή δόλου για την βύθιση του πλοίου.

2. Ευθύνη απέναντι στους τρίτους.

Ο πλοίαρχος ευθύνεται έναντι του πληρώματος , όταν π.χ. χρησιμοποιήσει κάποιον αξιωματικό του πλοίου ως θερμαστή και απο την χρησιμοποίησή αυτή προκύψει ατύχημα. Επίσης , ευθύνεται για την ασθένεια την οποία υπέστη ο ναύτης λόγω ότι ο πλοίαρχος παρέχει κακή τροφή στο πλήρωμα.

Επιπλέον , ο πλοίαρχος ευθύνεται έναντι των επιβατών του πλοίου για την απώλεια των αποσκευών τους , όταν αυτές χάθηκαν λόγω βύθισης του πλοίου και η βύθιση του πλοίου οφείλεται σε πταίσμα του πλοιάρχου. Επίσης , είναι δυνατόν ο πλοίαρχος να ευθύνεται έναντι πλοιοκτητών για ζημιές απο σύγκρουση πλοίων , όταν η σύγκρουση οφείλεται σε υπαιτιότητα του πλοιάρχου.

Γενικά ο πλοίαρχος ευθύνεται για ζημιές που προκάλεσαν οι τρίτοι , μόνο όταν υπάρχει και δικό του πταίσμα.

ε. Λύση της Σύμβασης Ναυτολόγησης.

Ο συνηθέστερος και σπουδαιότερος λόγος λύσης της σύμβασης ναυτολόγησης που αφορά τον πλοίαρχο είναι η καταγγελία.

Το δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης ναυτολόγησης του πλοιάρχου εκ μέρους του πλοιοκτήτη ρυθμίζει το άρθρο 38 του ΚΙΝΔ. Κατά το άρθρο αυτό : " ο πλοιοκτήτης δύναται κατά πάντα χρόνον να καταγγείλει την σύμβασιν , μη υποχρεούμενος να τηρήση προθεσμία καταγγελίας. Εναντία συμφωνία είναι άκυρη. Ο πλοιοκτήτης καταγγέλων την σύμβασιν , ελλείψει ενάντιας συμφωνίας , δεν υποχρεούται εις αποζημίωσιν ".

Ο πλοιοκτήτης δηλαδή μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση ναυτολόγησης του πλοιάρχου , οποτεδήποτε χωρίς προθεσμία και χωρίς αποζημίωση. Αυτό σημαίνει ότι μπορεί να καταγγείλει την σύμβαση , όταν το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι εκκίνησης , κατά την διάρκεια του πλου ή όταν το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι εκφόρτωσης. Ακόμη και κατά το χρόνο πλεύσης είναι δυνατόν να καταγγείλει ο πλοιοκτήτης τη σύμβαση , όταν είναι δυνατό να αντικατασταθεί ο πλοίαρχος απο άλλο πρόσωπο.

Ο τρόπος όμως λύσης της σύμβασης ναυτολόγησης του πλοιάρχου είναι σκληρός και μονομερής , γιατί δεν θα έχει την ευκαιρία ο πλοίαρχος , λόγω έλλειψης χρόνου να αναζητήσει αλλού εργασία και θα παραμείνει για κάποιο χρονικό διάστημα άνεργος.

Σχετικά με την καταγγελία της σύμβασης ναυτολόγησης του πλοιάρχου , προβάλλεται η αιτιολογία ότι το πλοίο πρέπει να κυβερνάται απο πρόσωπο το οποίο να έχει την απόλυτη εμπιστοσύνη του πλοιοκτήτη. Παρόλα αυτά όμως το δικαίωμα του πλοιοκτήτη να απολύει τον πλοίαρχο ακόμη και αυθαίρετα , χωρίς προθεσμία και αποζημίωση , είναι ανεπιεικές και αντίθετο με τις σύγχρονες αντιλήψεις του εργατικού δικαίου.

Έτσι , κάτω απο την πίεση των αντιλήψεων αυτών σήμερα , επικρατεί η τάση, με συλλογικές συμβάσεις , που είναι προϊόντα συνδικαλιστικών αγώνων των πλοιάρχων , να αναγνωρίζεται δικαίωμα αποζημίωσης τους σε ορισμένες περιπτώσεις απολύσης.

Ε. Το πλήρωμα.

α. Έννοια.

Πλήρωμα είναι το σύνολο των προσώπων που συνδέονται με το θαλάσσιο επιχειρηματία με σύμβαση ναυτολόγησης , για την άσκηση της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Προσδιοριστικό στοιχείο για την έννοια του πληρώματος είναι η ναυτολόγηση στο πλοίο που πρόκειται να προσφέρει τις υπηρεσίες του. Δεν έχει σημασία το είδος της υπηρεσίας που θα προσφέρει. Έτσι , στο πλήρωμα

ανήκουν όχι μόνο αυτοί που προσφέρουν καθαρά ναυτιλιακές υπηρεσίες , αλλά και αυτοί που προσφέρουν υπηρεσίες χρήσιμες για το πλοίο. Αντίθετα , δεν ανήκουν στο πλήρωμα πρόσωπα που προσφέρουν υπηρεσίες στο πλοίο , ακόμα και ναυτιλιακές , αν δεν είναι ναυτολογημένα σ' αυτό.

Το πλήρωμα διακρίνεται σε κατηγορίες ανάλογα με τις υπηρεσίες που προσφέρει πάνω στο πλοίο. Έτσι έχουμε :

- Το προσωπικό του καταστρώματος , δηλαδή τα πρόσωπα που βοηθούν τον πλοίαρχο στην οδήγηση του πλοίου (κυβερνήτες , ναύκληροι , λωστρόμοι και ναύτες).
- Το προσωπικό των μηχανών (μηχανικοί , ατμομηχανικοί , μηχανοδηγοί , θερμαστές , λιπαντές , χειριστές κ.α.)
- Το προσωπικό των γενικών υπηρεσιών (ραδιοτηλεγραφετές , οικονομικοί υπάλληλοι , θαλαμηπόλοι , φροντιστές , μάγειροι , κουρείς , γιατροί , μουσικοί κ.α.)

Στα μέλη του πληρώματος ανήκει και ο πλοίαρχος , που είναι επικεφαλής του. Αμφισβητείται όμως αν ο πλοίαρχος είναι πραγματικά μέλος του πληρώματος , διότι η νομοθεσία μας κάνει συχνά διαχωρισμό ανάμεσα στον πλοίαρχο και στο πλήρωμα , και υποβάλλει τον πλοίαρχο σε ιδιαίτερη νομοθετική μεταχείριση.

β. Σύνθεση πληρώματος.

Για την ασφαλή μεταφορά προσώπων και πραγμάτων στην θάλασσα , απαραίτητη είναι και η οργανική νομοθεσία του πληρώματος. Η σύνθεση του πληρώματος είναι διαφορετική για κάθε κατηγορία πλοίων , δηλαδή

ανάλογα με τον προορισμό τους και αφορά τόσο την ποιοτική όσο και την ποσοτική σύνθεση του πληρώματος.

Η ποιοτική σύνθεση του πληρώματος αποβλέπει στο να σχηματίζονται τα πληρώματα από πρόσωπα που έχουν τα απαιτούμενα προσόντα. Αυτό εξασφαλίζεται με τον θεσμό της απογραφής και των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας.

Για να εργαστεί κάποιος σε ελληνικό πλοίο, με την ιδιότητα του "ναυτικού" ή "του εργάτη θάλασσας" πρέπει να έχει απογραφεί σ' αυτό. Ναυτικοί είναι όσοι εγγράφονται στο ειδικό γι' αυτούς μητρώο απογραφής. Εργάτες θάλασσας είναι όσοι εργάζονται κατ' επάγγελμα σε βοηθητικά ναυπηγήματα ή σε πλοία μη εφοδιασμένα με ναυτολόγιο, επίσης όσοι εργάζονται ως πλοηγοί ή αλιεργάτες σε πλοία εφοδιασμένα με ναυτολόγια. Υποχρεωτικά απογράφονται οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία εφοδιασμένα με ναυτολόγιο και προαιρετικά, σε ειδικό μητρώο, οι εργάτες θάλασσας.

Η απογραφή γίνεται από την αρμόδια ναυτική αρχή με βάση ορισμένα προσόντα, π.χ. σωματικά, υγείας, ηλικίας. Όσοι απογράφονται εφοδιάζονται με ναυτικό φυλλάδιο, που είναι το επαγγελματικό τους βιβλιάριο, όπου σημειώνονται όλα τα στοιχεία που αφορούν την θαλάσσια υπηρεσία τους.

Εκτός από την απογραφή, για να εργαστεί κάποιος σε πλοίο ή σε πλωτό ναυπήγημα, πρέπει να είναι εφοδιασμένος με αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας. Τα αποδεικτικά αυτά διακρίνονται σε διπλώματα, πτυχία ή άδειες που απαιτούνται ανάλογα με τον κλάδο, την κατηγορία και την ειδικότητα εργασίας. Χορηγούνται με την συνδρομή ορισμένων

προϋποθέσεων (απογραφή , ηλικία , θαλάσσια προϋπηρεσία , ειδική εκπαίδευση και επιτυχή εξέταση) , και αποβλέπουν στην εξασφάλιση της επαγγελματικής επάρκειας αυτών που θα επανδρώσουν το πλοίο. Κατ 'εξάιρεση ο νόμος επιτρέπει με ορισμένες προϋποθέσεις και με άδεια της αρχής να ναυτολογούνται και πρόσωπα που δεν έχουν τα απαιτούμενα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας.

Η ποσοτική σύνθεση του πληρώματος αποβλέπει στο να σχηματίζονται τα πληρώματα απο επαρκή αριθμό προσώπων. Ο αριθμός του προσωπικού που είναι απαραίτητος για την κανονική σύνθεση του πληρώματος διαφέρει ανάλογα με την κατηγορία των πλοίων. Για την διευκόλυνση του ελέγχου της σύνθεσης του πληρώματος εγγράφεται στο ναυτολόγιο πίνακας της οργανικής σύνθεσης για κάθε πλοίο.

γ. Σύμβαση Ναυτολόγησης.

Στην σύμβαση ναυτολόγησης του πληρώματος εκτός απο το ναυτικό εργατικό δίκαιο εφαρμόζεται και το χερσαίο εργατικό δίκαιο , τόσο διατάξεις του Αστικού Κώδικα όσο και της άλλης εργατικής νομοθεσίας. Για το λόγο αυτό η σύμβαση ναυτολόγησης του πληρώματος αποτελεί ιδιόρρυθμη " μίσθωση εργασίας ".

Η σύμβαση ναυτολόγησης του πληρώματος καταρτίζεται ανάμεσα στον ναυτολογούμενο και στον πλοίαρχο. Ο πλοίαρχος όμως συμβάλλεται ως εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή. Άρα εργοδότης στην σύμβαση του πληρώματος δεν είναι ο πλοίαρχος , αλλά ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής.

Κατά το άρθρο 53 του ΚΙΝΔ , η σύμβαση ναυτολόγησης του πληρώματος πρέπει να εγγράφεται στο ναυτολόγιο. Στο ναυτολόγιο γράφονται για κάθε σύμβαση : τα προσδιοριστικά στοιχεία του ναυτολογούμενου , του πλοίου και του πλοιοκτήτη , ο μισθός του ναυτολογούμενου και η διάρκεια της πρόσληψής του. Επίσης , στο ναυτολόγιο πρέπει να προσαρτώνται : αντίγραφο του ιδιαίτερου εγγράφου , αν τυχόν συντάχθηκε για την ναυτολόγηση ορισμένου ή ορισμένων μελών του πληρώματος και αντίτυπο της συλλογικής σύμβασης αν υπάρχει.

Η σύμβαση ναυτολόγησης συνάπτεται είτε γραπτώς , είτε προφορικώς. Το ότι απαιτείται εγγραφή στο ναυτολόγιο , δεν σημαίνει ότι είναι υποχρεωτική η σύναψη της σύμβασης γραπτώς.

Η σύμβαση ναυτολόγησης καταρτίζεται με συμμετοχή της δημόσιας αρχής. Δημόσια αρχή , ενώπιον της οποίας καταρτίζεται η σύμβαση ναυτολόγησης , είναι ο λιμενάρχης και στην αλλοδαπή ο πρόξενος. Αυτοί υπογράφουν την σύμβαση ναυτολόγησης και την εγγράφουν στο ναυτολόγιο. Σκοπός της συμμετοχής της δημόσιας διοίκησης στην κατάρτιση της σύμβασης είναι να εξασφαλίζεται η κρατική εποπτεία όσον αφορά τους όρους της σύμβασης και να προστατεύεται ο ναυτικός απο τυχόν παρεμβολή παράνομων όρων σ'αυτή και γενικότερα απο εκμετάλλευση της ανάγκης και της απειρίας του.

Εξαίρεση αποτελεί η μη εγγραφή της σύμβασης στο ναυτολόγιο , γιατί αν δεν υπάρχει ναυτολόγιο συνταγμένο ακόμη στο πλοίο , τότε , αν ο ναυτικός αναλάβει υπηρεσία με την σύμφωνη γνώμη του πλοιάρχου , θα θεωρείται πραγματικό μέλος του πληρώματος.

δ. Υποχρεώσεις και δικαιώματα.

Η σύμβαση ναυτολόγησης αποτελεί μίσθωση εργασίας. Απο το γεγονός αυτό προκύπτουν ορισμένες υποχρεώσεις και δικαιώματα για τους ναυτικούς.

1. Υποχρεώσεις του Ναυτικού.

Ο ΚΙΝΔ επιβάλλει το ναυτικό σε ορισμένες υποχρεώσεις. Οι κυριότερες απο αυτές είναι :

αα. Η σύννομη εκτέλεση της υπηρεσίας του.

Ο ναυτικός προσλαμβάνεται στο πλοίο για να προσφέρει την εργασία του. Ο τρόπος με τον οποίο ο ναυτικός θα προσφέρει τις υπηρεσίες του ορίζεται στο άρθρο 57 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ .

Κατά το άρθρο 57 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ : "ο ναυτικός υποχρεούται να εκτελεί την υπηρεσία του σύμφωνα προς το νόμο , τη σύμβαση ναυτολόγησης , τους κανονισμούς και τις επικρατούσες συνήθειες υπακούοντας εν πάσει χρόνο στις διαταγές των ιεραρχικά προϊσταμένων του".

Η υποχρέωση του ναυτικού να υπακούει σύννομα την υπηρεσία του είναι αυτονόητη. Έτσι , π.χ. ο ναυτικός είναι υποχρεωμένος να είναι καθαρός κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του , να είναι νηφάλιος , να φοράει την κανονισμένη στολή , να μην καπνίζει σε απαγορευμένα μέρη του πλοίου.

Η υποχρέωση πειθαρχίας του ναυτικού προς τους ιεραρχικά προϊσταμένους του προβλέπεται και πέρα απο την εκτέλεση της εργασίας του. Αυτό γιατί , η πειθαρχία του ναυτικού δεν αφορά μόνο το θαλάσιο επιχειρηματία (εργοδότη του) , αλλά ολόκληρη την κοινωνία του πλοίου και την ασφάλεια του πλου.

ββ. Η απαγόρευση φόρτωσης στο πλοίο πραγμάτων χωρίς την άδεια του πλοιάρχου.

Το άρθρο 58 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ , απαγορεύει στο ναυτικό να φορτώνει στο πλοίο πράγματα , χωρίς ρητή έγγραφη άδεια του πλοιάρχου. Η απαγόρευση αυτή είναι ορθή γιατί ο ναυτικός προσελήφθει για να προσφέρει της εργασία του στο πλοίο , και όχι για να εκμεταλλεύεται το γεγονός ότι το πλοίο πλέει απο τόπο σε τόπο.

Η απαγόρευση αφορά φόρτωση πραγμάτων σε οποιοδήποτε μέρος του πλοίου. Ο όρος " πράγματα " αφορά εκείνα τα οποία δεν είναι απαραίτητα για την διαβίωση του ναυτικού πάνω στο πλοίο. Έτσι , η απαγόρευση αναφέρεται περισσότερο στη φόρτωση ναρκωτικών , οινόπνευματωδών ποτών , όπλων , εύφλεκτων ή επικίνδυνων υλών , για τα οποία πλοίαρχος έχει και ιδιαίτερη υποχρέωση να φροντίζει να μην εισκομίζονται στο πλοίο. Αντίθετα δεν περιλαμβάνεται στην απαγόρευση, ο ιματισμός του ναυτικού και άλλα προσωπικά αντικείμενα όπως π.χ. ένα ραδιόφωνο ή μια συσκευή τηλεόρασης.

Τέλος κατ ' εξαιρεση επιτρέπεται η φόρτωση πραγμάτων στο πλοίο απο το ναυτικό μόνο με έγγραφη άδεια που πρέπει να δίνεται πριν απο τη φόρτωση. Κατά συνέπεια η φόρτωση δεν επιτρέπεται ούτε με άδεια, που συνεπάγεται σιωπηρά , ούτε με συναίνεση εκ των υστέρων.

γγ. Η καλή διατήρηση του πλοίου.

Κατά το άρθρο 57 του ΚΙΝΔ , ο ναυτικός έχει υποχρέωση να διατηρεί σε καλή κατάσταση το πλοίο καθώς και τα αντικείμενα που διατίθενται για

ατομική του χρήση , όπως π.χ. ο ιματισμός , τα εργαλεία , τα έπιπλα και τα σκεύη , οι συσκευές κ.λ.π.. Η καλή διατήρηση του πλοίου πρέπει να γίνεται κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του ναυτικού.

2 . Δικαιώματα του ναυτικού.

Τα δικαιώματα του ναυτικού προβλέπονται στο νόμο , σε συλλογικές συμβάσεις εργασίας αλλά και σε ναυτιλιακές συνήθειες. Τα σπουδαιότερα δικαιώματα που έχει ο ναυτικός κατά την διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης είναι :

αα . Ο μισθός.

Το δικαίωμα για μισθό , είναι το κύριο δικαίωμα του ναυτικού κατά τη διάρκεια της σύμβασης εργασίας του.

Το μισθό καταβάλλει ο πλοίαρχος , φυσικά για λογαριασμό του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή , τον οποίο εκπροσωπεί και που είναι ο εργοδότης. Το δικαίωμα του ναυτικού για μισθό αρχίζει συνήθως , από την κατάρτιση της σύμβασης ναυτολόγησης. Μπορεί όμως , να προβλέπεται διαφορετικά στη σύμβαση ή σε συλλογική σύμβαση εργασίας που τυχόν υπάρχει.

Ο μισθός συμφωνείται σε χρήμα. Μπορεί όμως να συμφωνείται σε είδος ή σε χρήμα και σε είδος μαζί. Το ύψος του μισθού καθορίζεται στην σύμβαση ναυτολόγησης. Ο μισθός μπορεί να υπολογίζεται " κατά χρόνο " ή " κατά ταξίδι ".

Όσον αφορά το μισθό που υπολογίζεται " κατά χρόνο " , το άρθρο 60 του ΚΙΝΔ αναφέρεται σε συνολογότητά του κατά μήνα. Δεν υπάρχει αμφιβολία, όμως , ότι ο μισθός μπορεί να συμφωνείται και κατ ' άλλα χρονικά

διαστήματα (εβδομάδα , δεκαπενθήμερο , έτος κ.α). Ο υπολογισμός αυτός του μισθού δεν έχει σχέση με το πότε καταβάλλεται. Ο ναυτικός δικαιούται να παίρνει κατά τη ναυτολόγηση, ενώ το υπόλοιπο καταβάλλεται στο τέλος κάθε ταξιδιού.

Σύμφωνα με το άρθρο 60 του ΚΙΝΔ , ο ναυτικός δικαιούται μισθό για τους μήνες και τις μέρες που διήρκεσε η ναυτολόγηση. Αν όμως κράτησε λιγότερο απο μήνα , ο ναυτικός δικαιούται αποδοχές για ολόκληρο το μήνα.

Όταν , ο μισθός συμφωνείται " κατά ταξίδι " και πάλι το ταξίδι θεωρείται ότι αρχίζει απο την ημέρα της ναυτολόγησης και επιβίβασης του ναυτικού και ότι τελειώνει με την εκφόρτωση στο λιμάνι του προορισμού.

Στο άρθρο 61 του ΚΙΝΔ , ορίζεται ότι αν ο μισθός συμφωνήθηκε "κατά ταξίδι " και το ταξίδι επεκταθεί , ο μισθός αυξάνει αναλόγως , ενώ αν το ταξίδι συντμηθεί ο μισθός δεν μειώνεται. Η αξίωση του ναυτικού για μισθό παύει οριστικά όταν λυθεί η σύμβαση ναυτολόγησης.

ββ. Πρόσθετες παροχές και αποζημίωση για απώλεια προσωπικών αντικειμένων.

Ο ναυτικός έχει δικαίωμα για πρόσθετες παροχές , συγκεκριμένα για διατροφή , ενδιαίτηση, επαγγελματικό ιματισμό , σκεύη υπηρεσίας κ.λ.π.. Απο τις παροχές αυτές , η τροφή θεωρείται απο την κρατούσα γνώμη μισθός, συγκεκριμένα μέρος του μισθού σε είδος και τακτική προσαύξησή του.

Επίσης , ο ναυτικός δικαιούται εύλογη αποζημίωση για την απώλεια αντικειμένων της προσωπικής ή επαγγελματικής του χρήσης απο ναυάγιο ,

πυρκαγιά ή άλλο παρεμφερές γεγονός. Το δικαίωμα όμως του ναυτικού για αποζημίωση ,δεν επεκτείνεται σε πράγματα που χρησιμοποιεί πέρα απο τις συνήθεις ανάγκες του , π.χ. πολυτελή αντικείμενα.

γγ. Νοσηλεία.

Ο νόμος επιβάλλει στην εφοπλιστική επιχείρηση την υποχρέωση να περιθάλλει το ναυτικό όταν ασθενεί. Για τα δικαιώματα του ναυτικού σε περίπτωση ασθένειας προβλέπουν τα άρθρα 66 και 67 του ΚΙΝΔ.

Σύμφωνα με το άρθρο 66 του ΚΙΝΔ , η προστασία του ναυτικού καλύπτεται με τη σύμβαση ναυτολόγησης. Επίσης , στο ίδιο άρθρο διαγράφεται το περιεχόμενο του δικαιώματος του ναυτικού για προστασία και συνίσταται σε νοσήλεια και μισθό.

Στα νοσήλεια περιλαμβάνεται κάθε δυνατή δαπάνη που είναι απαραίτητη για τη θεραπεία του ναυτικού μέχρι την ανάρρωση. Συγκριμένα , περιλαμβάνονται οι δαπάνες για γιατρούς , φάρμακα , εξετάσεις , νοσοκομειακή περίθαλψη κ.λ..

Ως μισθός , θεωρείται ο κανονικός μισθός και η τροφή. Αν δεν παρέχεται τροφή σε είδος και δεν περιλαμβάνεται στη νοσηλεία , θα πρέπει να προστίθενται κατά την αξία της μισθό.

ε. Λύση της σύμβασης ναυτολόγησης.

Οι λόγοι λύσης της σύμβασης ναυτολόγησης , προβλέπονται σε μια σειρά άρθρων του ΚΙΝΔ. Οι λόγοι λύσεως χωρίζονται σε δύο κατηγορίες : σε λόγους που επιφέρουν αυτόματα τη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης και σε λόγους που λειτουργούν ύστερα απο ενέργεια του ενός απο τα μέρη.

1. Λόγοι αυτόματης λύσης της σύμβασης ναυτολόγησης.

Η σύμβαση ναυτολόγησης λύεται αυτόματα , όταν περάσει ο χρόνος ή όταν συμπληρωθεί το ταξίδι για το οποίο συμφωνήθηκε ή όταν επέλθει κάποιος γεγονός απο αυτά που αναφέρονται στο άρθρο 68 του ΚΙΝΔ.

Έτσι , λοιπόν έχουμε λύση της σύμβασης ναυτολόγησης μετά την συμπλήρωση του χρόνου , για το οποίο είχε συμπληρωθεί η σύμβαση. Κατά το άρθρο 70 του ΚΙΝΔ , αν η σύμβαση ναυτολόγησης ορισμένου χρόνου λήξει κατά τη διάρκεια του πλου , παρατείνεται μέχρι το πλοίο να καταπλεύσει στο λιμάνι προορισμού.

Έχουμε , ακόμη , αυτόματη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης ύστερα απο την περάτωση του ταξιδιού για το οποίο συνομολογήθηκε η σύμβαση ναυτολόγησης. Το άρθρο 71 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ , ορίζει ότι η σύμβαση ναυτολόγησης , που συμφωνήθηκε για ένα ταξίδι , λύεται όταν πραγματοποιηθεί στο λιμένα προορισμού. Όπως γίνεται δεκτό η σύμβαση ναυτολόγησης μπορεί να συμφωνηθεί για περισσότερα ταξίδια. Τότε η σύμβαση ναυτολόγησης λήγει με την εκφόρτωση στον τελευταίο λιμένα προορισμού.

Τέλος , αυτόματη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης επιφέρουν και τα γεγονότα που προβλέπονται στο άρθρο 68 του ΚΙΝΔ. Τα γεγονότα αυτά είναι :

- Η απώλεια πλοίου.

Απώλεια πλοίου μπορεί να εννοήσουμε της περίπτωση που το πλοίο , απο οποιαδήποτε αιτία έφθασε σε τέτοια κατάσταση , ώστε να αδυνατεί οριστικά

να εκληρώσει το ναυτιλιακό του προορισμό. Αυτό , για παράδειγμα , συμβαίνει σε περίπτωση που το πλοίο βυθίστηκε πλήρως , καταστράφηκε απο πυρκαγιά κ.λ.π..

- Η αποβολή της ελληνικής σημαίας.

Αποβολή της ελληνικής σημαίας σημαίνει απώλεια της ελληνικής εθνικότητας. Αυτή επέρχεται για διάφορους λόγους και συνεπάγεται την υπαγωγή του πλοίου σε ξένο δίκαιο.

- Η εκποίηση του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό.

Ο λόγος της λύσης της σύμβασης ναυτολόγησης σε δημόσιο πλειστηριασμό συνίσταται στο γεγονός ότι το πλοίο χωρίς να είναι επιβαρυμένο με υποχρεώσεις , δηλαδή χωρίς πλήρωμα , μπορεί να εκπλειστηριαστεί πιο εύκολα.

2. Λύση της σύμβασης ναυτολόγησης με τη θέληση των μερών.

Η σύμβαση ναυτολόγησης μπορεί να λυθεί και με την θέληση των μερών , είτε και των δύο είτε του ενός μόνο. Ο ΚΙΝΔ παρέχει στον πλοίαρχο να καταγγέλει την σύμβαση και να υποχωρεί απο αυτή.

Η καταγγελία που κάνει ο πλοίαρχος δεσμεύει τον πλοικτήτη , ακόμη και αν αυτός διαφωνεί. Σύμφωνα με το δικαίωμα του πλοιάρχου να προσλαμβάνει το πλήρωμα , ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να αφαιρέσει απο τον πλοίαρχο το δικαίωμα να απολύει το ναυτικό.

Κατά το άρθρο 72 του ΚΙΝΔ , ο πλοίαρχος δικαιούται να καταγγείλει την σύμβαση ναυτολόγησης οποτεδήποτε , χωρίς προθεσμία και χωρίς λόγο. Το άρθρο αυτό εφαρμόζεται στη σύμβαση ναυτολόγησης τόσο αορίστου , όσο και ορισμένου χρόνου.

Γίνεται δεκτό , πάντως , ότι επιτρέπεται να συνομολογείται προθεσμία για την καταγγελία της σύμβασης ναυτολόγησης απο τον πλοίαρχο. Επίσης , το άρθρο 69 του ΚΙΝΔ , προβλέπει δικαίωμα του πλοίαρχου να υπαναχωρεί απο τη σύμβαση ναυτολόγησης , στις περιπτώσεις που το πλοίο γίνεται ανίκανο " προς πλουν " , ή που ο ναυτικός απουσιάζει παράνομα απο το πλοίο.

Το δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης ναυτολόγησης απο την πλευρά του ναυτικού προβλέπεται στα άρθρα 73 και 74 του ΚΙΝΔ.

Κατά το άρθρο 73 του ΚΙΝΔ , ο ναυτικός μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση ναυτολόγησης αορίστου χρόνου μόνο εννιά μήνες μετά την κατάρτιση της ή αν ο λιμένας προορισμού του πλοίου βρίσκεται έξω απο τη Μεσόγειο , της Ερυθρά θάλασσα , τον Περσικό κόλπο και την Ευρώπη , ένδεκα μήνες μετά την κατάρτισή της. Αν όμως το πλοίο βρίσκεται σε ελληνικό λιμάνι , ο ναυτικός δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση και πριν απο την πάροδο των εννέα ή ένδεκα μηνών.

Κατά το άρθρο 74 του ΚΙΝΔ , ο ναυτικός δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση ναυτολόγησης , ανεξάρτητα αν είναι αορίστου ή ορισμένου χρόνου, χωρίς προθεσμία , αλλά μόνο εφόσον ο πλοίαρχος υπέπεσε απέναντι του σε βαριά παράβαση των ναυτικών καθηκόντων του.

II. ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

A. Πλοηγός

α. Έννοια

Πλοηγός είναι " ο οδηγός του πλου ", ή με την τεχνική έννοια του όρου , το πρόσωπο που έχοντας γνώση των θαλάσσιων περιοχών και των συνθηκών της ναυσιπλοΐας , προνοεί για την ορθή και ασφαλή διεύθυνση του σκάφους κατά την είσοδο και την έξοδο απο λιμάνια ή σε ορισμένα περάσματα.

Στην χώρα μας , όπως , και σε πολλές άλλες , υπάρχει οργανωμένη πλοηγική υπηρεσία του Κράτους που υπάγεται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Σε ορισμένα λιμάνια και δύσκολα περάσματα (όρμους , διαύλους , πορθμούς κ.λ.π.) , λειτουργούν πλοηγικοί σταθμοί που υπάγονται διοικητικά στις λιμενικές αρχές της περιφέρειάς τους.

Σ ' αυτές υπάγονται και οι πλοηγοί , οι οποίοι θεωρούνται δημόσιοι υπάλληλοι , μισθοδοτούνται όμως όχι απο το δημόσιο προϋπολογισμό, αλλά απο τα καταβαλλόμενα πλοηγικά δικαιώματα. Κατ ' εξαίρεση , οι πλοηγοί του πλοηγικού σταθμού της διώρυγας της Κορίνθου , που είναι ανώνυμη εταιρεία , είναι ιδιωτικοί υπάλληλοι και μισθοδοτώνται απο αυτήν.

β. Σύμβαση Πλοήγησης.

Η πρόσληψη πλοηγού είναι υποχρεωτική ή προαιρετική. Όταν η πλεύση σε ορισμένα σημεία είναι επικίνδυνη , ο νόμος όρισε την πλοήγηση υποχρεωτική για χάρη της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Σε άλλες περιπτώσεις

που η πλεύση εκ πρώτης όψεως φαίνεται ακίνδυνη ή για διάφορους λόγους δε θεωρείται σκόπιμη η επιβάρυνση ή η χρονοτριβή για πρόσληψη πλοηγού , ο νόμος άφησε την πλοήγηση προαιρετική.

Η πρόσληψη γίνεται με σύμβαση ανάμεσα στον πλοίαρχο (στο όνομα και για λογαριασμό του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή) και στον πλοηγό.

γ. Ευθύνη του πλοηγού.

Κατά την πλοήγηση ή και εξ αφορμής της ενδέχεται να προκληθούν ζημιές , τόσο στο πλοίο όσο και στους τρίτους. Για τις ζημιές αυτές , ευθύνη έχει εκτός απο τον πλοίαρχο και ο πλοηγός εφόσον υπάρχει πταίσμα δικό του.

Σύμφωνα με το νόμο στην περίπτωση σύγκρουσης πλοίων , εκτός απο την ευθύνη των πλοίων (πλοιοκτητών ή εφοπλιστών) υπάρχει και των υπαίτιων προσώπων. Και υπαίτιο πρόσωπο χωρίς αμφιβολία είναι κυρίως ο πλοηγός , για τη συμβουλή που έδωσε και που είχε ως αποτέλεσμα τη σύγκρουση.

B. Ναυτικός πράκτορας

α. Έννοια και διακρίσεις του ναυτικού πράκτορα.

Ανάμεσα στα βοηθητικά πρόσωπα της ναυτιλίας , πολύ σπουδαία θέση κατέχει ο ναυτικός πράκτορας.

Ο ναυτικός πράκτορας είναι αυτοτελής και ανεξάρτητος επαγγελματίας με οργανωμένο γραφείο που αναλαμβάνει κατ ' επάγγελμα και με αμοιβή την διενέργεια εργασιών πρακτορείας σχετικών με τη θαλάσσια αποστολή.

Οι υπηρεσίες που προσφέρει ο ναυτικός πράκτορας στην θαλάσσια μεταφορά είναι πάρα πολλές και αρκετά σημαντικές. Ο ναυτικός πράκτορας είναι επιφορτισμένος με κάθε εργασία σχετική με την φόρτωση του φορτίου αντικαθιστώντας τον μεταφορέα και σε αρκετές περιπτώσεις και τον φορτωτή. Διεκπαιρώνει τις σχέσεις του πλοίου με τις τοπικές αρχές για τον απόπλου (λιμενικές, τελωνειακές κ.λ.π. διατυπώσεις) , παρακολουθεί το πλοίο κατά τον πλου , ειδοποιεί και ενημερώνει τους παραλήπτες και κάθε ενδιαφερόμενο για το χρόνο άφιξης του πλοίου. Ο ναυτικός πράκτορας που βρίσκεται στο λιμάνι εκφόρτωσης , προβαίνει στις απαραίτητες διατυπώσεις για την καλή εκφόρτωση του φορτίου. Ειδοποιεί τον παραλήπτη και διεκπεραιώνει όλες τις σχέσεις του πλοίου με τις αρχές (λιμενικές , τελωνειακές , υγειονομικές διατυπώσεις) , μεριμνά για την είσπραξη τυχόν υπόλοιπου ναύλου , ελέγχει την νομιμοποίηση για την φορτωτική , εκδίδει στο όνομα διατακτική παράδοση του φορτίου και φροντίζει για την φύλαξη του φορτίου , αν αυτό δεν παραδωθεί αμέσως κατά την εκφόρτωση.

Όταν ο ναυτικός πράκτορας ενεργεί όλες τις πιο πάνω δραστηριότητες χαρακτηρίζεται ως γενικός ναυτικός πράκτορας. Ειδικός ναυτικός πράκτορας χαρακτηρίζεται αυτός που ενεργεί ορισμένες από τις πιο πάνω δραστηριότητες. Έτσι ο ειδικός ναυτικός πράκτορας διακρίνεται σε πράκτορα του πλοίου και σε πράκτορα του φορτίου.

β. Σύμβαση Ναυτικής Πρακτορείας.

Στο ελληνικό δίκαιο δεν υπάρχει συστηματική και ειδική ρύθμιση της σύμβασης ναυτικής πρακτορείας. Υπάρχουν μόνο διάσπαρτες διατάξεις , που δεν καλύπτουν τα υπάρχοντα κενά. Η σύμβαση πρακτορείας συγκεντρώνει

χαρακτηριστικά απο περισσότερες ρυθμισμένες συμβάσεις , γεγονός που δυσκολεύει στο να επιλέξουμε διατάξεις που μπορούν να εφαρμοστούν αναλογικά.

Η σύγκριση σχετικά με την σύμβαση της ναυτικής πρακτορείας περιορίστηκε εν μέρει με το π.δ. 219 / 1992.

Με βάση το π.δ. 219 / 1992 περιέχονται ποικίλες ρυθμίσεις δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου, οι οποίες αφορούν την άσκηση του επαγγέλματος του εμπορικού αντιπροσώπου και την σχέση που τον συνδέει προς τον αντιπροσωπευόμενο επιχειρηματία.

Έτσι , ο ναυτικός πράκτορας είναι εμπορικός αντιπρόσωπος και μεσολαβεί για την κατάρτιση , όχι μόνο αγορών για τις ανάγκες του πλοίου , αλλά κυρίως άλλων συμβάσεων που ενδιαφέρουν τη ναυτιλιακή επιχείρηση όπως είναι οι ναυλώσεις.

γ. Δικαιώματα και ευθύνες του ναυτικού πράκτορα.

Κύρια δικαιώματα του ναυτικού πράκτορα απο τη σύμβαση ναυτικής πρακτορείας είναι το δικαίωμα αμοιβής και το δικαίωμα αποκατάστασης των δαπανών στις οποίες υποβλήθηκε για την διεκπεραίωση των εργασιών της πρακτορείας.

Πρωταρχικό δικαίωμα του ναυτικού πράκτορα είναι να λαμβάνει αμοιβή για τις υπηρεσίες που προσφέρει , να λαμβάνει τα λεγόμενα πρακτορειακά δικαιώματα. Ο ναυτικός πράκτορας δικαιούται αμοιβή ακόμη και αν αυτή

δεν συμφωνήθηκε. Η αμοιβή καθορίζεται ελεύθερα με συμφωνία των μερών. Εξάλλου , αν δεν έχει συμφωνηθεί κάτι άλλο παρέχεται ως προμήθεια , δηλαδή σε ποσοστά ανάλογα με την αξία και τον αριθμό των υποθέσεων που ο ναυτικός πράκτορας διεκπεραιώνει.

Ο ναυτικός πράκτορας δικαιούται , να απαιτήσει τις δαπάνες που κατέβαλε για την εκτέλεση των έργων του , είτε προκαταβολικώς είτε εκ των υστέρων.

Τα πρακτορειακά δικαιώματα και τις δαπάνες για την εκτέλεση των έργων του , ο ναυτικός πράκτορας δικαιούται να τα λάβει απο τον ίδιο τον εντολέα του εκτός αν έχει συμφωνηθεί στη σύμβαση ναύλωσης ή θαλάσσιας μεταφοράς να τα λάβει απο τον παραλήπτη.

Ο ναυτικός πράκτορας απο τα δικαιώματα φέρει και ευθύνη προς τον εντολέα του. Συγκεκριμένα , ο ναυτικός πράκτορας υποχρεούται απέναντι στον εντολέα του να εκτελεί τα καθήκοντα του με κάθε επιμέλεια , ευθυνόμενος συνεπώς για κάθε πταίσμα.

Ο ναυτικός πράκτορας δεν φέρει συμβατική ευθύνη απέναντι στους τρίτους. Εφόσον συμβάλλεται ως εκπρόσωπος του εντολέα του , δεν αποκτά δικαιώματα και υποχρεώσεις προσωπικά. Ο ναυτικός πράκτορας ευθύνεται προσωπικά απέναντι στους τρίτους μόνο αν συντρέχει προσωπικό του πταίσμα. Επίσης ευθύνεται προσωπικά όταν κατά την δικαιοπρακτική του δραστηριότητα υπερβαίνει τα όρια της αντιπροσωπευτικής εξουσίας του.

δ. Λύση της σύμβασης πρακτορείας.

Η ναυτική πρακτορεία , μπορεί να λυθεί με καταγγελία και απο τα δύο μέρη. Έτσι , αν η σύμβαση είναι αόριστης διάρκειας , καθένας απο τους συμβαλλόμενους μπορεί να την καταγγείλει , τηρώντας ορισμένη προθεσμία που είναι ανάλογη με το χρόνο που διήρκεσε η σύμβαση. Συντόμευση της προθεσμίας με συμφωνία των μερών δεν επιτρέπεται και φυσικά δεν είναι έγκυρη.

Επίσης , σε κάθε περίπτωση ανεξάρτητα δηλαδή απο το αν η σύμβαση είναι αόριστη ή ορισμένης διάρκειας , χωρεί καταγγελία οποτεδήποτε και χωρίς προθεσμία , όταν ένα απο τα μέρη παραλείψει να εκπληρώσει το σύνολο ή μέρος των συμβατικών του υποχρεώσεων καθώς και όταν συντρέχουν έκτακτες περιστάσεις.

Τ.Ε.Π. ΠΑΤΗΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

I. ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

Κατά το άρθρο 10 του ΚΙΝΔ *συμπλοιοκτησία* είναι η συμβατική ένωση προσώπων , τα οποία χωρίς να ιδρύουν εμπορική εταιρεία γνωστού τύπου , εκμεταλλεύονται για κοινό λογαριασμό πλοίο το οποίο ανήκει στην κυριότητά τους. Τα άτομα τα οποία εκμεταλλεύονται απο κοινού το πλοίο ονομάζονται *συμπλοιοκτήτες*.

Επομένως , βάση του άρθρου 10 του ΚΙΝΔ , συμπλοιοκτησία υπάρχει όταν οι σύγκυριοι του πλοίου εκμεταλλεύονται αυτό.

A. Πλοίο , συγκυριότητα και συνεκμετάλλευση του πλοίου

Η συμπλοιοκτησία προϋποθέτει την συνδρομή των παρακάτω τριών προϋποθέσεων : **πλοίο , συγκυριότητα και συνεκμετάλλευση του πλοίου απο τους συγκύριους.**

Συμπλοιοκτησία , μπορεί να υπάρξει μόνο για πλοία και όχι για οποιοδήποτε πλωτό ναυπήγημα. Με διάταξη του άρθρου 36 του ΚΙΝΔ συμπλοιοκτησία μπορεί να υπάρξει και σε ναυπηγούμενο πλοίο , χωρίς όμως να είναι απαραίτητη η καταχώρηση της σύμβασης ναυπήγησης στο νηολόγιο.

Η συμπλοιοκτησία μπορεί να υπάρξει μόνο σε ένα πλοίο. Αν περισσότερα πρόσωπα συνεκμεταλλεύονται περισσότερα πλοία , υπάρχουν χωριστές συμπλοιοκτησίες , όσες και τα πλοία.

Η συμπλοιοκτησία προϋποθέτει **συγκυριότητα** φυσικών ή νομικών προσώπων στο ίδιο πλοίο. Επομένως, δεν υπάρχει συμπλοιοκτησία όταν τα πρόσωπα εκμεταλλεύονται ξένο πλοίο, ή όταν το πλοίο ανήκει σε εταιρεία με νομική προσωπικότητα γιατί δεν υπάρχει συγκυριότητα των μελών πάνω στο πλοίο. Στην περίπτωση αυτή, υπάρχει συμπλοιοκτησία εφ' όσον η εκμετάλλευση γίνεται από την ίδια την εταιρεία.

Αν περισσότερα πρόσωπα έχουν στο ίδιο πλοίο άλλο κοινό δικαίωμα, που τους παρέχει το δικαίωμα εκμετάλλευσης του (π.χ., επικαρπία, μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου για εξασφάλιση απαίτησης, εφοπλιστική σχέση, κ.α.) και πάλι δεν υπάρχει συμπλοιοκτησία. Τα πρόσωπα αυτά δεν είναι συμπλοιοκτήτες αλλά εφοπλιστές.

Ανάμεσα στους συγκύριους υπάρχει ο συνδετικός δεσμός. Το δεσμό αυτόν ο νόμος τον αναφέρει με τον όρο "συνεκμετάλλευση του πλοίου". Η συνεκμετάλλευση συνίσταται στη χρησιμοποίηση του πλοίου για ναυτιλιακές εργασίες με σκοπό το κέρδος. Αν δεν υπάρχει και το στοιχείο αυτό στην έννοια της συνεκμετάλλευσης δεν πρόκειται περί συμπλοιοκτησίας αλλά περί συγκυριότητας.

Η συνεκμετάλλευση αποτελεί το δυναμικό στοιχείο της συμπλοιοκτησίας. Και αυτό είναι το ίδιο απαραίτητο όπως η συγκυριότητα. Γι' αυτό δε νοείται συμπλοιοκτησία σε κοινό πλοίο, που δε χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς.

Απλή συγκυριότητα του πλοίου υπάρχει σε περιπτώσεις για αναψυχή των συγκυριών του ή σε κοινό πλοίο αγκυροβολημένο που χρησιμοποιείται ως

κέντρο διασκέδασης , ξενοδοχείο , εκμισθώνεται σε τρίτο πρόσωπο για να το εκμεταλλευτεί αυτός για λογαριασμό του ή εισφέρεται κατά χρήση σε εταιρεία με νομική προσωπικότητα που έχουν μεταξύ τους.

B. Χαρακτηριστικά της συμπλοιοκτησίας

Η συμπλοιοκτησία , ως εταιρεία , εμφανίζει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά :

α. Κεφαλαιουχικό στοιχείο.

Στην συμπλοιοκτησία υπάρχει το κεφαλαιουχικό στοιχείο , δηλαδή η συγκυριότητα στο πλοίο. Ο κεφαλαιουχικός χαρακτήρας της συμπλοιοκτησίας παρουσιάζει τα εξής χαρακτηριστικά :

1. Κάθε συμπλοιοκτήτης μπορεί ελεύθερα να μεταβιβάζει τη μερίδα της συμπλοιοκτησίας του (άρθρο 28 του ΚΙΝΔ).
2. Η πλειοψηφία για τη λήψη των αποφάσεων σχηματίζεται με βάση τις μερίδες και όχι τα πρόσωπα
3. Γεγονότα τα οποία αφορούν τα πρόσωπα των συμπλοιοκτητών , όπως ο θάνατος , η ανικανότητα , η πτώχευση , δεν επιφέρουν λύση της συμπλοιοκτησίας.

β. Ευθύνη των Συμπλοιοκτητών προσωπικά και σύμμετρα.

Οι συμπλοιοκτήτες ευθύνονται για τις υποχρεώσεις της συμπλοιοκτησίας προσωπικά , απεριόριστα αλλά και ανάλογα με τη μερίδα συμμετοχής τους στο πλοίο.

γ. Η Συμπλοιοκτησία δεν έχει νομική προσωπικότητα.

Η συμπλοιοκτησία δεν έχει νομική προσωπικότητα. Η άποψη αυτή στηρίζεται με το εξής επιχείρημα :

Η συμπλοιοκτησία δεν υποβάλλεται σε δημοσιότητα , η οποία είναι απαραίτητη ώστε μία ένωση προσώπων να αποκτήσει νομική προσωπικότητα .

Οι συνέπειες από την έλλειψη της νομικής προσωπικότητας είναι οι εξής :

- Η συμπλοιοκτησία δεν έχει χωριστή περιουσία .
- Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις της συμπλοιοκτησίας είναι δικαιώματα και υποχρεώσεις των συμπλοιοκτητών .
- Η συμπλοιοκτησία δεν έχει επωνυμία .
- Η συμπλοιοκτησία δεν μπορεί να εμφανιστεί με τη μορφή εταίρου σε άλλη εταιρεία.

Γ. Εταιρική ιδιότητα της συμπλοιοκτησίας

α. Μέρη Συμπλοιοκτησίας.

Κάθε συμπλοιοκτήτης συμμετέχει στην συμπλοιοκτησία με ένα ποσοστό συμμετοχής. Η μερίδα του στην συμπλοιοκτησία περιλαμβάνει τα εξή :

1. Δικαιώματα κυριότητας εξ αδιαιρέτου στο πλοίο.
2. Ανάλογη συμμετοχή στα υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία της συμπλοιοκτησίας (πράγματα , απαιτήσεις)
3. Δικαιώματα και υποχρεώσεις που προκύπτουν από τον δεσμό μεταξύ των συμπλοιοκτητών.

Η μερίδα της συμπλοιοκτησίας μεταβιβάζεται τόσο " εν ζωή " όσο και " αιτία θανάτου " .

Αν και δεν προβλέπεται απο το νόμο , η εκποίηση της μερίδας της συμπλοιοκτησίας πρέπει να γίνεται εγγράφως , αφού πρώτα πρέπει να καταχωρηθεί στο νηολόγιο.

β. Δικαιώματα συμπλοιοκτητών.

Η μερίδα της συμπλοιοκτησίας δημιουργεί δικαιώματα και υποχρεώσεις εταιρικής φύσης. Συγκεκριμένα :

Τα δικαιώματα των συμπλοιοκτητών είναι διοικητικής και περιουσιακής φύσης.

1. Δικαιώματα διοικητικής φύσης.

Διοικητικής φύσης είναι :

(αα) Το δικαίωμα συμμετοχής στη λήψη αποφάσεων που αφορούν την συμπλοιοκτησία , (ββ) Το δικαίωμα συμμετοχής στη διοίκηση της συμπλοιοκτησίας , (γγ) Το δικαίωμα του συμπλοιοκτήτη να ζητήσει απο το δικαστήριο να διατάξει την αναγκαστική εκποίηση του πλοίου ή το διορισμό προσωρινού διαχειριστή , σε περίπτωση που δεν επιτυγχάνεται η πλειοψηφία και δυσχεραίνεται η εκμετάλλευση του πλοίου και τέλος (δδ) Το δικαίωμα που έχει ο μη διαχειριστής συμπλοιοκτήτης , να λαμβάνει γνώση της πορείας των υποθέσεων της συμπλοιοκτησίας , να εξετάζει τα βιβλία και τα έγγραφα και να καταρτίζει περίληψη της περιουσιακής κατάστασης της συμπλοιοκτησίας.

2. Δικαιώματα περιουσιακής φύσης.

Περιουσιακής φύσης είναι : (αα) Το δικαίωμα του συμπλοιοκτήτη να διαθέσει τη μερίδα του στους υπόλοιπους συμπλοιοκτήτες χωρίς αντάλλαγμα, (ββ) Το δικαίωμα του συμπλοιοκτήτη - μέλους του πληρώματος , να ζητήσει απο τους συμπλοιοκτήτες να αγοράσουν την μερίδα του σε περίπτωση απόλυσής του απο αυτούς , (γγ) Το δικαίωμα συμμετοχής στα κέρδη της συμπλοιοκτησίας και τέλος (δδ) Το δικαίωμα του συμπλοιοκτήτη να διαθέτει τη μερίδα του " εν ζωή " ή "αιτία θανάτου " .

γ. Υποχρεώσεις των Συμπλοιοκτητών.

Οι κυριότερες υποχρεώσεις των συμπλοιοκτητών είναι οι εξής :

- Υποχρέωση συνεισφοράς ανάλογα με τη μερίδα τους , στις δαπάνες της συμπλοιοκτησίας οι οποίες περιλαμβάνουν δαπάνες εξοπλισμού και επισκευών.
- Υποχρέωση συμμετοχής στις ζημιές της συμπλοιοκτησίας , επίσης ανάλογα με τη μερίδα τους.

Σε συνάρτηση με τις υποχρεώσεις των συμπλοιοκτητών πρέπει να αναφερθούμε και στην ευθύνη τους .

δ. Ευθύνη των Συμπλοιοκτητών.

Η ευθύνη των συμπλοιοκτητών είναι άμεση , σύμμετρη και απεριόριστη. Ειδικότερα : (αα) Η ευθύνη των συμπλοιοκτητών χαρακτηρίζεται άμεση γιατί η συμπλοιοκτησία δεν αποτελεί νομικό πρόσωπο και γι' αυτό οι υποχρεώσεις της βαρύνουν προσωπικά τους συμπλοιοκτήτες , (ββ) Η ευθύνη των συμπλοιοκτητών είναι σύμμετρη , δηλαδή ευθύνονται για τα χρέη της συμπλοιοκτησίας κατά λόγο της μερίδας τους (γγ) Τέλος , η ευθύνη των

συμπλοιοκτητών είναι απεριόριστη , δηλαδή κάθε συμπλοιοκτήτης ευθύνεται κατά την αναλογία του στο χρέος , με όλη του την περιουσία.

ΙΙ.ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 959/7

A. Σκοπός

Η Ναυτική Εταιρεία έχει αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα , εκμετάλλευση ή διαχείριση των Ελληνικών εμπορικών πλοίων. Στην έννοια των εμπορικών πλοίων δεν περιλαμβάνονται τα τουριστικά και τα ναυταθλητικά πλοία.

B. Σύσταση - Τρόπος λειτουργίας

Η Ναυτική Εταιρεία περιλαμβάνεται στις εμπορικές εταιρείες και η σύμβαση της καταρτίζεται εγγράφως , καταχωρείται στο μητρώο ναυτικών εταιρειών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και αποκτά νομική προσωπικότητα. Η σύμβαση πρέπει να περιλαμβάνει και να ρυθμίζει , τα παρακάτω :

- Την επωνυμία , την έδρα , το σκοπό και τη διάρκεια της εταιρείας.
- Το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές.
- Το διοικητικό συμβούλιο (αρμοδιότητες ,εκλογή)
- Τη γενική συνέλευση (αρμοδιότητες , σύγκληση)
- Τα δικαιώματα των μετόχων.
- Τους λόγους λύσης και τον τρόπο εκκαθάρισης της περιουσίας της εταιρείας.

Πρέπει να καθορίζει ακόμη και τα μέλη του πρώτου διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας. Η επωνυμία της πρέπει να περιλαμβάνει τις λέξεις " Ναυτική Εταιρεία " ή τα αρχικά " Ν.Ε.". Η έδρα της ορίζεται σε δήμο ή κοινότητα της Ελληνικής επικράτειας. Η Ν.Ε. συνίσταται για ορισμένο χρόνο. Οι μέτοχοι είναι τουλάχιστον δύο. Το κεφάλαιο της πρέπει να καταβληθεί ολόκληρο μετρητοίς εντός των 2 ημερών από την καταχώρηση της εταιρείας στο μητρώο. Το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο είναι 300.000 ή το ισόποσο ξένου νομίσματος , το ύψος του οποίου βρίσκεται με την επίσημη τιμή του την ημέρα της καταχώρησης της εταιρείας στο μητρώο.

Η ονομαστική αξία κάθε μετοχής είναι τουλάχιστον 1.000 δρχ. ή το ισάξιο αυτών σε ξένο νόμισμα. Η ευθύνη του μετόχου περιορίζεται στην ονομαστική αξία της μετοχής του. Επιτρέπεται με τη σύμβαση να ορισθούν τα προνόμια υπέρ μετόχων ή μετοχών και η έκδοση προνομιούχων μετοχών μετά ή χωρίς ψήφο.

Η σύσταση Ναυτικής εταιρείας είναι άκυρη εάν κάποιος ιδρυτής στερούνταν της ικανότητας για δικαιοπραξία κατά το χρόνο υπογραφής της εταιρικής σύμβασης.

Οι μετοχές της Ν.Ε. μπορεί να είναι **μόνον ονομαστικές ή μόνον ανώνυμες.**

Οι **ανώνυμες** μετοχές μεταβιβάζονται με παράδοση του τίτλου. Η μεταβίβαση των **ονομαστικών** μετοχών γίνεται με εγγραφή στο βιβλίο μετοχών , που χρονολογείται και υπογράφεται απο τα δύο μέρη. Εάν με την εταιρική σύμβαση επιβάλλονται περιορισμοί στην μεταβίβαση ονομαστικών μετοχών τότε η διάταξη αυτή πρέπει να γράφεται πίσω απο τον τίτλο της μετοχής.

Μετοχές που αντιπροσωπεύουν ποσοστό μικρότερο του 50 % του εταιρικού κεφαλαίου μπορεί να αποκτηθούν απο αλλοδαπούς.

Κατά την έκδοση των μετοχών πρέπει να αναφέρεται στο πάνω μέρος του τίτλου της μετοχής , εάν μπορεί να μεταβιβαστεί ή όχι σε αλλοδαπούς.

Η Ν.Ε. διοικείται και εκπροσωπείται απο το Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο έχει τρία τουλάχιστον μέλη.

Τα καθαρά κέρδη διατίθεται ελεύθερα , ύστερα απο απόφαση της γενικής συνέλευσης , χωρίς υποχρέωση για διανομή μερίσματος ή σχηματισμό αποθεματικού.

Η Ναυτική Εταιρεία λύεται :

- Με τη λήξη του χρόνου διάρκειας της .
- Με απόφαση της γενικής συνέλευσης και με πλειοψηφία του όλου αριθμού των μετοχών που δικαιούνται ψήφο.
- Με την κήρυξη αυτής σε πτώχευση .

Η συγκέντρωση όλων των μετοχών σε ένα πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο λύσης της ναυτικής εταιρείας.

ΙΙΙ.ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΛΑΙΚΗΣ ΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 849/78

Είναι γνωστό ότι πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις , που εκμεταλλεύονται επιβατηγά πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών , λειτουργούν με τη μορφή της εταιρείας λαϊκής βάσης. Οι εταιρείες αυτές είναι δημοτικές και συνιστώνται απο φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης , συνεταιρισμούς και άλλα νομικά πρόσωπα.

Η σύσταση και λειτουργία τους γίνεται :

- Με βάση το Νόμο 849/78
- Με βάση τη νομοθεσία που ισχύει για τις ανώνυμες εταιρείες
- Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 205 του Νόμου 1065/1980.

Ειδικότερα ο Νόμος 849/78 συμπληρώνει τα παρακάτω στην ισχύουσα νομοθεσία περί ΑΕ.

- Οι φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης διατηρούν πάντοτε κοινές (μη προνομιούχες) μετοχές , που αντιπροσωπεύουν αθροιστικά το τριάντα πέντε τοις εκατό τουλάχιστον του μετοχικού κεφαλαίου και μαζί με τους συνεταιρισμούς διατηρούν πάντοτε την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου , ενώ καθένας από τους λοιπούς εταίρους έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν το πολύ το δύο τοις εκατό του μετοχικού κεφαλαίου.
- Όλες οι μετοχές , κοινές και προνομιούχες , είναι ονομαστικές και δεν εισάγονται στο χρηματιστήριο αξιών. Οι κοινές μετοχές είναι δεσμευμένες ονομαστικές , σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου 3 του κωδικοποιημένου νόμου 2190/1920 και οι προνομιούχες χωρίς δικαίωμα ψήφου.
- Στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας συμμετέχει εκπρόσωπος των εργαζομένων , αν αυτοί είναι περισσότεροι από είκοσι. Τα λοιπά μέλη εκλέγονται από τη γενική συνέλευση.
- Σε κάθε δημοτική εταιρεία λαϊκής βάσης συνίσταται εποπτικό συμβούλιο, που έχει τουλάχιστον τρία μέλη. Το εποπτικό συμβούλιο ασκεί αρμοδιότητες ανάλογες με τις αρμοδιότητες των εποπτικών συμβουλίων των συνεταιρισμών.

- Αν η εταιρεία διαλυθεί , οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης που συμμετέχουν έχουν δικαίωμα προτίμησης για την αγορά της εκποιούμενης περιουσίας με ανάλογη εφαρμογή των σχετικών διατάξεων του άρθρου 5 του νόμου 947/1979.

Δημοτική ή κοινοτική εταιρεία λαϊκής βάσης μπορεί να συσταθεί απο ένα δήμο ή κοινότητα , μαζί με άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα , εφόσον ο δήμος ή η κοινότητα έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το τριάντα πέντε τοις εκατό του μετοχικού κεφαλαίου και καθένας απο τους λοιπούς εταίρους έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν το πολύ το δύο τοις εκατό του μετοχικού κεφαλαίου. Στην περίπτωση αυτή οι μέτοχοι , που είναι φυσικά πρόσωπα , πρέπει να είναι δημότες του δήμου ή της κοινότητας ή να κατοικούν στο νομό ή να κατάγονται απο το νομό στον οποίο υπάγεται ο δήμος ή η κοινότητα.

Οι δημοτικές και οι κοινοτικές εταιρείες λαϊκής βάσης εξομοιώνονται ως προς τη φορολογική μεταχείριση των μερισμάτων των μετοχών τους με τις εταιρείες , των οποίων οι μετοχές έχουν εισαχθεί στο χρηματιστήριο. Για την κάλυψη του μετοχικού κεφαλαίου των δημοτικών και κοινοτικών εταιρειών λαϊκής βάσης με δημόσια εγγραφή δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 8α του νόμου 2190/1920. Οι δημοτικές και οι κοινοτικές λειτουργίες λαϊκής βάσης για την πρώτη διετία της λειτουργίας τους έχουν τις φορολογικές απαλλαγές των αμιγών δημοτικών ή κοινοτικών επιχειρήσεων του άρθρου 225 του νόμου 1065/1980.

Με προεδρικά διατάγματα , που εκδίδονται μετά απο πρόταση των Υπουργών Εσωτερικού , Εμπορίου και του κατά περίπτωση αρμόδιου

Υπουργού , ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής των διατάξεων αυτού του άρθρου και ειδικότερα τα θέματα που αφορούν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των φορέων της τοπικής αυτοδιοίκησης και των συνεταιρισμών που συμμετέχουν , τα σχετικά με τον ορισμό εκπροσώπου των εργαζομένων στο διοικητικό συμβούλιο και τη συγκρότηση , τις αρμοδιότητες και τη λειτουργία του εποπτικού συμβουλίου.

IV. Η ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Στους διάφορους αναπτυξιακούς νόμους προβλέπεται , ότι η εισαγωγή κεφαλαίων απο το εξωτερικό που προορίζονται για την πραγματοποίηση διαφόρων παραγωγικών επενδύσεων (μία απο τις οποίες θεωρείται και η αγορά ή κατασκευή πλοίων) γίνεται με τη σύμβαση που υπογράφεται μεταξύ κράτους και επενδυτών. Η σύμβαση αυτή που είναι " ιδιότυπη " χαρακτηρίζεται και " εγκριτική πράξη " , γιατί παίρνει συνήθως την εξωτερική μορφή της κοινής υπουργικής απόφασης. Είναι δυνατό επίσης μία τέτοια σύμβαση μεταξύ του κράτους και των ιδιωτών - επενδυτών να κυρώνεται εκ των υστέρων με νόμο. Οι παραπάνω συμβάσεις έχουν ενιαία διατύπωση και οι όροι τους είναι εκ των προτέρων διατυπωμένοι απο την πλευρά του κράτους. Για κάθε κατηγορία μάλιστα επιχειρήσεων , όπως οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις , υπάρχει ένας ειδικός τύπος σύμβασης , με ιδιαίτερες διατάξεις και όρους. Η Εφημερίδα της Κυβέρνησης περιλαμβάνει ένα ειδικό τεύχος στο οποίο καταχωρούνται οι εγκριτικές πράξεις. Μια απλή παρατήρηση στο τεύχος αυτό πείθει ότι η πιο συνηθισμένη επενδυτική δραστηριότητα είναι αυτή της αγοράς και κατασκευής πλοίων.

Αυτό αποδεικνύει αφενός ότι τα προερχόμενα από το εξωτερικό κεφάλαια ήταν και είναι κατά το μεγαλύτερο μέρος τους προσανατολισμένα σε ναυτιλιακές επενδύσεις, αλλά και ότι το κράτος απέδιδε πάντοτε ιδιαίτερη σημασία στην προσέλκυση επενδύσεων αυτής της κατηγορίας.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.Δ. 2687/53 " περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού ", οι ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρείες που ιδρύονται :

- Για την αγορά πλοίων με κεφάλαια προερχόμενα από το εξωτερικό.
- Για την κατασκευή πλοίων με κεφάλαια που έχουν την ίδια προέλευση, υπάγονται στις ευεργητικές διατάξεις του νόμου αυτού, και με εγκριτικές πράξεις καθορίζονται οι όροι λειτουργίας τους στην Ελλάδα.

Αλλά και η νηολόγηση ξένου πλοίου σε Ελληνικό λιμάνι και η ύψωση της Ελληνικής σημαίας, θεωρείται εισαγωγή κεφαλαίου από το εξωτερικό και μπορεί να υπαχθεί στις διατάξεις του νόμου 2687/53. Οι ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρείες που ιδρύονται για το σκοπό αυτό (αγορά, κατασκευή, νηολόγηση και εκμετάλλευση πλοίων με κεφάλαια εξωτερικού) φέρουν υποχρεωτικά τον τίτλο " Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία " και τη λειτουργία των ρυθμίζει η ειδική σύμβαση μεταξύ των επενδυτών και του Ελληνικού κράτους που λέγεται και " εγκριτική πράξη ".

Στη σύμβαση αυτή καθορίζονται τα ειδικά προνόμια που έχουν οι εταιρείες αυτές (όπως απαλλαγή από φόρους, χαρτόσημα, δικαιώματα επανεξαγωγής κεφαλαίων και κερδών, κ.α) και οι υποχρεώσεις απέναντι στο Ελληνικό δημόσιο. Επίσης, ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας τους κατά παρέκκλιση των διατάξεων του νόμου περί ανωνύμων εταιρειών που αφορούν :

- Το κεφάλαιο της εταιρείας.
- Τη λειτουργία του Διοικητικού Συμβουλίου και της Γενικής Συνέλευσης .
- Την κατάθεση ή δημοσίευση του ισολογισμού.
- Τη διάθεση των κερδών.
- Το είδος των μετοχών και τα δικαιώματα των μετόχων κ.α..

V.ΑΛΛΟΔΑΠΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ Ν.89/1967 (και 378/68, 27/75)

Μπορούν να εγκαθίστανται στην Ελλάδα ξένες επιχειρήσεις που ασχολούνται με τη διαχείριση , εκμετάλλευση , ναύλωση , ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών , μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική σημαία , μεγαλύτερα απο 1000 κ.ο.χ.

Οι επιχειρήσεις αυτές απαλλάσσονται απο δασμούς , φόρους , χαρτόσημα , εισφορές , ΦΠΑ και φόρο εισιδήματος.

Για να υπαχθούν στις ευεργητικές διατάξεις οι επιχειρήσεις του παραπάνω νόμου 89 πρέπει να πληρούν τις εξής προϋποθέσεις :

- Πρέπει να καλύπτουν με εισαγωγή συναλλάγματος , μη υποχρεωτικά εκχωρητέου τις ετήσιες δαπάνες λειτουργίας τους (ενοίκια , μισθούς υπαλλήλων , λοιπά γενικά έξοδα) στην Ελλάδα , το ύψος του οποίου πρέπει να είναι τουλάχιστον 50.000 δολάρια.
- Οι πληρωμές πρέπει να γίνονται στην Ελλάδα.
- Η επιχείρηση πρέπει να καταθέσει τραπεζική εγγύηση , η οποία καταπίπτει υπέρ του Δημοσίου σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων του νόμου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο Η ΝΑΥΛΩΣΗ

I. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

A. Έννοια και νομική φύση της ναύλωσης

Η ναύλωση είναι αμφοτεροβαρής σύμβαση με την οποία ο πρώτος συμβαλλόμενος (πλοιοκτήτης , διαχειριστής , εφοπλιστής) που λέγεται εκναυλωτής , αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέσει στο δεύτερο συμβαλλόμενο , που λέγεται ναυλωτής , το πλοίο για τη διενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς. Για τη διάθεση αυτή του πλοίου ο εκναυλωτής εισπράττει αντάλλαγμα το οποίο λέγεται ναύλος. Το ύψος του ναύλου είναι θέμα συμφωνίας μεταξύ των δύο μερών και υπόκεινται στους οικονομικούς νόμους της προσφοράς και της ζήτησης.

Η σύμβαση ναύλωσης αποσκοπεί στην μεταφορά πραγμάτων και επιβατών και καθορίζεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ. Συγκεκριμένα στο άρθρο 107 του ΚΙΝΔ , ορίζεται ότι " Η σύμβαση ναυλώσεως έχει ως αντικείμενο την έναντι ανταλλάγματος (α) Χρησιμοποίηση του πλοίου εν όλω ή εν μέρει , προς ενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς , (β) μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης (σύμβασης μεταφοράς πραγμάτων) , (γ) μεταφορά επιβατών δια θαλάσσης (σύμβαση μεταφοράς επιβατών) " .

Στην περίπτωση που η ναύλωση αφορά ολόκληρη την μεταφορική ικανότητα του πλοίου , λέγεται " ολική ναύλωση " και όταν αφορά μέρος της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου , λέγεται " μερική ναύλωση " .

Η σχέση που συνδέει τον κύριο του πλοίου , με αυτόν που έχει την εκμετάλλευση του πλοίου , δεν είναι φυσικά ναύλωση. Η σχέση αυτή είναι συνήθως μίσθωση του σκάφους γυμνού , επομένως μίσθωση πράγματος.

Δεν είναι ναύλωση , εξάλλου , η σχέση που αφορά την εκμετάλλευση του πλοίου σταθερά πλευρισμένου ή αγκυροβολημένου , που χρησιμοποιείται όχι για ναυτιλιακό σκοπό , αλλά ως ξενοδοχείο , χορευτικό κέντρο , καφενείο , αποθήκη εμπορευμάτων. Οι συμβάσεις με τις οποίες το πλοίο παραχωρείται για παρόμοιους σκοπούς , αν και έχουν μια επαφή με το ναυτικό δίκαιο , στην ουσία αποτελούν μίσθωση πράγματος.

Τέλος στη σύμβαση ναύλωσης προβλέπονται δύο ημερομηνίες , εφ ' ενός η ημερομηνία έναρξης της σύμβασης και αφ ' ετέρου η ημερομηνία ακύρωσης της σύμβασης. Οι ημερομηνίες αυτές στις διαπραγματεύσεις εγγράφονται όπως π.χ. Ιουνίου 20 / 28 , ο πρώτος αριθμός αναφέρεται στο χρόνο έναρξης της σύμβασης και ο δεύτερος αριθμός στο χρόνο ακύρωσης της.

B. Διακρίσεις της ναύλωσης

Ο νόμος καθορίζει της έννοια και τις μορφές της σύμβασης ναύλωσης ως εξής:

a. Ναύλωση χώρου

Πρόκειται για τη σύμβαση εκναυλωτή και ναυλωτή , η οποία έχει ως αντικείμενο της παραχώρηση του χώρου του πλοίου.

Η ναύλωση χώρου διακρίνεται σε :

1. Ολική και μερική ναύλωση.

Ολική είναι η ναύλωση , όταν καταλαμβάνει όλους τους χώρους του πλοίου, έναντι ανταλλάγματος. Έτσι , π.χ. περιλαμβάνονται οι χώροι επί του καταστρώματος και ο χώρος του κύτους του πλοίου. Αντίθετα , δεν περιλαμβάνονται τα ενδιαιτήματα του πλοιάρχου και του πληρώματος.

Μερική είναι η ναύλωση η οποία έχει ως αντικείμενο τη χρησιμοποίηση μέρους του πλοίου έναντι ανταλλάγματος. Η μερική ναύλωση μπορεί να αφορά την παραχώρηση : είτε ποσοστού του συνολικού χώρου του πλοίου (π.χ. 45 % , 60 % του πλοίου) , είτε συγκεκριμένου χώρου του (π.χ. το εμπρός ή το πίσω μέρος του κύτους).

2. Ναύλωση κατά ταξίδι.

Η ναύλωση κατά ταξίδι , είναι η ναύλωση που συμφωνείται για ένα ή περισσότερα ταξίδια. Αυτή είναι η πιο συνηθισμένη μορφή ναύλωσης. Ειδικότερες μορφές της είναι : η ναύλωση " δι ' αμφοτερόπλουν " , δηλαδή η ναύλωση για μεταφορά τόσο κατά τη μετάβαση όσο και κατά την επιστροφή του πλοίου , η ναύλωση " υπό έρμα " , δηλαδή η ναύλωση για μεταφορά μόνο κατά την επιστροφή , ενώ η μετάβαση του πλοίου γίνεται χωρίς φορτίο και τέλος η ναύλωση για διπλή μεταφορά , δηλαδή η ναύλωση για μεταφορά δύο διαφορετικών ειδών φορτίου για δύο χωριστά τμήματα της διαδρομής.

3. Ναύλωση κατά χρόνο (χρονοναύλωση).

Ναύλωση κατά χρόνο ή χρονοναύλωση , είναι η ναύλωση στην οποία το πλοίο παραχωρείται για ορισμένο χρονικό διάστημα.

Διακρίνουμε δύο είδη χρονοναύλωσης :

αα. Απλή χρονοναύλωση (time charter).

Στη ναύλωση αυτή ο ναυλωτής παραλαμβάνει το πλοίο επανδρωμένο με πλήρωμα και πλοίαρχο. Το πλοίο τίθεται στην διάθεση του ναυλωτή για μεταφορές φορτίων της επιλογής του. Είναι δυνατόν να εξαιρεθούν ορισμένα φορτία που χαρακτηρίζονται επικίνδυνα. Επίσης, είναι δυνατόν να εξαιρεθούν ορισμένα λιμάνια ή θαλάσσιοι δρόμοι που χαρακτηρίζονται επικίνδυνα (εμπόλεμες ζώνες , περιοχές παγετόνων κ.λ.π.).

Ο ναυλωτής επιβαρύνεται με τα μεταβλητά έξοδα του πλοίου , όπως : καύσιμα , λιμενικά έξοδα , έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης , πλοηγικά, διόδια , πρακτορειακά κ.α . Τον εκναυλωτή βαρύνουν τα σταθερά έξοδα του πλοίου , όπως : αποσβέσεις , ασφάλιστρα , αμοιβές και έξοδα πληρώματος , έξοδα επιθεωρήσεων , λιπαντικά , έξοδα επισκευών και συντηρήσεων , τροφοδοσία πληρώματος , φόροι πλοίου, εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία κ.α..

ββ. Χρονοναύλωση χωρίς πλήρωμα.(bare boat)

Στη ναύλωση αυτή ο ναυλωτής αναλαμβάνει την ευθύνη για την επάνδρωση του πλοίου με πλήρωμα και την πληρωμή όλων ανεξαιρέτως των δαπανών εκμετάλλευσής του. Μετά την λήξη της ναύλωσης , το πλοίο πρέπει να επιστραφεί στον εκναυλωτή στην ίδια κατάσταση που παραδόθηκε.

β.Μεταφορά πραγμάτων

Πρόκειται για τη σύμβαση μεταξύ εκναυλωτή και ναυλωτή για την μεταφορά πραγμάτων απο τη θάλασσα με αντάλλαγμα.

Η ολική ή μερική ναύλωση πλοίου , δεν είναι πάντα εύκολη , όταν πρόκειται για μεταφορά πραγμάτων μικρής ποσότητας. Στην περίπτωση μεταφοράς

πραγμάτων μικρής ποσότητας , ο εκναυλωτής - μεταφορέας καθορίζει ανάλογα με την αρεσκεία του τα λιμάνια φόρτωσης και προορισμού , τα οποία εξυπηρετεί με την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων. Τα πλοία , τα οποία εξυπηρετούν τέτοιες δρομολογιακές γραμμές λέγονται πλοία " τακτικών γραμμών " (liners) και είναι είτε μικτού τύπου , δηλαδή επιβατηγά φορτηγά , είτε αμιγή φορτηγά.

Οι κύριες διαφορές ανάμεσα στη ναύλωση χώρου και στη μεταφορά πραγμάτων είναι :

- Στη ναύλωση χώρου ο καθορισμός του τόπου φόρτωσης και προορισμού οφείλεται στην απόλυτη εκλογή του ναυλωτή , ενώ στη μεταφορά πραγμάτων τα λιμάνια φόρτωσης και προορισμού καθορίζονται κατ ' αρεσκεία του μεταφορέα - εκναυλωτή. Ο φορτωτής - ναυλωτής απευθύνεται στο μεταφορέα - εκναυλωτή - ο οποίος εξυπηρετεί δρομολογιακή γραμμή ανάμεσα σε συγκεκριμένα λιμάνια για να διακινήσει τα εμπορεύματά του και συνάπτει μ ' αυτόν σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων σε μικρή ποσότητα.

- Στη ναύλωση χώρου διατίθενται ολόκληρο ή ένα μέρος της χωρητικότητας του πλοίου για την εκτέλεση ταξιδιού , ενώ στη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων διατίθεται ένα προορισμένο μέρος της χωρητικότητας του πλοίου της γραμμής και είναι δυνατή η μεταφόρτωση πραγμάτων σε άλλα πλοία.

- Για τη ναύλωση συντάσσεται ναυλοσύμφωνο , ενώ για τη μεταφορά πραγμάτων εκδίδεται φορτωτική.

γ. Μεταφορά επιβάτη

Βασική διαφορά μεταξύ της σύμβασης ναύλωσης και της σύμβασης μεταφοράς επιβάτη είναι ότι αντικείμενο της πρώτης είναι το εμπόρευμα ,

ενώ το αντικείμενο της δεύτερης είναι ο επιβάτης. Η σύμβαση ναύλωσης αποδεικνύεται με το ναυλοσύμφωνο , ενώ η σύμβαση μεταφοράς επιβάτη με την έκδοση εισιτηρίου. Έτσι , το εισιτήριο έχει αποδεικτικό χαρακτήρα.

Η κατάρτιση της σύμβασης μεταφοράς επιβάτη , επιφέρει υποχρεώσεις τόσο στον εκναυλωτή - μεταφορέα , όσο και στον επιβάτη.

Οι υποχρεώσεις του εκναυλωτή - μεταφορέα , μπορούν να συνοψισθούν ως εξής : στην έγκαιρη αναχώρηση του πλοίου , στην εκτέλεση της μεταφοράς με το συγκεκριμένο πλοίο , στην τήρηση της συνηθισμένης πορείας κατά τον πλου. Αντίστοιχα , οι υποχρεώσεις του επιβάτη είναι : η υποχρέωση καταβολής του ναύλου - εισιτηρίου , η έγκαιρη προσέλευση για επιβίβαση και τέλος η συμμόρφωση στους κανονισμούς του πλοίου και στις διαταγές του πλοιάρχου που αφορούν την διεξαγωγή του ομαλούς και ασφαλούς πλου.

Γ. Τα μέρη τη ναύλωσης

α. Εκναυλωτής , Ναυλωτής , Παραλήπτης φορτίου.

1. Εκναυλωτής.

Εκναυλωτής είναι αυτός που αναλαμβάνει στο δικό του όνομα , τη διεξαγωγή της θαλάσσιας μεταφοράς με πλοίο , είτε δικό του είτε χρησιμοποιώντας ξένο πλοίο.

Όταν ο εκναυλωτής χρησιμοποιεί δικό του πλοίο είναι ο κύριος του πλοίου ή ο πλοιοκτήτης. Αν όμως ο εκναυλωτής χρησιμοποιεί ξένο πλοίο , τότε ο εκναυλωτής είναι ο εφοπλιστής.

Στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων και στη σύμβαση μεταφοράς επιβάτη , αυτός που αναλαμβάνει την μεταφορά , καλείται και θαλάσσιος μεταφορέας.

Τέλος, στη χρονοναύλωση ο χρονοναυλωτής παίρνει τη θέση του εκναυλωτή και καλείται υπεκναυλωτής.

2. Ναυλωτής.

Ναυλωτής είναι αυτός , για χάρη του οποίου γίνεται η θαλάσσια μεταφορά. Στη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων και στη ναύλωση χώρου αντί για τον όρο ναυλωτής χρησιμοποιείται ο όρος φορτωτής και στη σύμβαση μεταφοράς επιβάτη ο όρος επιβάτη.

3. Παραλήπτης φορτίου.

Παραλήπτης φορτίου είναι αυτός στον οποίο ο εκναυλωτής - μεταφορέας θα παραδώσει το φορτίο που μετέφερε.

Παραλήπτης φορτίου μπορεί να είναι ο ίδιος ο ναυλωτής - φορτωτής ή κάποιο διαφορετικό πρόσωπο.

Παραλήπτης φορτίου μπορεί να είναι κάποιο διαφορετικό πρόσωπο απο τον ναυλωτή - μεταφορέα όταν τα εμπορεύματα αποστέλλονται κατ ' ευθείαν στο όνομα του αγοραστή.

β. Σύμβαση ναύλωσης ανάμεσα στον εκναυλωτή και στον ναυλωτή.

Η σύμβαση ναύλωσης μπορεί να καταρτίζεται , είτε απευθείας ανάμεσα στον εκναυλωτή (διαμέσου του πλοιάρχου) και στο ναυλωτή, είτε με τη μεσολάβηση ναυλομεσίτη.

Ο ναυλομεσίτης είναι αυτός που μεσολαβεί για τη διενέργεια ναυτιλιακών , συναλλαγών και αντιστοιχεί με το μεσίτη στις χερσαίες συναλλαγές.

Η χρησιμοποίηση ναυλομεσίτη είναι απαραίτητη στη σύμβαση ναύλωση χώρου. Οι ναυλώσεις χώρου εκτελούνται με πλοία που πραγματοποιούν ελεύθερα δρομολόγια. Τα πλοία αυτά δεν έχουν ευρεία δημοσιότητα ώστε να είναι γνωστά απ' όλους. Έτσι , οι ναυλομεσίτες οι οποίοι είναι γνώστες των πλοίων , μεσολαβούν ανάμεσα στον εκναυλωτή και ναυλωτή για την κατάρτιση της σύμβασης ναύλωσης.

Αντίθετα , η χρησιμοποίηση ναυλομεσίτη περιττεύει στις συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων ή επιβατών γιατί οι ναυλώσεις αυτές εκτελούνται με πλοία δρομολογιακών γραμμών τα οποία είναι ευρέως γνωστά.

Δ. Κατάρτιση της σύμβασης ναύλωσης

Η ναύλωση κάθε μορφής στηρίζεται σε σύμβαση. Για τη σύμβαση αυτή , υπάρχει μια σειρά απο έγγραφα , τα οποία συντάσσονται με βάση τις προβλέψεις του νόμου, αλλά και τις ανάγκες των ναυτιλιακών συναλλαγών. Ειδικότερα τα έγγραφα αυτά είναι : το ναυλοσύμφωνο , η φορτωτική , το έγγραφο παραλαβής του πράγματος προς φόρτωση , το εισιτήριο.

α. Σύμβαση ναύλωσης χώρου

Στη σύμβαση ναύλωσης χώρου εκδίδεται ναυλοσύμφωνο , αλλά αν και δεν το ορίζει ο νόμος μπορεί να εκδωθεί και φορτωτική.

Το περιεχόμενο του ναυλοσυμφώνου δεν καθορίζεται από το νόμο , ενώ αντίθετα το περιεχόμενο της φορτωτικής καθορίζεται λεπτομερειακά από το νόμο.

Με τη συνύπαρξη του ναυλοσύμφωνου και της φορτωτικής στη ναύλωση χώρου , είναι πολύ πιθανό κάποιοι από τους όρους που περιέχονται στα έγγραφα αυτά να συγκρούονται.

Στην περίπτωση που υπάρχουν συγκρουόμενοι όροι ανάμεσα στο ναυλοσύμφωνο και στην φορτωτική , επικρατούν οι συμφωνίες που περιέχονται στην σύμβαση και αποδεικνύονται με το ναυλοσύμφωνο.

β. Σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων.

Στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων εκδίδεται κατά κύριο λόγο φορτωτική. Μπορεί όμως να εκδωθεί και ναυλοσύμφωνο ή ακόμη και έγγραφο παραλαβής του φορτίου προς φόρτωση. Η φορτωτική είναι ένας πολύ χρήσιμος τίτλος στις θαλάσσιες μεταφορές , γιατί αποδεικνύει την κατάρτιση και τους όρους της σύμβασης , καθώς , επίσης , και την παραλαβή και φόρτωση των πραγμάτων.

γ. Σύμβαση μεταφοράς επιβάτη

Στη σύμβαση μεταφοράς επιβάτη εκδίδεται μόνο εισιτήριο , στο οποίο πολλές φορές αναγράφεται και το όνομα του επιβάτη. Στο αντίτιμο που καταβάλλει ο επιβάτης για το εισιτήριο , περιλαμβάνεται και τροφοδοσία όσο διάστημα διαρκέσει το ταξίδι , εκτός και αν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά. Το εισιτήριο που εκδίδεται για τη μεταφορά του επιβάτη έχει αποδεικτικό χαρακτήρα.

II. ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

Η σύμβαση ναύλωσης είναι μια αμοτεροβαρής σύμβαση , που παράγει δικαιώματα και υποχρεώσεις τόσο για τον εκναυλωτή όσο και για τον ναυλωτή. Κύρια υποχρέωση για τον εκναυλωτή είναι να εκτελέσει τη μεταφορά και για τον ναυλωτή να καταβάλλει το ναύλο.

Η σύμβαση περιλαμβάνει τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των δύο μερών, αλλά και την ευθύνη του εκναυλωτή που συνοδεύει τις υποχρεώσεις του. Φυσικά οι υποχρεώσεις του ενός μέρους είναι δικαιώματα του άλλου.

A. Υποχρεώσεις του εκναυλωτή

Κύρια υποχρέωση του εκναυλωτή είναι να εκτελεί την μεταφορά , εμπρόθεσμα και ασφαλή. Για να επιτευχθεί αυτό , ο εκναυλωτής πρέπει να προετοιμάσει τον πλοίο , να παραλάβει τα πράγματα που πρόκειται να μεταφέρει , να κάνει τη μεταφορά και να παραδώσει τα πράγματα στον δικαιούχο ή να τα αφήσει σε ασφαλές μέρος. Επομένως , η υποχρέωση του εκναυλωτή για να εκτελέσει τη μεταφορά αναλύεται σε μια σειρά απο ειδικότερες υποχρεώσεις , που πρέπει να εκπληρωθούν σταδιακά.

Θα διακρίνουμε τις υποχρεώσεις του εκναυλωτή σε όλα τα στάδια της μεταφοράς. Έτσι , έχουμε :

α. Υποχρεώσεις σχετικές με το πλοίο

Τις υποχρεώσεις του εκναυλωτή που αφορούν το πλοίο , θα τις διακρίνουμε σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία θα περιλαμβάνει τις υποχρεώσεις

πριν απο τη μεταφορά και η δεύτερη κατηγορία , τις υποχρεώσεις κατά τη μεταφορά και μετά την άφιξη στο λιμάνι προορισμού.

1. Υποχρεώσεις πριν απο τη μεταφορά.

αα. Υποχρέωση χρησιμοποίησης συμφωνημένου πλοίου.

Κατά το άρθρο 113 του ΚΙΝΔ , " ο εκναυλωτής δεν δικαιούται να ενεργήσει την μεταφορά δια πλοίου ή του συμφωνηθέντος. Δεν δικαιούται επίσης σε μεταφόρτωση , εκτός απο αναπόφευκτη ανάγκη".

Σύμφωνα με το άρθρο , ο εκναυλωτής έχει υποχρέωση να χρησιμοποιήσει για τη μεταφορά το πλοίο που συμφωνήθηκε. Δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί άλλο πλοίο καλύτερο ή ίδιο. Σε περίπτωση που το πλοίο ήταν καλύτερο απο αυτό που είχε συμφωνηθεί , μπορεί ο εκναυλωτής να ζητήσει αυξημένο ναύλο , γεγονός που θα κλόνιζε τη σύμβαση ναύλωσης.

Επιπλέον , ο εκναυλωτής δεν δικαιούται να κάνει μεταφόρτωση του φορτίου. Αυτό είναι ειδικότερη εφαρμογή , ότι ο εκναυλωτής δεν δικαιούται να αλλάξει το πλοίο. Κατ ' εξαίρεση όμως , ο εκναυλωτής δικαιούται να πραγματοποιήσει μεταφόρτωση , μόνο για λόγους αναπόφευκτης ανάγκης. Αναπόφευκτη ανάγκη μπορεί να υπάρχει , όταν το πλοίο κινδυνεύει να βυθιστεί λόγω βλάβης και κινδυνεύει και το φορτίο.

ββ. Υποχρέωση χρησιμοποίησης κατάλληλου πλοίου.

Υποχρέωση του εκναυλωτή είναι να χρησιμοποιήσει για τη θαλάσσια μεταφορά κατάλληλο πλοίο , δηλαδή πλοίο κατάλληλο προς πλου και ικανό για τη διατήρηση του φορτίου.

Η υποχρέωση του εκναυλωτή για την χρησιμοποίηση κατάλληλου πλοίου , ορίζεται στο άρθρο 111 του ΚΙΝΔ.

Κατά το άρθρο 111 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ " ο εκναυλωτής υποχρεούται να έχει το πλοίο κατάλληλον προς θαλασσοπλοΐαν και εν γένει προς την αντίστοιχο προς τον σκοπό της ναυλωσέως κατάστασιν, εξοπλισμόν , εφοδιασμόν και επάνδρωσιν ".

Η καταλληλότητα για θαλασσοπλοΐα κρίνεται , βέβαια , σε σχέση με τη φύση και τους κινδύνους που πρόκειται να αντιμετωπίσει το πλοίο και το φορτίο κατά τη διάρκεια του πλού. Η καταλληλότητα για θαλασσοπλοΐα αναλύεται :

- Σε καταλληλότητα του σκάφους απο άποψη κατασκευής , αντοχής , ευστάθειας .
- Σε καταλληλότητα εξοπλισμού του πλοίου , απο άποψη τεχνικής πληρότητας , δηλαδή , απο άποψη κινητήριων μηχανών , οργάνων πλεύσεως, μέσων τηλεπικοινωνίας , χαρτών.
- Σε καταλληλότητα απο άποψη εφοδιασμού του πλοίου με τα απαραίτητα αναλωτά που απαιτούνται , τόσο για την κίνηση του πλοίου , όσο και για τη διαβίωση όσων επιβαίνουν σε αυτό.
- Σε καταλληλότητα επανδρώσεως του πλοίου , απο άποψη ποσοτικής και ποιοτικής συγκρότησης του πληρώματος.

Επίσης , κατά το άρθρο 111 παράγραφος 2 του ΚΙΝΔ , " ο εκναυλωτής υποχρεούται να διατηρεί τους προς απόθεσιν του φορτίου χώρους ,

περιλαμβανομένων και των ψυγείων , εις την κατάστασιν ήτις απαιτείται δια την κατάλληλον τοποθέτησιν και προσήκουσαν διατήρησιν των πραγμάτων".

Σύμφωνα με αυτά που ορίζει ο νόμος , ο εκναυλωτής πρέπει να διαθέτει για τη μεταφορά πλοίο κατάλληλα εξοπλισμένο και διαρυθμισμένο για να δεχθεί το συγκεκριμένο φορτίο , αλλά και για να μπορέσει αυτό να ταξιδέψει αναλλοίωτο και να μην εκτεθεί σε άλλους κινδύνους , εκτός απο τους θαλάσσιους. Έτσι , π.χ αν πρόκειται για πλοίο ψυγείο και μεταφοράς ευπαθών προϊόντων πρέπει το πλοίο όχι μόνο να είναι ικανό για πλου αλλά πρέπει να λειτουργούν και τα ψηκτικά του μηχανήματα.

γγ. Υποχρέωση άμεσου απόπλου του πλοίου.

Ο εκναυλωτής σύμφωνα με το άρθρο 112 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ , υποχρεούται να φέρει το πλοίο στον τόπο εκφόρτωσης και ανάλογα με τις τοπικές συνήθειες στην ενδεδειγμένη για την φόρτωση θέση.

Το πλοίο ενδέχεται να μην βρίσκεται στο λιμάνι που θα γίνει η φόρτωση , επομένως πρέπει να ταξιδέψει μέχρι το λιμάνι που έχει οριστεί η φόρτωση με έξοδα που βαρύνουν τον εκναυλωτή. Το λιμάνι φόρτωσης ορίζεται στην σύμβαση ναύλωσης.

Επίσης , ο εκναυλωτής πρέπει να φέρει το πλοίο στην συγκεκριμένη θέση η οποία είτε ορίζεται στην σύμβαση , είτε αφήνεται να ορισθεί απο τον ναυλωτή. Η συγκεκριμένη θέση φόρτωσης καθορίζεται απο πολλούς παράγοντες , όπως π.χ απο το είδος του φορτίου , αλλά κυρίως απο τους κανονισμούς του λιμανιού ή της τοπικής αρχής.

Ο χρόνος που χρειάζεται για τη φόρτωση ορίζεται συνήθως στη σύμβαση ναύλωσης. Ο εκναυλωτής υποχρεούται στο χρόνο αυτό , να φέρει το πλοίο στην διάθεση του ναυλωτή , στο κατάλληλο λιμάνι και στην ενδεδειγμένη για τη φόρτωση θέση.

Σύμφωνα με τα οριζόμενα απο το νόμο , ο εκναυλωτής δεν υποχρεούται να περιμένει να ολοκληρωθεί η φόρτωση , όταν :

- Στη σύμβαση έχει ορισθεί δήλη μέρα για την συμπλήρωση της φόρτωσης. Στην περίπτωση αυτή , ο εκναυλωτής δεν έχει υποχρέωση να περιμένει πέρα απο το μέρα που έχει οριστεί και ανεξάρτητα για ποιο λόγο ο ναυλωτής καθυστέρησε τη φόρτωση. Έτσι , ο εκναυλωτής μπορεί να αποπλεύσει αμέσως και ο ναυλωτής οφείλει ολόκληρο το ναύλο.

- Στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων (που η μεταφορά γίνεται συνήθως με δρομολογημένα πλοία) έχει περιέλθει ο οριζόμενος χρόνος φόρτωσης , τότε ο εκναυλωτής δεν έχει υποχρέωση να περιμένει. Ο καθορισμένος χρόνος φόρτωσης γνωστοποιείται με δημοσίευση ή παρόμοια μέσα στους φορτωτές οι οποίοι είναι αρκετοί. Ακόμη και αν δεν έχει γίνει η φόρτωση , ο εκναυλωτής μπορεί να αποπλεύσει και ο ναυλωτής οφείλει ολόκληρο το ναύλο.

Φυσικά , υποχρέωση για άμεσο απόπλου έχει ο εκναυλωτής όταν συμπληρωθεί η φόρτωση , ανεξάρτητα αν χρησιμοποιήθηκε όλος ο χρόνος μέχρι τη δήλη μέρα. Έτσι , π.χ. όταν έχει οριστεί ως δήλη μέρα η 28 Ιουνίου και η φόρτωση ολοκληρωθεί στις 25 Ιουνίου , τότε ο εκναυλωτής έχει υποχρέωση για άμεσο απόπλου. Στην περίπτωση αυτή , οι προθεσμίες θεωρούνται ότι είναι υπέρ του ναυλωτή.

δδ. Υποχρέωση αναμονής , υπεραναμονής , ανθυπερμονής.

Κατά το άρθρο 117 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ "ο εκναυλωτής υποχρεούται άνευ πρόσθετου ανταλλαγματος , να αναμένη καθ ' όλον τον δια την ενέργεια της φορτώσεως απαιτούμενων χρόνου , έχων το πλοίο εις την προς τούτο κατάλληλον θέσιν και κατάστασιν (αναμονή)".

Συνεπώς , αναμονή είναι η υποχρέωση του εκναυλωτή να περιμένει όλο το χρονικό διάστημα που είναι απαραίτητο για να συμπληρωθεί η φόρτωση , έχοντας το πλοίο στη κατάλληλη για τη φόρτωση θέση και κατάσταση. Για να υπολογιστεί η έναρξη του χρόνου αναμονής πρέπει ο εκναυλωτής , όσο εξαρτάται απο αυτόν , να κάνει δυνατή τη φόρτωση και να έχει ειδοποιήσει το ναυλωτή για την ετοιμότητα του πλοίου , σε περίπτωση που δεν έχει οριστεί δήλη μέρα της συμπλήρωσης της φόρτωσης. Έτσι , π.χ αν την φόρτωση του φορτίου πρόκειται να κάνουν οι ναυτικοί του πλοίου, αν δεν γίνεται να αρχίσει ο χρόνος της αναμονής , αν ο εκναυλωτής δεν προβεί μέσω του πλοιάρχου στην ναυτολόγηση των ναυτικών. Ακόμη , απο άποψη καταλληλότητας του πλοίου , ο χρόνος αναμονής μπορεί να αρχίσει , έστω και αν κατά το διάστημα αυτό πραγματοποιούνται και επισκευές στο πλοίο , όπως π.χ επισκευές στην μηχανή του πλοίου.

Για τον καθορισμό του χρόνου αναμονής , ο νόμος δίνει προτεραιότητα στην συμφωνία των μερών. Αν ο χρόνος της αναμονής έχει συμφωνηθεί , τόσο ο εκναυλωτής όσο και ο ναυλωτής έχουν δικαίωμα να τον εξαντλήσουν. Μπορεί βέβαια να συμφωνηθεί ο ναυλωτής να επιταχύνει την φόρτωση , ώστε να μην εξαντληθεί όλος ο χρόνος αναμονής. Η επιτάχυνση της

φόρτωσης διευκολύνει και τα δύο μέρη γιατί ο εκναυλωτής θα έχει ελεύθερο το πλοίο για την πραγματοποίηση καινούριου ταξιδιού και ο ναυλωτής έχει δικαίωμα να εισπράξει ποσό χρημάτων το οποίο συμφωνείται μεταξύ τους.

Όταν δεν υπάρχει συμφωνία για το χρόνο της αναμονής, ο νόμος ορίζει ότι ο χρόνος αναμονής " καθορίζεται κατά επιεική κρίσιν και εν όψει των συνθηκών και συνηθειών εις το λιμένα φορτώσεως ".

Ο χρόνος αναμονής υπολογίζεται σε ολόκληρες μέρες και για τις μέρες αυτές ο εκναυλωτής δεν δικαιούται να ζητήσει πρόσθετο αντάλλαγμα. Δεν αποτελούν χρόνο αναμονής οι μέρες κατά τις οποίες δεν είναι δυνατή η φόρτωση εξαιτίας υποχρεωτικής αργίας ή άλλων γεγονότων, όπως π.χ λόγω απαγόρευσης του απόπλου, λόγω αεροπορικών βομβαρδισμών κ.λ.π..

Αφού περάσει ο χρόνος της αναμονής, ο εκναυλωτής έχει υποχρέωση να περιμένει παραπάνω μόνο όταν αυτό έχει ορισθεί στη σύμβαση ή συνηθίζεται. Ο επιπλέον χρόνος που θα περιμένει ο εκναυλωτής αφού τελειώσει ο χρόνος της αναμονής ονομάζεται υπεραναμονή.

Η υπεραναμονή είναι η πρόσθετη παροχή του εκναυλωτή και γι' αυτήν απαιτείται αντάλλαγμα. Ο χρόνος της υπεραναμονής και ο τρόπος καθορισμού του δεν προβλέπεται από το νόμο. Το μόνο που προβλέπεται από το νόμο στο άρθρο 119 παράγραφος 2 του ΚΙΝΔ, είναι ότι στην υπεραναμονή υπολογίζονται οι μέρες αργίας και αδυναμίας φόρτωσης, οι οποίες δεν υπολογίζονται στην αναμονή.

Το αντάλλαγμα για την υπεραναμονή θεωρείται είτε αποζημίωση που οφείλει ο ναυλωτής στον εκναυλωτή γιατί παραβίασε τον καθορισμένο χρόνο φόρτωσης είτε συμπλήρωμα του ναύλου για την παράταση του χρόνου χρησιμοποίησης του πλοίου.

Ο ΚΙΝΔ δεν προβλέπει ευθέως την ανθυπερμονή, δηλαδή την υποχρέωση του εκναυλωτή να περιμένει πέρα από την υπεραναμονή. Στο άρθρο 120 του ΚΙΝΔ, ορίζεται " παρελθόντος του χρόνου αναμονής, ως και του χρόνου υπεραναμονής, εφ' όσον υφίσταται και δια ταύτην υποχρέωσις, ο εκναυλωτής δεν υποχρεούται εις περαιτέρω αναμονήν, εάν ειδοποίηση τον ναυλωτή τρείς πλήρεις ημέρας προ του απόπλου, συνυπολογιζόμενων και των μη εργάσιμων".

Προκειμένου να γίνει σαφές ότι έληξε ο χρόνος αναμονής ή υπεραναμονής, ο νόμος επιβάλλει στον εκναυλωτή την υποχρέωση να ειδοποιήσει το ναυλωτή, αφήνοντας του ένα χρονικό περιθώριο τριών ημερών πριν να αποπλεύσει το πλοίο. Αν ο εκναυλωτής δεν κάνει αυτή την ειδοποίηση, δεν επιτρέπεται να αποπλεύσει, συνεπώς υποχρεούται να περιμένει ακόμη. Το χρονικό αυτό περιθώριο που ο εκναυλωτής περιμένει, καλείται ανθυπερμονή.

Ο χρόνος της ανθυπερμονής δεν προσδιορίζεται στο νόμο, αλλά μπορεί να οριοθετηθεί με βάση την ειδοποίηση του εκναυλωτή, από την οποία αρχίζει η τριήμερη προθεσμία για τον απόπλου.

Η διάρκεια της ανθυπερμονής μπορεί να ποικίλλει, ανάλογα με το πότε γίνεται η ειδοποίηση. Ειδικότερα :

- Αν η ειδοποίηση γίνει όσο διαρκεί η αναμονή (ή η υπεραναμονή) και η τριήμερη προθεσμία καλύπτεται πλήρως απο το χρόνο τους , τότε δεν υπάρχουν περιθώρια για ανθυπερμονή.
- Αν η ειδοποίηση γίνει προς το τέλος του χρόνου αναμονής (ή υπεραναμονής) και δεν καλύπτεται πλήρως το τριήμερο , η ανθυπερμονή αρχίζει απο τη λήξη του χρόνου αναμονής (ή υπεραναμονή) και λήγει άμα περάσουν τρεις μέρες απο την ειδοποίηση.
- Αν η ειδοποίηση γίνει ακριβώς κατά τη λήξη του χρόνου αναμονής (ή υπεραναμονής) , τότε ολόκληρο το τριήμερο αποτελεί χρόνο ανθυπερμονής.
- Τέλος , αν η ειδοποίηση γίνει μετά τη λήξη της αναμονής ή της υπεραναμονής , η ανθυπερμονή δεν αρχίζει πριν απο την ειδοποίηση και λήγει με την συμπλήρωση τριών ημερών απο αυτή.

Αντάλλαγμα για την ανθυπερμονή δεν προβλέπεται στο νόμο. Γίνεται δεκτό όμως , ότι με βάση εμπορική συνήθεια , οφείλεται και είναι το διπλάσιο απο το αντάλλαγμα για την υπεραναμονή.

2. Υποχρεώσεις κατά τη μεταφορά και μετά την άφιξη στο λιμάνι προορισμού.

αα. Υποχρέωση κατά τη μεταφορά.

Κατά το άρθρο 126 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ , " ο εκναυλωτής υποχρεούται να τηρήσει την εν τη σύμβαση καθοριζομένην ή εκ των εν γένει συνθηκών υπαγορευμένην πορείαν του πλοίου, μη δικαιουμένος εις αλλαγὴν ἢ παρέκκλισιν ".

Αλλαγή πορείας σημαίνει την πλήρη μεταβολή της πορείας πλεύσης. Π.χ το πλοίο αναχωρεί απο Πάτρα για την Ιταλία και στο δρόμο αλλάζει κατεύθυνση και πλέει για Αίγυπτο.

Παρέκκλιση πορείας σημαίνει την προσωρινή εκτροπή του πλοίου από την πορεία πλεύσης. Π.χ. το πλοίο που αναχωρεί από την Πάτρα και αντί να πλεύσει κατευθείαν για Ιταλία περνάει από λιμάνι της Γιουγκοσλαβίας και επανέρχεται στην κανονική του πορεία.

Συνήθως στη σύμβαση ναύλωσης ορίζονται τα λιμάνια αφετηρίας και προορισμού, ενώ η μεταξύ τους πορεία καθορίζεται από τις συνήθειες ή τους κανόνες της ναυσιπλοΐας.

Η ρύθμιση για την απαγόρευση της αλλαγής στην πορεία πλεύσης είναι ορθή, γιατί μπορεί μεν η νέα πορεία που θέλει ο εκναυλωτής να ακολουθήσει να είναι συντομότερη αλλά μπορεί να παρουσιάζει περισσότερους κινδύνους για το φορτίο.

Επίσης, στο άρθρο 126 παράγραφος 2 του ΚΙΝΔ, προβλέπονται εξαιρέσεις που επιτρέπουν την παράκλιση της πορείας πλεύσης. Στο άρθρο αυτό αναφέρεται ότι: " Δεν αποτελεί παράβαση της εν προηγούμενη παραγράφω υποχρεώσεις παρέκκλισης από της γραμμής πλεύσεως προς σκοπόν σωτηρίας προσώπων ή αγαθών εν θαλάσση ή υπαγορευθείσα εξ άλλης τινός ευλόγου αιτίας ".

Οι εξαιρέσεις αφορούν την παράκλιση από τη γραμμή πλεύσης προς το σκοπό σωτηρίας προσώπων ή αγαθών που κινδυνεύουν στην θάλασσα και την παρέκκλιση που απαγορεύεται από άλλη εύλογη αιτία. Π.χ. επιτρέπεται η παρέκκλιση από τη γραμμή πλεύσης όταν το πλοίο πρόκειται να συναντήσει παγόβουνα.

ββ. Υποχρέωση κατά την άφιξη στο λιμάνι προορισμού.

Με την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι προορισμού τελειώνει ο πλους , αλλά δεν τελειώνουν και οι υποχρεώσεις του εκναυλωτή. Έτσι , σχετικά με το πλοίο ο εκναυλωτής έχει στο στάδιο αυτό , τρείς υποχρεώσεις :

- Να φέρει το πλοίο στην κατάλληλη για την εκφόρτωση θέση. Κατά το άρθρο 127 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ , " ο εκναυλωτής υποχρεούται : (α) να φέρει το πλοίο εις το λιμένα της εκφόρτωσης και αναλόγως των τοπικών συνθηκών εις την ενδεδειγμένη διά την εκφόρτωση θέσιν ... ". Το να φέρει ο εκναυλωτής το πλοίο στην καθορισμένη για την εκφόρτωση θέση , έχει σημασία για τα μεγάλα λιμάνια , όπου δεν αρκεί το πλοίο να φτάσει στο λιμάνι εκφόρτωσης , αλλά πρέπει να φθάσει στην κατάλληλη για την εκφόρτωση θέση των εμπορευμάτων. Αν το φορτίο αποτελείται απο εμπορεύματα διαφόρου φύσεως και αυτά εκφορτώνονται σε διαφορετικές θέσεις τότε ο εκναυλωτής είναι υποχρεωμένος να φέρει το πλοίο στις διαφορετικές αυτές θέσεις. Οι θέσεις αυτές εκφόρτωσης πρέπει να καθορίζονται απο τις τοπικές συνήθειες και όχι απο τον ναυλωτή. Σε περίπτωση που τα εμπορεύματα πρέπει να εκφορτωθούν σε διαφορετικά λιμάνια , ο εκναυλωτής είναι υποχρεωμένος να φέρει το πλοίο σε όλα τα λιμάνια εκφόρτωσης.

- Να ειδοποιήσει τον παραλήπτη.

Κατά το άρθρο 128 του ΚΙΝΔ , " επί ολικής ή μερικής ναυλώσεως , άμα το πλοίον αφιχθεί εις το λιμένα εκφορτώσεως και είναι έτοιμον προς εκφόρτωσιν , ο εκναυλωτής οφείλει να ειδοποίηση περί τούτου τον παραλήπτην " .

Ο εκναυλωτής οφείλει , λοιπόν , πριν την έναρξη της εκφόρτωσης να ειδοποιήσει τον παραλήπτη. Η υποχρέωση αυτή του εκναυλωτή αφορά τόσο τη σύμβαση ναύλωσης χώρου , μερική ή ολική , όσο και τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων.

Η ειδοποίηση του παραλήπτη μπορεί να γίνει γραπτώς ή προφορικώς , αφού ο νόμος δεν ορίζει συγκεκριμένο τρόπο. Σημαντικό στην ειδοποίηση είναι να εξασφαλίζεται η απόδειξή της , π.χ ένας ασφαλής τρόπος είναι η συστημένη επιστολή.

Παραλήπτης μπορεί να είναι ο ίδιος ο ναυλωτής ή ο φορτωτής , μπορεί όμως να είναι και άλλο πρόσωπο , π.χ. ο αγοραστής των εμπορευμάτων στον τόπο εκφόρτωσης.

- Αναμονή και υπεραναμονή εκφόρτωσης.

Κατά το άρθρο 129 παράγραφος 1 και 2 του ΚΙΝΔ , προκύπτει ότι ο εκναυλωτής υποχρεούται σε αναμονή εκφόρτωσης. Ο χρόνος αναμονής προς εκφόρτωσης , αρχίζει απο την επόμενη ημέρα ειδοποίησης του παραλήπτη και καθορίζεται όπως ο χρόνος της αναμονής φόρτωσης.

Επίσης ο εκναυλωτής υποχρεούται και σε υπεραναμονή εκφόρτωσης, εφ' όσον , βέβαια έχει ορισθεί στην σύμβαση ή συνηθίζεται στον τόπο εκφόρτωσης. Η υπεραναμονή εκφόρτωσης αρχίζει μόλις τελειώσει ο χρόνος της αναμονής εκφόρτωσης. Όπως συνάγεται απο το νόμο , είναι δυνατόν να υπάρχει και υποχρέωση ανθυπερμονής κατά την εκφόρτωση.

β. Υποχρεώσεις σχετικές με το φορτίο

1. Φόρτωση και εκφόρτωση.

Σύμφωνα με το νόμο ο εκναυλωτής υποχρεούται να πραγματοποιήσει δαπάνες για την φόρτωση , την στοιβασία και την εκφόρτωση του φορτίου. Μερικές , βέβαια απο τις δαπάνες φορτοεκφόρτωσης επιβαρύνουν και το ναυλωτή.

Οι δαπάνες φορτοεκφόρτωσης είναι :

αα. Τα εργατικά φορτοεκφόρτωσης του φορτίου , δηλαδή οι δαπάνες για την αμοιβή των ειδικών εργατών και των μηχανικών μέσων , που απαιτούνται για την φόρτωση του φορτίου πάνω στο πλοίο και την εκφόρτωση του απο το πλοίο στην ξηρά.

ββ. Τα έξοδα για τη στοιβασία , δηλαδή οι δαπάνες για την αμοιβή των εργατών που ασχολούνται με την τακτοποίηση του φορτίου εντός των κυτών των πλοίων.

γγ. Τα έξοδα προμήθειας και τοποθέτησης των ξύλινων διαφραγμάτων. Οι δαπάνες αυτές επιβαρύνουν τα πλοία τα οποία δεν έχουν κατάλληλη κατασκευή για την μεταφορά χύμα φορτίου (π.χ. σιτάρι , καλαμπόκι) και αναγκάζονται να αγοράσουν και να τοποθετούν ξύλινα διαφράγματα για την αποφυγή μετακίνησης και ανάμειξης των φορτίων , κατά την διάρκεια του ταξιδιού.

δδ. Οι αμοιβές για τις υποχρεώσεις των αξιωματικών και του πληρώματος. Οι δαπάνες για τις υπερωρίες επιβαρύνουν είτε τον εκναυλωτή , είτε το ναυλωτή , ανάλογα με το ποιος έχει την υπερωριακή απασχόληση.

εε. Οι δαπάνες για το άνοιγμα και το κλείσιμο των στομιών των κυτών. Αν η φορτοεκφόρτωση διαρκέσει αρκετές μέρες είναι δυνατόν να απαιτηθεί το άνοιγμα και το κλείσιμο των στομιών των κυτών. Η εργασία αυτή είναι σημαντική , γι ' αυτό και προκύπτει η σχετική δαπάνη.

στ. Οι δαπάνες φωτισμού για νυχτερινή εργασία. Οι δαπάνες αυτές επιβαρύνουν αυτόν που θα διατάξει την νυχτερινή εργασία.

ζζ. Οι δαπάνες για την καταμέτρηση του φορτίου , είτε κατά την φόρτωση είτε κατά την εκφόρτωση. Η καταμέτρηση του φορτίου γίνεται απο τους οικονομικούς αξιωματικούς του πλοίου και στην περίπτωση που αυτοί δεν υπάρχουν , η εργασία αυτή γίνεται απο ειδικούς υπαλλήλους. Οι δαπάνες αυτές επιβαρύνουν τον εκναυλωτή.

Ο χρόνος φόρτωσης και εκφόρτωσης του φορτίου δεν είναι σταθερός για όλα τα φορτία , αλλά εξαρτάται απο πολλούς παράγοντες. Τέτοιοι παράγοντες είναι :

- Το φορτίο , δηλαδή η ποσότητα του , η φυσική κατάσταση στην οποία βρίσκεται (π.χ. για τα υγρά φορτία ο παρεχόμενος χρόνος για την φορτοεκφόρτωση είναι αρκετά μικρός) , η συσκευασία του , η ιδιότητα του (π.χ εύθραυστα , πολυτελή φορτία).

- Το πλοίο , δηλαδή , τα μηχανικά μέσα που διαθέτει τα απαραίτητα για την φορτοεκφόρτωση του φορτίου π.χ η ανυψωτική ικανότητα των βαρούλκων , ο αριθμός και το μέγεθος των στομιών των κυτών του , η δυνατότητα παροχής φωτισμού για την νυχτερινή εργασία.

- Τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης , δηλαδή η ύπαρξη προβλήτας για τη δυνατότητα παραβολής του πλοίου για την αποφυγή χρησιμοποίησης φορτηγίδων , η ύπαρξη μηχανικών ανυψωτήρων , η ύπαρξη επαρκών μεταφορικών μέσων για τη μεταφορά του φορτίου παραπλεύρως του πλοίου κ.λ.π..

- Το ύψος του ναύλου. Ο υψηλός ναύλος παρέχει δυνατότητα μεγάλης διάρκειας χρόνου φορτοεκφόρτωσης , αντίθετα ο χαμηλός ναύλος μικρή διάρκεια χρόνου φορτοεκφόρτωσης.

- Οι υποκειμενικοί παράγοντες και απο τις δύο πλευρές , δηλαδή απο την πλευρά του εκναυλωτή και του παραλήπτη. Τέτοιο παράγοντες μπορεί να είναι π.χ. η άρνηση του εκναυλωτή για παροχή αρκετού χρόνου για την εκφόρτωση λόγω του γεγονότος ότι έχει να εκτελέσει νέο ταξίδι.

2. Υποχρέωση φόρτωσης και στοιβασίας.

Κατά το άρθρο 112 του ΚΙΝΔ , ο εκναυλωτής υποχρεούται με τα έξοδά του να ενεργήσει τόσο τη φόρτωση απο την προκυμαία ή τη φορτηγίδα , όσο και τη στοιβασία , σύμφωνα με τις φυσικές ή τεχνικές συνθήκες που επικρατούν στο λιμάνι φόρτωσης.

Ο ναυλωτής υποχρεούται σ ' αυτήν την περίπτωση να φέρει τα πράγματα στην προκυμαία ή στην φορτηγίδα και στην ενδεδειγμένη για την φόρτωση θέση. Έπειτα , αν το πλοίο μπορεί να πλευρίσει στην προκυμαία υποχρέωση του εκναυλωτή είναι να παραλάβει τα πράγματα απο την προκυμαία. Στην αντίθετη περίπτωση , υποχρέωση του εκναυλωτή είναι να τα παραλάβει απο τη φορτηγίδα.

Υποχρέωση επίσης του εκναυλωτή είναι να τοποθετεί το φορτίο στο κύτος ή σε κλειστούς χώρους του πλοίου. Ο καθορισμένος τρόπος τακτοποίησης του φορτίου μέσα στο κύτος του πλοίου λέγεται "στοιβάσια". Η απαγόρευση της φόρτωσης στο κατάστρωμα αποβλέπει στην προστασία του φορτίου από τους θαλάσσιους κινδύνους. Η απαγόρευση δεν ισχύει μόνο όταν η φόρτωση στο κατάστρωμα επιτράπηκε με ιδιαίτερη συμφωνία ανάμεσα στον ναυλωτή και στον εκναυλωτή. Η φόρτωση στο κατάστρωμα δεν απαλλάσσει τον εκναυλωτή από τη ευθύνη του για τις ζημιές που θα προκληθούν στα πράγματα που φορτώθηκαν εκεί. Μόνο που ο εκναυλωτής δεν επιβαρύνεται με μια ακόμη παραβίαση, δηλαδή την απαγορευμένη φόρτωση στο κατάστρωμα.

Επίσης, κατά το άρθρο 115 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ, στην ολική ναύλωση, αν ο ναυλωτής δε φέρει για φόρτωση φορτίο το οποίο να αντιστοιχεί σε ολόκληρο το χώρο του πλοίου, ο εκναυλωτής δεν έχει δικαίωμα να φορτώσει άλλα πράγματα στο χώρο που απομένει. Στην περίπτωση ολικής ναύλωσης ο εκναυλωτής εισπράττει ναύλο που αντιστοιχεί σε ολόκληρο το χώρο του πλοίου έτσι αν φορτώσει άλλα πράγματα που απομένει θα εισπράξει και άλλον ναύλο και θα πλουτίσει σε βάρος του ναυλωτή.

Τέλος, ο εκναυλωτής υποχρεούται να φορτώσει μόνο τα πράγματα που συμφωνήθηκε να μεταφέρει και όχι διαφορετικά. Π.χ. ο εκναυλωτής αν έχει συμφωνήσει με το ναυλωτή να μεταφέρει μπανάνες και ο ναυλωτής φέρει για φόρτωση σιδυρικά, τότε ο εκναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να μεταφέρει τα σιδυρικά.

3. Υποχρέωση εκφόρτωσης και παράδοση του φορτίου.

Κατά το άρθρο 127 παράγραφος 2 του ΚΙΝΔ , ο εκναυλωτής υποχρεούται να ενεργήσει με δικά του έξοδα την απόθεση του φορτίου απο το πλοίο στην προκυμαία ή στη φορτηγίδα. Την εκφόρτωση του φορτίου απο το πλοίο μπορεί να ενεργήσει ο εκναυλωτής όπως αυτός θέλει π.χ. με γερανούς της ξηράς , με λιμενεργάτες ή ακόμη και με τα βαρούλκα του πλοίου. Για τις ζημιές όμως που θα προκληθούν στο φορτίο υπεύθυνος είναι ο εκναυλωτής.

Υποχρέωση του εκναυλωτή είναι και η παράδοση του φορτίου στον παραλήπτη , μόνο εφ ' όσον καταβλήθηκε ο ναύλος και άλλες τυχόν οφειλόμενες παροχές. Η παράδοση γίνεται απο τον εκναυλωτή δια μέσω του πλοιάρχου στο νόμιμο παραλήπτη. Ως νόμιμος παραλήπτης , θεωρείται ο ναυλωτής ή ο τρίτος ο οποίος αναφέρεται στην σύμβαση ναύλωσης ή στην φορτωτική και στον οποίο (π.χ. αγοραστή) αποστέλλονται τα πράγματα. Έτσι , ο εκναυλωτής είναι υποχρεωμένος φτάνοντας στο λιμάνι πριν αρχίσει η εκφόρτωση να ειδοποιήσει τον παραλήπτη.

Είναι δυνατόν η παράδοση του φορτίου να μην παραγματοποιηθεί ομαλά. Σύμφωνα με το άρθρο 131 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ , αν δεν εμφανίζεται ο παραλήπτης ή όταν αυτός αρνείται να παραλάβει το φορτίο δικαιούται μετά απο ειδοποίηση , εφ ' όσον είναι εφικτή , να εκφορτώσει και να παρακαταθέσει το φορτίο σε ασφαλές μέρος.

Επίσης , στην παράγραφο 2 το ίδιου άρθρου αναφέρεται ότι , όταν εμφανίζονται περισσότερα πρόσωπα που ισχυρίζονται ότι είναι παραλήπτες , ο εκναυλωτής μπορεί να προκαλέσει δικαστικώς το διορισμό μεσεγγυούχου και να παραδώσει σ ' αυτόν το φορτίο.

γ. Υποχρέωση για έκδοση φορτωτικής

1. Γενικά περί φορτωτική.

Κατά το άρθρο 125 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ , η φορτωτική είναι έγγραφο αποδεικτικό της γενομένης φόρτωσης και εκδίδεται ύστερα απο αίτηση του ναυλωτή. Αν δεν υπάρξει αίτηση του ναυλωτή , είναι δυνατόν να μην εκδοθεί φορτωτική. Τότε λύση στα διάφορα ζητήματα που προκύπτουν δίνει το ναυλοσύμφωνο και ο νόμος.

Στην σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων , όπου η φορτωτική αποδεικνύει και τους όρους της (άρθρο 170 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ) , επιβάλλεται η έκδοση της φορτωτικής και χωρίς να το ζητήσει ο ναυλωτής ή ο φορτωτής.

Η φορτωτική είναι έγγραφο μεγάλης σημασίας για τη ναύλωση , κυρίως όμως για τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων. Η φορτωτική αποτελεί απόδειξη ότι τα πράγματα που περιγράφονται σ ' αυτήν στο θαλάσσιο μεταφορέα , παραλήφθηκαν απο αυτόν και φορτώθηκαν μάλιστα στην ποσότητα και κατά το ταξίδι που αναγράφονται σ ' αυτήν. Περιέχει ακόμη υπόσχεση του θαλάσσιου μεταφορέα ότι θα μεταφέρει και θα παραδώσει τα πράγματα αυτά στο νόμιμο κομιστή της (παραλήπτη) στο λιμάνι προορισμού.

2. Έκδοση της φορτωτικής.

Κατά το άρθρο 168 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ , " η φορτωτική εκδίδεται υπο του πλοίαρχου μετά τη φόρτωσιν". Συνεπώς , η φορτωτική εκδίδεται απο τον πλοίαρχο και αυτό γιατί απο τη μια πλευρά είναι νόμιμος εκπρόσωπος του θαλάσσιου μεταφορέα - εκναυλωτή και απο την άλλη γιατί επιμελείται ο

ίδιος τη φόρτωση. Επιπλέον , εκδίδεται μετά την φόρτωση των πραγμάτων και επομένως πιστοποιεί τόσο την παραλαβή όσο και την φόρτωση αυτών.

Εφ ' όσον η φορτωτική εκδίδεται ύστερα απο αίτηση του ναυλωτή - φορτωτή, τότε η αξίωση για έκδοση φορτωτικής έχει ο ναυλωτής εφ ' όσον είναι και φορτωτής. Αν ο φορτωτής είναι διαφορετικό πρόσωπο τότε η αξίωση για έκδοση φορτωτικής ανήκει σε αυτόν. Αντίθετα , υποχρέωση για έκδοση φορτωτικής έχει ο εκναυλωτής - θαλάσσιος μεταφορέας.

Η φορτωτική εκδίδεται σε ένα μόνο πρωτότυπο αντίγραφο , το οποίο και παραδίδεται στο ναυλωτή ή στο φορτωτή. Αντίγραφο της φορτωτικής , υπογραμμένο απο το ναυλωτή - φορτωτή , παραδίδεται στον εκναυλωτή και στην συνέχεια δίνεται στον πλοίαρχο. Το αντίγραφο αυτό , σφραγίζεται με την ένδειξη " μη εμπορεύσιμον αντίγραφον " και βάση αυτού , διενεργεί ο πλοίαρχος διάφορες ενέργειες σχετικές με το φορτίο για λογαριασμό του εκναυλωτή και ελέγχει τη νομιμοποίηση αυτού που εμφανίζεται να παραλάβει τα πράγματα ως κομιστής της φορτωτικής και δικαιούχος του φορτίου.

3. Περιεχόμενο της φορτωτικής.

Το περιεχόμενο της φορτωτικής προσδιορίζεται στο άρθρο 125 παράγραφος 2 του ΚΙΝΔ , το οποίο ορίζει ποια στοιχεία πρέπει να περιέχει η φορτωτική.

Σύμφωνα με το άρθρο 125 παράγραφος 2 του ΚΙΝΔ , διαπιστώνουμε ότι η φορτωτική δεν είναι αυστηρά τυπικό αξιόγραφο , γιατί αν δεν αναφέρει στοιχεία που είναι απαραίτητα είτε για το κύρος της φορτωτικής , όπως είναι η υπογραφή του εκδότη της είτε για την λειτουργία της , όπως είναι το είδος

των πραγμάτων που αφορά. Ακόμη , γιατί ούτε στο άρθρο 125 του ΚΙΝΔ , αλλά ούτε και σε άλλη διάταξη του ΚΙΝΔ , αναφέρονται κυρώσεις για την περίπτωση που παραληφθούν στην φορτωτική ένα ή περισσότερα στοιχεία απο αυτά που αναφέρει ο νόμος.

Το ουσιώδες περιεχόμενο της φορτωτικής καθορίζεται κυρίως με βάση τις λειτουργίες της φορτωτικής , σε συνδιασμό με τις κρατούσες συνθήκες και απόψεις στις ναυτιλιακές συναλλαγές. Οι λειτουργίες της φορτωτικής είναι ότι : αποδεικνύει την παραλαβή και φόρτωση των πραγμάτων που περιγράφονται σε αυτήν περιέχει υπόσχεση μεταφοράς τους και διευκολύνει την άσκηση των δικαιωμάτων που ενσωματώνονται σ ' αυτή.

Η έλλειψη ουσιωδών λειτουργιών της φορτωτικής επιφέρει συνέπειες για την φορτωτική. Τέτοιες συνέπειες είναι π.χ. η παράλειψη στοιχείων που πρέπει να περιέχει η φορτωτική , δεν οδηγεί στην ακυρότητα της αλλά διαταράσσει τη λειτουργία της θαλάσσιας μεταφοράς και δημιουργεί προβλήματα ευθύνης , κυρίως όμως απόδειξης. Τα μόνα στοιχεία που είναι ουσιώδη και απαραίτητα για το κύρος της φορτωτικής είναι : η υπογραφή του εκδότη (που μάλιστα δεν την μνημονεύει ρητά ο νόμος) , η αναφορά του είδους των πραγμάτων που φορτώθηκαν (που δεν το μνημονεύει ο νόμος) και τέλος η αναφορά του ονόματος του παραλήπτη. Το πρώτο και το δεύτερο στοιχείο απαιτούνται για τη λειτουργία της φορτωτικής ως αποδεικτικού εγγράφου και ως αξιογράφου , ενώ το τρίτο στοιχείο μόνο για τη λειτουργία της ως αξιογράφου.

Βασιζόμενοι στα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω , γενικά για το περιεχόμενο της φορτωτικής , θα προσπαθήσουμε στην συνέχεια να αναλύσουμε εκτενώς τι περιλαμβάνει η φορτωτική.

Αρχικά , η φορτωτική (άρθρο 125) περιέχει καθορισμό του εκναυλωτή , του παραλήπτη , του πλοίου και του πλοιάρχου. Απο τα στοιχεία αυτά άλλα είναι ουσιώδη για τη λειτουργία της φορτωτικής και άλλα επουσιώδη με την έννοια ότι μπορεί να προσδιορισθούν και απο το νόμο ή απο στοιχεία έξω απο τη φορτωτική ή ακόμη και να λείψουν εντελώς. Συγκεκριμένα :
Ο καθορισμός του εκναυλωτή είναι στοιχείο σημαντικό , αλλά όχι ουσιώδες για το κύρος της φορτωτικής. Ο εκναυλωτής μπορεί να μην καθορίζεται στο έγγραφο της φορτωτικής , αλλά επειδή είναι απαραίτητο να προσδιοριστεί το υπεύθυνο για την μεταφορά πρόσωπο, καθορίζεται σύμφωνα με το νόμο π.χ. στο ναυλοσύμφωνο.

Ο καθορισμός του ναυλωτή ή του φορτωτή , δεν είναι ουσιώδες στοιχείο για το κύρος και τη λειτουργία της φορτωτικής. Ο ναυλωτής ή ο φορτωτής μπορεί να μην αναφέρονται στην φορτωτική , αντί γι ' αυτούς όμως αναφέρεται το όνομα του ναυτικού πράκτορα. Η παράλειψη του ονόματος του ναυλωτή - φορτωτή γίνεται για λόγους ανταγωνιστικούς ή για λόγους επαγγελματικού απορρήτου.

Ο καθορισμός του παραλήπτη είναι ουσιώδες στοιχείο για το κύρος της φορτωτικής. Η φορτωτική εκδίδεται ονομαστική ή εις διαταγή , όχι όμως στον κομιστή. Αν η φορτωτική δεν αναφέρει παραλήπτη ή εκδίδεται στον κομιστή , θεωρείται άκυρη.

Ο καθορισμός του πλοιάρχου δεν είναι ουσιώδες στοιχείο για το κύρος και τη λειτουργία της φορτωτικής. Επομένως , ο καθορισμός του πλοιάρχου μπορεί και να παραληφθεί απο την φορτωτική. Απαραίτητο στοιχείο για τη

φορτωτική είναι η υπογραφή του αρμόδιου πλοίαρχου , εφ ' όσον αυτός εκδίδει τη φορτωτική.

Ο καθορισμός του πλοίου , στο οποίο φορτώθηκαν τα πράγματα που περιγράφονται στην φορτωτική , είναι ουσιώδες στοιχείο για το κύρος της φορτωτικής. Η παράλειψη αναφοράς του πλοίου στην φορτωτική διαταράσσει τη λειτουργία της σύμβασης και γι ' αυτό δημιουργεί υποχρέωση αποζημίωσης. Π.χ. αν συμφωνήθηκε η μεταφορά να γίνει με συγκεκριμένο πλοίο και στη φορτωτική δηλώθηκε άλλο πλοίο ή αν η μεταφορά έγινε με άλλο πλοίο απο αυτό που σημειώθηκε στη φορτωτική , ο κομιστής της μπορεί να ζητήσει αποκατάσταση της ζημιάς που τυχόν υπέστη. Όμως , ο καθορισμός του πλοίου στην φορτωτική μπορεί να λείπει χωρίς συνέπειες , όταν περιελήφθηκε σ ' αυτή τη ρήτρα υποκατάστασεως.

Ακόμη η φορτωτική περιέχει καθορισμό των λιμανιών φόρτωσης και εκφόρτωσης. Τα στοιχεία αυτά δεν είναι ουσιώδη για το κύρος της φορτωτικής. Το λιμάνι φόρτωσης συμπίπτει με τον τόπο έκδοσης της φορτωτικής και αποτελεί σημείο αφετηρίας για την υποχρέωση του θαλάσσιου μεταφορέα. Το λιμάνι εκφόρτωσης ενδέχεται να μην αναφέρεται , όταν συμφωνήθηκε να δωθούν στον πλοίαρχο οδηγίες σε ενδιάμεσο λιμάνι προσέγγισης του πλοίου και να ανφέρεται μόνο το λιμάνι που θα δωθούν οι οδηγίες στον πλοίαρχο.

Η φορτωτική περιέχει ακόμα τις συμφωνίες για το ναύλο. Οι συμφωνίες αυτές αφορούν το ύψος του ναύλου , τον τρόπο υπολογισμού , το αν ο ναύλος προκαταβλήθηκε ή οφείλεται και πρόκειται να καταβληθεί απο τον παραλήπτη. Η αναφορά των συμφωνιών αυτών στη φορτωτική έχει σημασία κυρίως στην περίπτωση που ο ναύλος οφείλεται ακόμα.

Πάντως , η παράλειψη της αναγραφής τους δεν επηρεάζει το κύρος , επηρεάζει όμως την κυκλοφοριακή αξία της φορτωτικής , όταν ο ναύλος δεν έχει καταβληθεί απο το ναυλωτή ή το φορτωτή.

Τέλος , η φορτωτική περιέχει τη χρονολογία έκδοσης. Το στοιχείο αυτό χωρίς να είναι ουσιώδες για το κύρος της φορτωτικής έχει μεγάλη σημασία για τη σύμβαση ναύλωσης αλλά και για την κυκλοφοριακή αξία της φορτωτικής. Κυρίως βοηθάει να διαπιστωθεί αν εκδόθηκε πραγματικά μετά τη φόρτωση όπως ορίζει ο νόμος , οπότε αποδεικνύει τη φόρτωση. Προσδιορίζει το ταξίδι για το οποίο γίνεται η μεταφορά , δείχνει τις τυχόν καθυστερήσεις κατά τον απόπλου και την άφιξη στο λιμάνι προορισμού.

4. Έγγραφα και συστήματα που προτείνονται ως υποκατάστατα της φορτωτικής.

Η φορτωτική όπως διαπιστώσαμε παραπάνω , διασφαλίζει τα συμβαλλόμενα μέρη (εκναυλωτή και ναυλωτή) και διευκολύνει τη μεταβίβαση των δικαιωμάτων πάνω στα μεταφερόμενα πράγματα.

Σήμερα στις θαλάσσιες μεταφορές και κυρίως στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές που εμπλέκονται τράπεζες και ασφαλιστικοί οργανισμοί , επικρατεί ένας " πόλεμος " εγγράφων.

Για τα έγγραφα αυτά που συνοδεύουν τα μεταφερόμενα πράγματα , ανάμεσά τους και η φορτωτική , απαιτείται σπατάλη χρόνου και χρήματος , που επιβαρύνει το κόστος μεταφοράς των πραγμάτων.

Επίσης , με την επιτάχυνση των θαλάσσιων μεταφορών λόγω των νέων τεχνικών , παρατηρούμε να φτάνουν τα μεταφερόμενα πράγματα νωρίτερα

στο λιμάνι προορισμού απο την φορτωτική. Τα εμπορεύματα που είναι παραδοτέα μόνο με την εμφάνιση της φορτωτικής συσσωρεύονται κατ' ανάγκη στο λιμάνι προορισμού περιμένοντας την άφιξη της φορτωτικής. Η καθυστέρηση άφιξης της φορτωτικής οφείλεται κυρίως στην γραφειοκρατία των τραπεζών.

Τα μειονεκτήματα αυτά της φορτωτικής , έδωσαν το ερέθισμα να υποκατασταθεί η φορτωτική απο άλλα έγγραφα ή μεθόδους διακίνησης πληροφοριών που να προσαρμόζονται καλύτερα στην σύγχρονη τεχνική των θαλάσσιων μεταφορών. Τέτοια έγγραφα και συστήματα είναι :

αα. Έγγραφα .

Το πρώτο έγγραφο που εμφανίσθηκε ως υποκατάστατο της φορτωτικής στις θαλάσσιες συναλλαγές , είναι η " σύντομη " φορτωτική (short form bill of lading). Πρόκειται για μια φορτωτική της οποίας αφήνεται λευκή η πίσω πλευρά όπου συνήθως εκτυπώνονται οι γενικοί όροι συναλλαγών του μεταφορέας. Στην φορτωτική αυτή η παράλειψη των γενικών όρων αναπληρώνεται απο ρήτρα που διατυπώνεται στην εμπρός πλευρά της και παραπέμπει στους τυποποιημένους όρους που χρησιμοποιεί ο θαλάσσιος μεταφορέας. Με τον τύπο αυτόν της φορτωτικής επιδιώχθηκε η απλοποίηση και η επιτάχυνση στην έκδοση της φορτωτικής , με θυσία της πληροφόρησης που αυτή παρέχει. Έτσι , δημιουργήθηκε ένα υποκατάστατο της φορτωτικής που δεν απομακρύνεται απο τον παραδοσιακό της τύπο , που έχει όλες τις λειτουργίες της κανονικής φορτωτικής ακόμη και την αξιογραφική και τέλος χάρη στην συντομία του έχει το πλεονέκτημα ότι μπορεί να διαβιβασθεί ταχύτατα με τα σύγχρονα μέσα επικοινωνίας.

Άλλο έγγραφο που προτείνεται ως υποκατάστατο της φορτωτικής , είναι αυτό που είναι διεθνώς γνωστό ως " Sea Waybill ". Το έγγραφο αυτό , στη γλώσσα μας αποδίδεται με τους όρους " απόδειξη παραλαβής " ή " θαλάσσιο αγωγιαστήριο". Η απόδειξη παραλαβής ή θαλάσσιο αγωγιαστήριο , αποτελεί απόδειξη για την παραλαβή των πραγμάτων , αλλά και την ποσότητα και κατάστασή τους , καθώς επίσης αποτελεί απόδειξη για την κατάρτιση και το περιεχόμενο της σύμβασης. Το έγγραφο αυτό δεν απομακρύνεται απο την κανονική φορτωτική. Υστερεί όμως απέναντι σ ' αυτήν κατά το ότι δεν έχει αξιολογική και εμπράγματη λειτουργία. Για το λόγο αυτό χρησιμοποιείται σε μεταφορές στις οποίες δεν υπάρχει ενδεχόμενο να μεταβιβασθούν τα πράγματα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς.

Το έγγραφο αυτό , πλεονεκτεί απέναντι στη φορτωτική , γιατί είναι σύντομο και επομένως καταρτίζεται και διαβιβάζεται γρήγορα στο λιμάνι προορισμού. Η έλλειψη όμως αξιολογικής λειτουργίας αποτελεί ένα σοβαρό μειονέκτημα απέναντι στη φορτωτική. Γι ' αυτό το λόγο δεν γίνεται αποδεκτό απο τις τράπεζες , ούτε στα πλαίσια της τραπεζικής πίστωσης , ούτε προς εξασφάλιση για τις χρηματοδοτήσεις που κάνουν.

ββ. Συστήματα .

Ένα απο τα συστήματα που προτείνονται ως υποκατάστατο της φορτωτικής είναι το σύστημα κατάθεσης και καταχώρησης της φορτωτικής σε κεντρικό οργανισμό - μητρώο. Σύμφωνα με το σύστημα αυτό , η φορτωτική αμέσως μετά την έκδοσή της αντί να τεθεί σε κυκλοφορία κατατίθεται και εγγράφεται σε ένα οργανισμό - μητρώο όπου περνούν εφεξής όλες οι πράξεις που την αφορούν. Το σύστημα μπορεί να λειτουργήσει σε παγκόσμια κλίμακα είτε μέσω ενός κεντρικού οργανισμού είτε μέσω μιας σειράς

επιμέρους οργανισμών εγκαταστημένων σε διάφορα σημεία όλου του κόσμου.

Μετά την κατάθεση και την καταχώρηση δεν γίνεται καμιά φυσική μετακίνηση της φορτωτικής. Οι σχετικές με αυτή πράξεις ενεργούνται διαμέσου του μητρώου. Για να γίνονται οι εγγραφές στο μητρώο αλλά και για να μπορούν τα ενδιαφερόμενα μέρη να πληροφορούνται για την κατάσταση των πραγμάτων που μεταφέρονται , εφοδιάζονται απο τον οργανισμό που τηρεί το μητρώο με κωδικό -κλειδί , το οποίο τους δίνει πρόσβαση στο μητρώο.

Επίσης , ο μεταφορέας αναγγέλει στο μητρώο τον πιθανό χρόνο άφιξης των εμπορευμάτων και το μητρώο ειδοποιεί τον φερόμενο ως παραλήπτη. Το μητρώο παρέχει ακόμα στον μεταφορέα οδηγίες σχετικά με την παράδοση των πραγμάτων και οι οδηγίες αυτές αντικαθιστούν την εμφάνιση της φορτωτικής. Έτσι , παραδίδοντας τα πράγματα σύμφωνα με τις οδηγίες αυτές ο μεταφορέας ελευθερώνεται.

Το σύστημα αυτό συγκεντρώνει αρκετά πλεονεκτήματα , όπως π.χ. ματαιώνει τη συσσώρευση φορτίων , αφού η παράδοση γίνεται χωρίς εμφάνιση της φορτωτικής , με βάση την πληροφόρηση και τις οδηγίες που παρέχει το μητρώο. Το σύστημα όμως , παρουσιάζει και σοβαρά μειονεκτήματα. Αρχικά , δεν θα μπορέσει νομικά να λειτουργήσει χωρίς βαθιές μεταβολές σε ορισμένα εθνικά δίκαια σαν το ελληνικό. Έπειτα , αφήνει ανοικτό το θέμα της ευθύνης για τυχόν λάθη ή παραλείψεις αυτών που τηρούν το μητρώο και εκπέμπουν τις οδηγίες. Λάθη ή παραλείψεις που μπορεί να έχουν μοιραίες συνέπειες , ιδίως στην παραλαβή του φορτίου.

Άλλο σύστημα που προτείνεται για την αντικατάσταση της φορτωτικής , είναι αυτό που στηρίζεται στη χρησιμοποίηση της πληροφορικής και των ηλεκτρονικών υπολογιστών , στη θαλάσσια μεταφορά.

Στο σύστημα αυτό η βασική πληροφόρηση για τα εμπορεύματα που φορτώθηκαν παρέχεται απο το φορτωτή και τροφοδοτεί τον ηλεκτρονικό υπολογιστή του μεταφορέα στο λιμάνι φόρτωσης , αμέσως , μόλις τα πράγματα παραδοθούν για τη μεταφορά. Ο μεταφορέας απο τη δική του πλευρά , προσθέτει τις πληροφορίες που τον αφορούν , όπως , την αξία του ναύλου , ρήτρες που τον ενδιαφέρουν κ.λ.π.. Με βάση τα στοιχεία αυτά , εκδίδεται απο τον ηλεκτρονικό υπολογιστή απόδειξη , εκτυπώνεται και παραδίδεται στον αποστολέα.

Όλη αυτή η πληροφόρηση μαζί με την απόδειξη περνάει τέλος , σε ένα δεύτερο υπολογιστή του μεταφορέα στον τόπο προορισμού. Απο εκεί ειδοποιείται ο παραλήπτης ο οποίος προκειμένου να πραλάβει τα πράγματα , δεν έχει παρά να αποδείξει την ταυτότητά του.

Το σύστημα είναι γρήγορο, συμβάλλει στην ορθολογιστική λειτουργία της σύμβασης μεταφοράς και προσαρμόζεται στις πρακτικές ανάγκες των συναλλαγών. Όμως , τα πλεονεκτήματα αυτά δεν αντισταθμίζουν τις δυσχέρειες που γεννά και τις δαπάνες που απαιτεί η εγκατάσταση του συστήματος.

Β. Ευθύνη και Ανεύθυνο του εκναυλωτή.

α. Ευθύνη του εκναυλωτή

Οι διατάξεις που αφορούν τις υποχρεώσεις του εκναυλωτή συμπληρώνονται με την ρύθμιση της ευθύνης του. Για την ρύθμιση της ευθύνης του εκναυλωτή αναφέρονται τα άρθρα 134 - 148 του ΚΙΝΔ.

1. Χαρακτηριστικά της ευθύνης του εκναυλωτή.

Η ευθύνη του εκναυλωτή στον ΚΙΝΔ διαγράφεται ως εξής:

- Η ευθύνη του είναι " πταισματική " , πρέπει δηλαδή να υπάρχει σφάλμα. Αυτό σημαίνει ότι ευθύνεται για οποιοδήποτε λάθος , μικρό ή μεγάλο. Συνεπώς , για να απαλλαγεί ο ίδιος απο την ευθύνη που τον βαραίνει πρέπει να επικαλεσθεί και να αποδείξει ότι δεν τον βαραίνει κανένα πταίσμα και γι ' αυτό τον λόγο η ευθύνη του χαρακτηρίζεται ως " νόθος αντικειμενική " .

- Ο εκναυλωτής ευθύνεται και για λάθη τα οποία έχουν πραγματοποιήσει τρίτα πρόσωπα σαν να πρόκειται για δικό του πταίσμα. Τέτοια πρόσωπα μπορούν να θεωρηθούν ο πλοίαρχος , το πλήρωμα , οι εργάτες μεταφοράς του φορτίου απο την προκυμαία στο πλοίο , οι εργάτες οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την στοιβασία του φορτίου.

- Ο εκναυλωτής ευθύνεται για ζημιές οι οποίες προκαλούνται απο απώλεια ή βλάβη του φορτίου , απο υπαίτια χρονοτριβή και απο ανακριβείς δηλώσεις.

Ως απώλεια του φορτίου μπορεί να θεωρηθεί η κλοπή ή ακόμα και η φυσική καταστροφή. Σε αντίθεση με την βλάβη του φορτίου που μπορεί να θεωρηθεί η μερική καταστροφή του φορτίου , η μεταβολή της ποιότητας του φορτίου λόγω π.χ. υγρασίας.

Ως υπαίτια χρονοτριβή μπορεί να θεωρηθεί οποιαδήποτε αμέλεια του εκναυλωτή , όπως π.χ η καθυστερημένη παραλαβή καυσίμων και προμηθειών με αποτέλεσμα να υπάρξει μεταβολή στην ποιότητα του φορτίου. Χρονοτριβή , μπορεί , επίσης να παρατηρηθεί όταν κατά την διάρκεια του πλου η ταχύτητα με την οποία πλέει το σκάφος είναι πολύ μικρή ενώ είναι σε θέση να αναπτύξει μεγαλύτερη. Τέλος , χρονοτριβή μπορεί να παρατηρηθεί όταν κατά την διάρκεια της πλεύσης , σταματήσει το πλοίο σε διάφορα λιμάνια για κάποιο χρονικό διάστημα.

Η ευθύνη του εκναυλωτή υπάρχει απο την παραλαβή μέχρι και την παράδοση των εμπορευμάτων.

- Υπάρχουν και ορισμένα περιστατικά για τα οποία υπάρχει η περίπτωση να μην ευθύνεται ο εκναυλωτής. Τέτοια είναι :

- ◆ Ζημιές οι οποίες είναι αποτέλεσμα εχθροπραξιών .
- ◆ Ζημιά απο βύθιση του πλοίου.
- ◆ Ζημιά απο υγειονομικά μέτρα , δηλαδή είναι δυνατό το πλοίο να τεθεί σε καραντίνα και να σαπίσει το ευπαθές φορτίο.
- ◆ Ζημιά απο απεργία των εργατών , δηλαδή να προκύψει ζημιά απο την μη έγκαιρη εκφόρτωση του φορτίου.
- ◆ Ζημιά λόγω διάσωσης προσώπων ή και πραγμάτων.

2. Προϋποθέσεις για την ευθύνη του εκναυλωτή.

Οι προϋποθέσεις για την ευθύνη του εκναυλωτή είναι οι εξής :

αα. Υπαίτια συμπεριφορά του ιδίου ή των ανθρώπων που χρησιμοποιεί

Όπως αναφέραμε και παραπάνω, ο εκναυλωτής ευθύνεται για οποιοδήποτε πταίσμα είναι αυτό μικρό ή μεγάλο. Είναι σε θέση όμως να απαλλαγεί απο το πταίσμα που τον βαρύνει αρκει να αποδείξει ότι δεν ευθύνεται γι ' αυτό.

Ο εκναυλωτής ευθύνεται για κάθε πταίσμα των " προστηθέντων " του (τρίτων προσώπων) δηλαδή όλων των ατόμων τα οποία χρησιμοποιεί στην επιχείρησή του. Το πταίσμα αυτό μπορεί να είναι ελαφράς ή ακόμα και βαρειάς αμέλειας και ευθύνεται μόνο για το εμπορικό πταίσμα των ανθρώπων που χρησιμοποιεί.

ββ. Υπαίτια συμπεριφορά κατά το χρόνο απο την παραλαβή μέχρι την παράδοση των πραγμάτων.

Το πταίσμα του ίδιου του εκναυλωτή και των τρίτων προσώπων πρέπει να συντρέξει κατά τον χρόνο απο την παραλαβή μέχρι και την παράδοση των πραγμάτων. Επομένως , η ευθύνη του εκναυλωτή δεν περιορίζεται μόνο στο στάδιο μεταφοράς των πραγμάτων , αλλά και στο στάδιο της προπαρασκευής της μεταφοράς. Συνεπώς , η ευθύνη του εκναυλωτή καλύπτει και ζημιές ξηράς. Γιατί προκειμένου ο εκναυλωτής να ενεργήσει τη μεταφορά , παραλαμβάνει και παραδίδει τα πράγματα στην ξηρά και έχει την υποχρέωση να τα φυλάει. Σε περίπτωση που θα παραβιάσει την υποχρέωση αυτή , θα πρέπει να αποκαταστήσει τη ζημιά που προκλήθηκε , ιδίως όταν το φορτίο χάθηκε ή βλάφθηκε.

γγ. Ζημιά.

3. Ζημιές για τις οποίες ευθύνεται ο εκναυλωτής.

Η αναφορά του ΚΙΝΔ σε ορισμένες περιπτώσεις ζημίας όπως απώλεια ή βλάβη των πραγμάτων , χρονοτριβή και ανακριβείς δηλώσεις έχει ιδιαίτερη σημασία. Η αναφορά σε αυτές τις περιπτώσεις ζημίας δε σημαίνει ότι για αυτές μόνο ευθύνεται ο εκναυλωτής , αλλά ο ΚΙΝΔ θέλησε να τις ρυθμίσει με ιδιαίτερο τρόπο. Η προσέγγιση τους έχει ιδιαίτερη σημασία τόσο για

θέματα τα οποία αφορούν την αποκατάσταση της ζημιάς , όσο και για τα πρόσωπα απέναντι στα οποία ευθύνεται ο εκναυλωτής. Ειδικότερα :

αα. Απόλεια (ολική ή μερική) ή βλάβη των πραγμάτων. _____

Σε αυτές τις περιπτώσεις εφαρμόζονται ιδιαίτεροι τρόποι αποκατάστασης της ζημιάς που προβλέπονται απο τα άρθρα 139 - 141 του ΚΙΝΔ.

Η απόλεια , μπορεί να είναι ολική ή μερική , συνεπάγεται την καθολική εξαφάνιση των πραγμάτων που παραλήφθηκαν για μεταφορά όπως και την μείωση αυτών κατά ποσότητα (βάρος , αριθμό , όγκο). Η βλάβη αναφέρεται στην ποιοτική αλλοίωση των πραγμάτων , που έχει σαν αποτέλεσμα και την μείωση της αξίας τους.

Η ευθύνη του εκναυλωτή υπάρχει απέναντι σε όλα εκείνα τα πρόσωπα τα οποία ενδιαφέρονται άμεσα για το φορτίο , όπως είναι ο ναυλωτής , ο φορτωτής , ο παραλήπτης.

ββ. Χρονοτριβή.

Μια ξεχωριστή περίπτωση ευθύνης μπορεί να θεωρηθεί , σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ , η υπαίτια χρονοτριβή. Θεωρείται υπαίτια χρονοτριβή όταν οφείλεται σε πταίσμα του εκναυλωτή , ή τρίτων προσώπων. Επίσης , η υπαίτια χρονοτριβή όπως και η ευθύνη για απόλεια ή βλάβη πραγμάτων υπάρχει απέναντι σε όλα εκείνα τα πρόσωπα που ενδιαφέρονται άμεσα για το φορτίο.

γγ. Απο ανακριβείς δηλώσεις.

Σύμφωνα με το άρθρο 136 του ΚΙΝΔ , ο εκναυλωτής ευθύνεται για ζημιά απο ανακριβείς δηλώσεις σχετικά με την χωρητικότητα του πλοίου , το βάρος , την ταχύτητά του και κάποια άλλα χαρακτηριστικά.

Η ευθύνη υπάρχει απέναντι στον ναυλωτή , στον φορτωτή αλλά και σε οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο το οποίο εμπλέκεται άμεσα.

δδ. Μη εκτέλεση μεταφοράς.

εε. Εγκατάλειψη πραγμάτων στον τόπο μεταφοράς.

στ. Παραβάσεις σύμβασης και δικαιопραξίες.

4. Ζημιές για τις οποίες δεν ευθύνεται ο εκναυλωτής.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω , προϋπόθεση για την ευθύνη του εκναυλωτή είναι το πταίσμα , είτε είναι δικό του είτε είναι τρίτων προσώπων. Αν δεν υπάρχει πταίσμα δεν υπάρχει και ευθύνη του εκναυλωτή.

Ο ΚΙΝΔ κάνει μία αναφορά σε ορισμένες περιπτώσεις ζημιών για τις οποίες δεν ευθύνεται ο εκναυλωτής γιατί ακριβώς δεν υπάρχει πταίσμα που να τον βαραίνει. Πρόκειται για :

αα. Ανακριβείς δηλώσεις του εκναυλωτή σχετικά με την χωρητικότητα του πλοίου.

Σύμφωνα με το άρθρο 136 παράγραφος 2 του ΚΙΝΔ η δήλωση σχετικά με την χωρητικότητα του πλοίου , δεν θεωρείται ανακριβής εάν η διαφορά δεν υπερβαίνει το ένα εικοστό ή εάν η δήλωση είναι σύμφωνη με το πιστοποιητικό της καταμέτρησης του πλοίου.

Στην πρώτη περίπτωση δεν θεωρείται υπεύθυνος ο εκναυλωτής , γιατί ο νόμος θεωρεί θεμιτή την μικρή ανακρίβεια στη δήλωση του εκναυλωτή.

Στην δεύτερη περίπτωση και πάλι δεν μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνος ο εκναυλωτής γιατί ο νόμος θεωρεί φυσικό ο εκναυλωτής να στηρίζει την δήλωσή του στο πιστοποιητικό καταμέτρησης σχετικά με την χωρητικότητα του πλοίου. Το πιστοποιητικό καταμέτρησης , είναι δημόσιο έγγραφο το οποίο έχει τεκμήριο γνησιότητας. Επομένως , ο εκναυλωτής είναι υποχρεωμένος να κάνει τη δήλωσή του σύμφωνα με αυτό όσον αφορά την χωρητικότητα του πλοίου , αφού ο ίδιος δεν είναι σε θέση να ελέγξει και να αμφισβητήσει το πιστοποιητικό αυτό.

Ο εκναυλωτής όμως μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνος μόνο αν αποδειχθεί ότι επηρέασε με αθέμιτο τρόπο τα όργανα της υπηρεσίας που έκανε την καταμέτρηση.

ββ. Πράγματα που φορτώθηκαν λαθραία.

Για πράγματα που φορτώθηκαν χωρίς να δηλωθούν , εφ' όσον ανακαλυφθούν πριν απο τον απόπλου δίνει στον εκναυλωτή το εξής δικαίωμα : είτε να τα αποθέσει στην προκυμαία ή τη φορτηγίδα , είτε να απαιτήσει μεγαλύτερο ναύλο που θα καταβαλλόταν στο λιμένα για ομοειδή πράγματα.

Στην περίπτωση που ο εκναυλωτής τα ανακάλυψε , τα τοποθέτησε στην προκυμαία ή τη φορτηγίδα ή τα μετέφερε χωρίς να γνωρίζει την ύπαρξή τους, δεν φέρει καμία ευθύνη γιατί η μεταφορά επιχειρήθηκε ή εκτελέστηκε χωρίς την συγκατάθεσή του.

Στην περίπτωση όμως που ο εκναυλωτής προτίμησε να κάνει τη μεταφορά και να εισπράξει το ναύλο , τότε φέρει και την σχετική ευθύνη αφού ακολούθησε συμφωνία έστω και σιωπηρή.

γγ. Ψευδείς αναγραφές στη φορτωτική ή στο ναυλοσύμφωνο που προκλήθηκαν " εν γνώσει " απο το φορτωτή ή το ναυλωτή.

Η φορτωτική συντάσσεται απο τον εκναυλωτή σύμφωνα πάντα με τις δηλώσεις του φορτωτή. Ο εκναυλωτής δεσμεύεται σύμφωνα με τα στοιχεία που του έχουν δωθεί απο τον φορτωτή και ευθύνεται σύμφωνα με αυτά. Σε περίπτωση που τα θεωρεί ανακριβή ή και αν ακόμα δεν μπορεί να ελέγξει την ακρίβειά τους έχει το δικαίωμα να μην τα συμπεριλάβει στην φορτωτική ή να κάνει κάποιες επιφυλάξεις έτσι ώστε να μην θεωρείται υπεύθυνος για ότι και να συμβεί. Αν όμως δεν έκανε καμία επιφύλαξη ευθύνεται σύμφωνα με τις ενδείξεις που υπάρχουν στην φορτωτική ακόμα και αν είναι ανακριβείς. Για να μπορέσει να απαλλαγεί απο την ευθύνη που ίσως τυχόν τον βαρύνει θα πρέπει να αποδείξει : πρώτα , ότι οι ενδείξεις δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα , ότι κατέβαλε κάθε επιμέλεια και ότι δεν βαρύνει κανένα πταίσμα ούτε τον ίδιο , αλλά ούτε και κάποιο τρίτο πρόσωπο για την αναφορά των ανακριβών στοιχείων στην φορτωτική ή στο ναυλοσύμφωνο και τέλος ότι η ζημιά οφείλεται στα ανακριβή αυτά στοιχεία.

Η απόδειξη όμως όλων αυτών των στοιχείων δεν είναι πάντα εύκολη. Για τον λόγο αυτό ο νόμος έκρινε σκόπιμο να προστατεύσει τον εκναυλωτή, σύμφωνα με το άρθρον 137 του ΚΙΝΔ , ειδικά στην περίπτωση που ο ναυλωτής ή ο φορτωτής δήλωσαν ψευδείς στοιχεία εν γνώση τους. Το άρθρο αυτό προσπαθεί να προστατεύσει τον εκναυλωτή απο αθέμιτες και κακόβουλες ενέργειες του ναυλωτή ή του φορτωτή , απο ζημιές που θα μπορούσαν να προκύψουν απο ψευδείς δηλώσεις σχετικά με το είδος , το βάρος και την αξία των πραγμάτων. Πραγματικά , μία ψευδής δήλωση σχετικά με το είδος του φορτίου εμποδίζει τον εκναυλωτή να εκτιμήσει τον

κίνδυνο που αναλαμβάνει πραγματικά και να λάβει τα κατάλληλα μέτρα για τη φόρτωση , στοιβασία και φύλαξη των πραγμάτων. Μία ψευδής δήλωση σχετικά με την αξία και το βάρος του φορτίου , αν είναι τα στοιχεία αυτά χαμηλότερα απο τα πραγματικά οδηγεί σε υπολογισμό και είσπραξη χαμηλότερου ναύλου απο τον οφειλόμενο και αν είναι υψηλότερα σε καταβολή μεγαλύτερης αποζημίωσης απο την πραγματικά οφειλόμενη, σε περίπτωση βλάβης ή ζημιάς.

5. Αποκατάσταση της ζημιάς.

Ο εκναυλωτής είναι υποχρεωμένος να αποκαταστήσει οποιαδήποτε ζημιά η οποία προκλήθηκε λόγω υπαιτιότητάς του. Σύμφωνα με τα άρθρα 139 - 141 του ΚΙΝΔ ορίζεται ο τρόπος με τον οποίο μπορεί να αποκατασταθεί η ζημιά μόνο απο απώλεια ή βλάβη των πραγμάτων.

Και στις δύο περιπτώσεις ο καθορισμός της ζημιάς μπορεί να γίνει με βάση αντικειμενικά κριτήρια. Ειδικότερα γίνεται με βάση την αξία των πραγμάτων στον τόπο προορισμού κατά τον χρόνο εκφόρτωσης. Έτσι , επιτυγχάνεται ο καθορισμένος της ζημιάς κατά τρόπο πρακτικό, απλό και γρήγορο και αποφεύγονται οι αμφισβητήσεις σχετικά με την ακριβή έκταση της ζημιάς. Η αποκατάσταση της ζημιάς γίνεται μόνο σε χρήμα.

Σε περίπτωση που πρόκειται για απαίτηση απο διεθνή συναλλαγή που επιδιώκεται στην Ελλάδα , το ποσό της αποζημίωσης προσδιορίζεται σε αλλοδαπό νόμισμα. Τότε ο εναγόμενος θα υποχρεωθεί να καταβάλλει την αποζημίωση στο ισάξιο του αλλοδαπού νομίσματος σε δραχμές.

Τέλος , πρέπει να τονίσουμε ότι η ισοτιμία θα καθορισθεί με βάση την αξία του αλλοδαπού νομίσματος στο λιμένα και κατά τον χρόνο έναρξης της εκφόρτωσης , άποψη η οποία στηρίζεται και απο το ναυτικό δίκαιο.

Η ζημιά η οποία προκλήθηκε απο άλλες αιτίες (χρονοτριβή , ανακριβείς δηλώσεις) για τις οποίες ευθύνεται ο εκναυλωτής αποκαθίστανται σύμφωνα με τις διατάξεις του κοινού δικαίου.

6. Περιορισμός της αποζημίωσης.

Ο ΚΙΝΔ προβλέπει έναν περιορισμό στην ευθύνη του εκναυλωτή κατά δέμα ή μονάδα , για ζημιές οι οποίες προέρχονται απο απώλεια ή βλάβη των μεταφερόμενων πραγμάτων.

Σκοπός της ρύθμισης του άρθρου 141 του ΚΙΝΔ είναι να εξισορροπήσει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των προσώπων που παρεμβάλλονται στην σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς.

Το άρθρο 141 του ΚΙΝΔ ορίζει ότι η αποζημίωση που οφείλει ο εκναυλωτής δεν μπορεί να υπερβεί ένα ορισμένο ποσό κατά δέμα ή μονάδα των μεταφερόμενων πραγμάτων. Το ποσό αυτό καθορίστηκε , με το β.δ. 25.10./ 8.11.1958 , σε 8.000 δραχμές κατά δέμα ή μονάδα. Ο ποσοτικός περιορισμός της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα κατά το άρθρο 141 του ΚΙΝΔ γίνεται με βάση το δέμα ή τη μονάδα. Ως δέμα μπορεί να θεωρηθεί ένα σύνολο πραγμάτων που είναι συσκευασμένο - όχι κατ ' ανάγκη με αδιαφανή τρόπο.

Ακόμα πιο συγκεχυμένες είναι οι απόψεις με την έννοια της μονάδας , επειδή στην πρακτική χρησιμοποιούνται διάφορες μονάδες στα πλαίσια της θαλάσσιας μεταφοράς. Ο προβληματισμός αναφέρεται γύρω απο το αν ο περιορισμός της αποζημίωσης θα καθορισθεί με βάση τη μονάδα φορτώσεως ή τη μονάδα του ναύλου. Ως επικρατέστερη άποψη , θεωρείται αυτή που δέχεται ότι ο περιορισμός της αποζημίωσης γίνεται με βάση τη μονάδα ναύλου , αυτή δηλαδή που χρησιμεύει για τον καθορισμό του ναύλου.

7. Παύση της ευθύνης του Εκναυλωτή.

Σε ορισμένες περιπτώσεις αφού γεννηθεί ευθύνη του εκναυλωτή , παύει για διάφορους λόγους και συγκεκριμένα : είτε γιατί ο δικαιούχος δεν αντέδρασε αμέσως στην παραλαβή των πραγμάτων κατά τρόπο που ορίζει ο νόμος , είτε γιατί δεν άσκησε εμπρόθεσμα το δικαίωμα ή την αξίωσή του. Πρόκειται για τις περιπτώσεις της ανεπιφύλακτης παραλαβής των πραγμάτων , της αποσβέσεως του δικαιώματος και της παραγραφής της αξιώσεως του παραλήπτη.

αα. Ανεπιφύλακτη παραλαβή των πραγμάτων.

Στα άρθρα 146 και 147 του ΚΙΝΔ ρυθμίζεται η ανεπιφύλακτη παραλαβή των πραγμάτων απο τον δικαιούχο και παράλληλα η παραλαβή τους με επιφυλάξεις.

Κατά το άρθρο 146 του ΚΙΝΔ παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ η χωρίς επιφύλαξη παραλαβή των πραγμάτων απο αυτόν που νομιμοποιείται ως παραλήπτης , δημιουργεί το τεκμήριο ότι τα πράγματα παραλήφθηκαν όπως αναγράφονται στην φορτωτική. Αυτό σημαίνει ότι ο εκναυλωτής έκανε την μεταφορά όπως ακριβώς έπρεπε και δεν επιτρέπεται να ασκηθούν εναντίον του αξιώσεις.

Η επιφύλαξη γίνεται με έγγραφη δήλωση , η οποία απευθύνεται στον εκναυλωτή , στον αντιπρόσωπο του στο λιμένα εκφορτώσεως ή στον πλοίαρχο και πρέπει να γίνεται το αργότερο κατά την παραλαβή των πραγμάτων. Η επιφύλαξη δεν πρέπει να είναι αόριστη. Πρέπει απαραίτητα να περιγράφει τη βλάβη ή την απώλεια κατά τρόπο συγκεκριμένο. Αν η επιφύλαξη ανταποκρίνεται στην απαίτηση αυτή, τότε είναι έγκυρη και αποτελεί τεκμήριο ότι τα πράγματα παραλήφθηκαν όπως αναφέρονται σε αυτή.

Σε περίπτωση που η βλάβη ή η απώλεια των πραγμάτων διαπιστωθεί πριν απο την παραλαβή , η επιφύλαξη μπορεί να γίνει νωρίτερα απο την παραλαβή των πραγμάτων. Αν όμως η απώλεια ή βλάβη δεν γίνει αντιληπτή, η επιφύλαξη μπορεί να γίνει μέσα σε τρεις ημέρες απο την παραλαβή.

Η τριήμερη προθεσμία αρχίζει απο την παραλαβή των πραγμάτων και σκοπό έχει να μπορέσει ο παραλήπτης να ελέγξει τα πράγματα προκειμένου να γίνει με κάθε επιφύλαξη. Απο αυτό συνάγεται ότι η προθεσμία αρχίζει απο την πραγματική παραλαβή των πραγμάτων ή απο τη θέση τους στην πραγματική διάθεση του παραλήπτη , που του επιτρέπει να διαπιστώσει τις ελλείψεις ή τη βλάβη.

ββ. Απόσβεση του δικαιώματος και παραγραφή.

Η ευθύνη του εκναυλωτή παύει ακόμα : με την παρόδο της ετήσιας αποσβεστικής προθεσμίας και με την συμπλήρωση του χρόνου παραγραφής.

Για τους δύο αυτούς λόγους παρατηρούμε τα παρακάτω :

Το δικαίωμα για αποζημίωση των πραγμάτων ύστερα απο ολική ή μερική ζημιά , αποσβένεται μετά την παρέλευση ενός έτους απο την παραλαβή τους. Η ετήσια προθεσμία έχει αφετηρία την παραλαβή των πραγμάτων. Ως παραλαβή - επομένως και ως σημείο ενάρξεως της προθεσμίας - θεωρείται ο χρόνος κατά τον οποίο τα πράγματα τέθηκαν στην πραγματική διάθεση του παραλήπτη , γιατί απο αυτό το σημείο είναι σε θέση να ασκήσει υλική εξουσία πάνω στα πράγματα και να διαπιστώσει τις ελλείψεις τους.

Η ενός έτους προθεσμία αφορά το δικαίωμα αποκατάστασης ζημιών μόνο απο μερική ή ολική απώλεια ή βλάβη των πραγμάτων. Συνεπώς , δεν εφαρμόζεται προκειμένου για δικαίωμα αποκατάστασης ζημιών απο άλλη αιτία - χρονοτριβή , έλλειψη φορτώσεως , εσφαλμένη παράδοση - καθώς και απο ολική ή μερική απώλεια.

Οι υπόλοιπες αξιώσεις απο τη σύμβαση ναύλωσης , εκτός απο αυτές που προέρχονται απο μερική ή ολική απώλεια και βλάβη , υπόκεινται σε ετήσια παραγραφή που αρχίζει απο την λήξη του έτους στο οποίο συμπίπτει η αφετηρία της. Ως αφετηρία της θα λάβουμε το χρόνο που γεννήθηκε η αξίωση και είναι δυνατή η δικαστική επιδίωξή της.

β. Ανεύθυνο του εκναυλωτή

1. Το Ανεύθυνο του Εκναυλωτή απο το Νόμο.

αα. Ναυτικό Πταίσμα των προστηθέντων του εκναυλωτή.

Όπως ήδη αναφέρθηκε , ο εκναυλωτής δεν ευθύνεται μόνο για δικό του πταίσμα , αλλά και για πταίσμα τρίτων προσώπων ιδίως του πλοιάρχου και του πληρώματος.

Για να μπορέσει να καθορισθεί η ευθύνη του εκναυλωτή υπάρχει η διάκριση των πταισμάτων σε **Ναυτικό** και σε **Εμπορικό πταίσμα** (διαχειριστικά ή διοικητικά).

Τους όρους **Ναυτικό** και **Εμπορικό πταίσμα** δεν τους συναντάμε στο νόμο, αλλά είναι δημιουργήματα της επιστήμης.

Ο νόμος μας, γι' αυτό που αποκαλούμε **Ναυτικό πταίσμα**, αναφέρεται στο πταίσμα κατά τη διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου.

Ως *διακυβέρνηση* του πλοίου εννοούμε κάθε πράξη του πλοιάρχου ή του πληρώματος που αποβλέπει στην ασφαλή οδήγηση του πλοίου. Στην διακυβέρνηση αναφέρονται οι πράξεις που αφορούν την οδήγηση του πλοίου, τον καθορισμό της πλεύσεως του, την αντιμετώπιση των διαφόρων μετεωρολογικών συνθηκών, την είσοδο του πλοίου σε λιμένες και την έξοδό του από αυτούς, την προσέγγιση στην προκυμαία, κ.ο.κ..

Ως *χειρισμό* του πλοίου είναι δύσκολο να δώσουμε έναν ακριβή ορισμό. Ο όρος αυτός δώθηκε για να καλύψει διάφορες περιπτώσεις οι οποίες δεν αποτελούν καθε αυτό διακυβέρνηση. Η διάκριση ανάμεσα στη διακυβέρνηση και στο χειρισμό δεν έχει μεγάλη σημασία γιατί και των δύο κατηγοριών οι πράξεις και οι παραλείψεις συνεπάγονται στο ναυτικό πταίσμα.

Εμπορικό πταίσμα (ή διαχειριστικό ή διοικητικό) είναι αυτό που προέρχεται από μέτρα που λαμβάνονται για το συμφέρον του φορτίου. Γενικότερα από πράξεις ή παραλήψεις που αφορούν το φορτίο, δηλαδή το εμπορικό μέρος της αποστολής. Τέτοιες πράξεις ή παραλήψεις είναι η φόρτωση, η εκφόρτωση, η φύλαξη και παράδοση του φορτίου, η φροντίδα

για τους χώρους αποθήσεως των πραγμάτων , η λήψη ή παράλειψη των απαραίτητων μέτρων για την ασφαλή μεταφορά των πραγμάτων.

Η διάκριση ανάμεσα στο Ναυτικό και το Εμπορικό πταίσμα έχει μεγάλη σημασία , γιατί στηρίζει το ανεύθυνο ή την ευθύνη του εκναυλωτή για τις πράξεις ή παραλήψεις των προστηθέντων του. Σύμφωνα με την διάκριση αυτή ο θαλάσσιος μεταφορέας δεν ευθύνεται για τα ναυτικά πταίσματα του πλοιάρχου και του πληρώματος , για τα πταίσματα δηλαδή σχετικά με την ναυσιπλοΐα. Ευθύνεται όμως , για τα δικά του ναυτικά πταίσματα , καθώς και για τα εμπορικά (ή διαχειριστικά ή διοικητικά) πταίσματα των προσώπων αυτών , για τα πταίσματα δηλαδή που αφορούν το φορτίο , σαν να πρόκειται για δικά του πταίσματα.

Το ανεύθυνο του εκναυλωτή απο το νόμο όσον αφορά τα ναυτικά πταίσματα των προστηθέντων του παρουσιάζεται ως εξής :

Οι πράξεις διακυβέρνησης του πλοίου απο τον πλοίαρχο και το πλήρωμα , συνεπάγονται υψηλό βαθμό κινδύνου για τον εκναυλωτή. Μια απόφαση του πλοιάρχου η οποία λαμβάνεται κάτω απο μεγάλη πίεση μπορεί να προκαλέσει μεγάλες και σοβαρές ζημιές. Ο εκναυλωτής για πολλούς λόγους δεν είναι σε θέση να παρέμβει πάνω σε αυτές τις πράξεις. Ο ίδιος δεν βρίσκεται συνήθως πάνω στο πλοίο , ούτε έχει τις ειδικές γνώσεις που χρειάζονται για τον έλεγχο της διακυβέρνησης του πλοίου. Οι δυνατότητες του εκναυλωτή να προλάβει τα ναυτικά πταίσματα των ανθρώπων που χρησιμοποιεί , περιορίζονται μόνο στην επιλογή του πλοιάρχου και του πληρώματος. Για τους λόγους αυτούς , κρίθηκε ότι ο εκναυλωτής δεν πρέπει να ευθύνεται για τα ναυτικά πταίσματα των προστηθέντων του.

Οι ζημιές απο τα ναυτικά πταίσματα των προστηθέντων του , πλήττουν ολόκληρη την ναυτική αποστολή. Απο αυτές τις ζημιές , δεν ζημιώνονται μόνο οι φορτωτές ή παραλήπτες του φορτίου. Ζημιώνεται ο εκναυλωτής ακόμα και αν δεν είναι κύριος του πλοίου αλλά απλός θαλάσσιος επιχειρηματίας.

Ανάμεσα στις πράξεις και τις παραλήψεις είναι και οι σχετικές με την **στοιβάσια**.

Η στοιβάσια αφορά το φορτίο και οποιοδήποτε πταίσμα το οποίο έχει σχέση με αυτή είναι εμπορικό. Η στοιβάσια αποτελεί έναν αποφασιστικό παράγοντα για την ευστάθεια του πλοίου. Η κακή στοιβάσια μπορεί να βάλει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου και επομένως ολόκληρης της ναυτικής αποστολής. Σε μία τέτοια περίπτωση μπορεί να αποτελέσει ναυτικό πταίσμα.

Προβλήματα δημιουργούν οι πράξεις και οι παραλήψεις οι οποίες έχουν σχέση με το συμφέρον του πλοίου και του φορτίου. Στις περιπτώσεις αυτές θα προσπαθήσουμε να εξακριβώσουμε τον κύριο σκοπό για τον οποίο έγινε η πράξη ή η παράλειψη. Αν όμως δεν μπορούμε να εξακριβώσουμε τον κύριο σκοπό η ευθύνη βαραίνει τον εκναυλωτή. Αυτό συμβαίνει για τους εξής λόγους : Σύμφωνα με το νόμο ο εκναυλωτής είναι υπεύθυνος σχετικά με το φορτίο. Σε περίπτωση που παρατηρηθεί ζημιά η οποία οφείλεται σε εμπορικό πταίσμα των προστηθέντων του , δεν επιτρέπεται να αγνοηθεί και η ευθύνη του εκναυλωτή. Ανάλογο πρόβλημα παρατηρείται και όταν η ζημιά οφείλεται σε ναυτικό πταίσμα του πλοιάρχου ή μέλους του πληρώματος που συντρέχει με προσωπικό λάθος του εκναυλωτή. Και σε αυτή την περίπτωση πρέπει να υπάρξει η προσπάθεια εξακρίβωσης της

ζημιάς η οποία οφείλεται σε σφάλμα του εκναυλωτή για να του καταλογιστεί και η σχετική ευθύνη. Σε περίπτωση που δεν είναι εύκολος ο επιμερισμός της ευθύνης θα πρέπει να δεχθούμε την ευθύνη του εκναυλωτή.

ββ. Αρχική ακαταλληλότητα του πλοίου. Πυρκαγιά.

Ανάμεσα στις υποχρεώσεις του εκναυλωτή είναι να διαθέτει ένα πλοίο κατάλληλο για τον πλού που έχει αναλάβει. Αν παραβιάσει την υποχρέωση αυτή έχει ευθύνη.

Σε ορισμένες περιπτώσεις ο εκναυλωτής έχει το ανεύθυνο, σύμφωνα όμως με ορισμένες προϋποθέσεις. Αυτές είναι :

- **Να υπάρχει ελάττωμα του πλοίου**, το οποίο θίγει την καταλληλότητα του πλοίου προς πλού ή προς την καλή διατήρηση του φορτίου.
- **Το ελάττωμα να υπήρχε κατά την έναρξη του πλού**, να πρόκειται δηλαδή για αρχική ακαταλληλότητα. Ο εκναυλωτής δεν θα ευθύνεται αν το ελάττωμα προκλήθηκε απο ναυτικό πταίσμα του πλοιάρχου ή μέλους του πληρώματος. Ευθύνεται όμως αν το ελάττωμα προκλήθηκε απο εμπορικό τους πταίσμα ή απο προσωπικό πταίσμα του ιδίου.
- **Το ελάττωμα να ήταν κρυμμένο και να μην το γνώριζε ο εκναυλωτής**, αλλά και να μην μπορούσε να το ανακαλύψει ακόμα και αν είχε καταβάλλει κάθε επιμέλεια όπως είναι υποχρεωμένος.

Πυρκαγιά. Ο εκναυλωτής θεωρείται ανεύθυνος για πταίσμα των προστηθέντων του για ζημιές που οφείλονται σε πυρκαγιά.

Το ανεύθυνο του εκναυλωτή καλύπτει και τις έμμεσες ζημιές προς την πυρκαγιά. Αυτές δηλαδή που προκλήθηκαν απο το νερό που

χρησιμοποιήθηκε για την κατάσβεση της πυρκαγιάς ή απο τον καπνό που εκπέμφθηκε απο την πυρκαγιά.

Το ανεύθυνο του εκναυλωτή ισχύει για τις ζημιές που προκλήθηκαν απο πυρκαγιά σε οποιοδήποτε σημείο του χρόνου που διαρκεί η ευθύνη του. Δηλαδή όχι μόνο κατά την διάρκεια του πλού , αλλά και πριν απο τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση.

Η πυρκαγιά αποτελεί ειδική περίπτωση ανεύθυνου του εκναυλωτή. Το ανεύθυνο καλύπτει όλες τις ζημιές απο πυρκαγιά που προκλήθηκε απο πταίσμα των προστηθέντων του. Το μόνο που δεν καλύπτει το ανεύθυνο του εκναυλωτή είναι οι ζημιές απο πυρκαγιά που προκλήθηκαν απο λάθος του ιδίου.

γγ. Εξαιρούμενοι Κίνδυνοι.

- "Θαλάσσια εν γένει συμβεβηκότα "

Ως θαλάσσια συμβάντα μπορούν να θεωρηθούν όλα εκείνα τα περιστατικά που μπορούν να συμβούν εξαιτίας των ειδικών συνθηκών κάτω απο τις οποίες διεξάγεται η θαλασσοπλοΐα. Τέτοια είναι π.χ. , η εισροή θαλασσινού νερού στο πλοίο απο δυνατή θαλασσοταραχή , τα θαλάσσια ρεύματα , τους δυνατούς ανέμους , τις παλίρροιες , την σύγκρουση πλοίων , την πρόσκρουση σε φυσικά εμπόδια που βρίσκονται στη θάλασσα (ύφαλοι) ή επιπλέον σε αυτήν (παγόβουνα) και άλλα.

Αντίθετα δεν μπορούν να θεωρηθούν ως θαλάσσια συμβάντα όσα συμβαίνουν στη θάλασσα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού χωρίς να είναι χαρακτηριστικά της , δηλαδή όσα θα μπορούσαν να συμβούν και στην ξηρά

π.χ. βλάβη των μηχανών , ελλιπής αερισμός , εισροή νερού βροχής στο πλοίο.

Αν στην πραγματοποίηση της ζημιάς υπάρχει και πταίσμα που βαραίνει τον θαλάσσιο μεταφορέα πρέπει να γίνει επιμέτρηση της ζημιάς έτσι ώστε να καταλογιστεί η ανάλογη ευθύνη στον εκναυλωτή.

- Πολεμικές πράξεις ή εχθροπραξίες και λαϊκές εξεγέρσεις.

Σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ ο εκναυλωτής δεν ευθύνεται για ζημιές οι οποίες προέρχονται από πολεμικές πράξεις ή εχθροπραξίες και λαϊκές εξεγέρσεις. Το ανεύθυνο του εκναυλωτή εκτείνεται σε όλες τις ζημιές που προέρχονται : τόσο από πολεμικές πράξεις που ασκούνται στη θάλασσα , όσο και από πράξεις που γίνονται στη θάλασσα από παράνομες ομάδες π.χ. πειρατεία.

Το ανεύθυνο του εκναυλωτή δεν λειτουργεί , αν ο παραλήπτης αποδείξει ότι η ζημιά ή μέρος της ζημιάς οφείλεται σε πταίσμα του εκναυλωτή. Βέβαια , οι πολεμικές πράξεις δεν μπορούν να προκληθούν από πταίσμα του εκναυλωτή ή των προστηθέντων του. Ο εκναυλωτής όμως είναι σε θέση όταν προβλέψει τους κινδύνους να κάνει ότι μπορεί για να τους αποφύγει.

Επίσης , ο εκναυλωτής δεν ευθύνεται για ζημιές που προέρχονται από λαϊκές εξεγέρσεις. Πρόκειται για γεγονότα παρόμοια με τις πολεμικές πράξεις και εχθροπραξίες. Η διαφορά τους είναι μόνο ότι οι λαϊκές εξεγέρσεις έχουν

εσωτερική πρόλευση , οφείλονται σε εγχώριες εστίες , εμφύλιους πολέμους , επαναστάσεις κλπ.

- Παρεμπόδιση απο ξένη δύναμη. Υγειονομικά μέτρα.

Ο εκναυλωτής δεν ευθύνεται για ζημιές οι οποίες προέρχονται απο παρεμπόδιση ξένης δύναμης και απο υγειονομικά μέτρα.

Ως παρεμπόδιση απο ξένη δύναμη μπορούμε να θεωρήσουμε κάθε εξαναγκαστική παρέμβαση που προέρχεται απο ξένο κράτος , ή απο δημόσια αρχή ξένου κράτους , νόμιμη ή παράνομη , προσωρινή ή οριστική , που διαταράσσει τη θαλάσσια μεταφορά ώστε να προκαλείται ζημιά στα πράγματα που μεταφέρονται. Η παρεμπόδιση μπορεί να αφορά το πλοίο ή το ίδιο το φορτίο. Μπορεί να συνίσταται στην απαγόρευση εισόδου του πλοίου στον λιμένα φορτώσεως ή εκφορτώσεως ή προορισμού , σε εμπάργκο , σε απαγόρευση εισαγωγής ή εξαγωγής ορισμένων ειδών.

Και στην περίπτωση που ο παραλήπτης αποδείξει ότι υπάρχει πταίσμα του εκναυλωτή θα καταλογιστούν σε αυτόν οι ανάλογες ζημιές. Π.χ. , ότι ανέλαβε μεταφορά φορτίου που είναι γνωστό ότι θα προκαλέσει παρεμπόδιση απο ξένη αρχή , όπως είδη λαθρεμπορίου , προϊόντα πειρατείας, ή ακόμα ότι δεν έλαβε τα κατάλληλα μέτρα για να μπορέσει να αποφύγει τη ζημιά.

- Υγειονομικά Μέτρα.

Σ ' αυτά περιλαμβάνονται τα μέτρα τα οποία λαμβάνονται απο τις αρχές για να προστατευθεί η δημόσια υγεία , π.χ. ,σε εποχές επιδημικών νόσων. Το σπουδαιότερο απο αυτά μπορεί να θεωρηθεί η καραντίνα (υγειονομική κάθαρση).

- Απεργία και παρεμπόδιση εργασίας.

Ο εκναυλωτής δεν ευθύνεται για ζημιές οι οποίες προέρχονται από απεργία και παρεμπόδιση της εργασίας. Ειδικότερα μπορούμε να τονίσουμε :

Η απεργία δεν έχει σημασία αν είναι γενική , αν έχει πολιτικά κίνητρα ή όχι. Αρκεί να παραλύει τη δυνατότητα εκπλήρωσεως των υποχρέσεων του εκναυλωτή.

Επίσης , στην έννοια της απεργίας δεν εμπίπτει η αναγκαστική παύση της εργασίας ύστερα από σχετική διαταγή κάποιας αρχής όπως και η αποχή από την εργασία για άλλους λόγους π.χ., από το φόβο επιδημικής αρρώστειας. Και οι δύο αυτές περιπτώσεις , αποτελούν παρεμπόδιση εργασίας.

Ως παρεμπόδιση εργασίας μπορεί να θεωρηθεί οποιοδήποτε γεγονός το οποίο έχει σχέση με τον ανθρώπινο παράγοντα ή όχι , δηλαδή έλλειψη εργατικών χεριών , βλάβη μηχανών και εφόσον αυτό είναι απαραίτητο για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του θαλάσσιου μεταφορέα για τη φόρτωση , την εκφόρτωση κλπ..

- Περιστατικά που αφορούν το φορτίο.

Το ανεύθυνο του εκναυλωτή το συναντάμε και σε ορισμένες περιπτώσεις οι οποίες έχουν σχέση με το φορτίο και συγκεκριμένα , με την φύση του , με τη συσκευασία του και τα διακριτικά του σημεία. Ειδικότερα μπορούμε να πούμε :

- Αποζημείωση του βάρους ή του όγκου , ελαττώματα ή ειδική φύση του φορτίου.

Πρόκειται δηλαδή για απώλεια των μεταφερόμενων πραγμάτων που οφείλεται στη φύση τους. Μερικά εμπορεύματα απο τη φύση τους με το χρόνο ή εξαιτίας των κανονικών συνθηκών της μεταφοράς χάνουν ένα μέρος απο το κανονικό τους βάρος ή τον όγκο τους. Καλό είναι να δώσουμε και ορισμένα παραδείγματα για να γίνει περισσότερο κατανοητό. Π.χ. , οι κόκκοι του κακάου ή η σταφίδα ξηραίνονται , ορισμένα υγρά εξατμίζονται , απορροφώνται ή διαρρέουν απο τα δοχεία στα οποία είναι συσκευασμένα.

Σε περίπτωση που ο ενδιαφερόμενος παρατηρήσει κάποια ζημιά και πιστεύει ότι ευθύνεται ο εκναυλωτής τότε θα του καταλογιστεί η ευθύνη που πρέπει.

- Ελαττώματα ή ειδική φύση του φορτίου.

Ως ελάττωμα του φορτίου μπορεί να θεωρηθεί η παθολογική κατάσταση , απο εσωτερική αιτία χωρίς όμως να έχει αρχίσει να προκαλεί την φθορά π.χ. ασθένεια σε ζώα που μεταφέρονται. Συνεπώς μπορεί να είναι γνωστό και εμφανές στο μεταφορέα.

Για να μπορέσει να προβάλλει το ανεύθυνο ο εκναυλωτής πρέπει να επικαλεσθεί και να αποδείξει ότι η ζημιά οφείλεται στο ελάττωμα ή στην ειδική φύση του φορτίου. Αν όμως ο παραλήπτης αποδείξει ότι ευθύνεται και ο εκναυλωτής για την ζημιά την οποία υπέστη το φορτίο καταλογίζεται η ευθύνη εν όλω ή εν μέρει.

- Ατέλειες στα διακριτικά σημεία.

Οι ατέλειες στα διακριτικά σημεία δημιουργούν μια εξωτερική αδυναμία των πραγμάτων να αντιμετωπίσουν με ασφάλεια τις συνθήκες μεταφοράς. Τα διακριτικά σημεία είναι υποχρεωμένος να τα παρατηρεί στο φορτίο ο

φορτωτής. Οι ατέλειες σε αυτά γίνονται αφορμή για εσφαλμένη παράδοση του φορτίου ή για εκφόρτωση σε άλλο λιμάνι. Για το λόγο αυτό ο νομοθέτης καθιερώνει ανεύθυνο του εκναυλωτή για ζημιές που προκύπτουν απο ατέλειες στα διακριτικά σημεία.

Το ανεύθυνο καλύπτει τις ζημιές απο κάθε είδους ατέλεια στα διακριτικά σημεία : είτε αυτή οφείλεται σε κακή αποτύπωση , χάραξη στα μεταφερόμενα πράγματα , ελλείψεις ή ανακρίβειες στο περιεχόμενό τους.

Για να μπορέσει ο εκναυλωτής να επικαλεστεί το ανεύθυνο πρέπει να αποδείξει ότι τα πράγματα του παραδόθηκαν με ατέλειες στα διακριτικά σημεία και ότι η ζημιά τους οφείλεται σε αυτές.

2. Συμβατική απαλλαγή του εκναυλωτή απο την ευθύνη του.

αα. Ο αναγκαστικός χαρακτήρας των διατάξεων του ΚΙΝΔ για τις υποχρεώσεις και την ευθύνη του εκναυλωτή.

Ο αναγκαστικός χαρακτήρας των ρυθμίσεων του ΚΙΝΔ σχετικά με τις υποχρεώσεις και την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα αναφέρεται στο άρθρο 142 του ΚΙΝΔ. Οι ρυθμίσεις του ΚΙΝΔ , σχετικά με τον αναγκαστικό χαρακτήρα της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα και τις επιτρεπόμενες απαλλακτικές ρήτρες , αποτελούν ένα ολοκληρωμένο σύστημα ευθύνης για τον ίδιο.

- Κανόνας.

Σύμφωνα με το άρθρο 142 του ΚΙΝΔ οι ρυθμίσεις που αφορούν την ευθύνη του εκναυλωτή έχουν καταναγκαστικό χαρακτήρα. Το άρθρο αναφέρεται σε

συμφωνίες για απαλλαγή ή περιορισμό της ευθύνης του εκναυλωτή. Ο νόμος κάνει λόγο για χωριστές συμφωνίες μερών , στις οποίες όμως πρέπει να συμπεριλάβει κανείς και τις ρήτρες οι οποίες περιέχονται στα ναυλοσύμφωνα και στις φορτωτικές.

- Εξαιρέσεις στην απαγόρευση των απαλλακτικών ρητρών.

Παρά την αυστηρή διατύπωση του άρθρου 142 του ΚΙΝΔ υπάρχουν αρκετά περιθώρια για συμφωνίες που απαλλάσσουν τον εκναυλωτή από την ευθύνη του ή την περιορίζουν.

Στο άρθρο 143 του ΚΙΝΔ απαριθμούνται ορισμένες περιπτώσεις , στις οποίες δεν ισχύει η απαγόρευση και η ακυρότητα που αναφέρεται στο άρθρο 142 του ΚΙΝΔ.

Οι συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 143 και που επιτρέπονται , μπορεί και να περιλαμβάνονται στα ναυλοσύμφωνα ή στις φορτωτικές. Μπορεί να γίνονται και έξω από αυτά τα έγγραφα ακόμα και προφορικά. Αν όμως η ρήτρα έχει συμφωνηθεί προφορικά η απόδειξη θα είναι δύσκολη γιατί περιορίζονται τα αποδεικτικά μέσα τα οποία θα χρησιμοποιηθούν.

ββ. Υποχρεώσεις του εκναυλωτή πριν από τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση.

Η ευθύνη του εκναυλωτή καλύπτει ολόκληρο το χρονικό διάστημα από την παραλαβή μέχρι την παράδοση των πραγμάτων. Οι αναγκαστικές ρυθμίσεις του ΚΙΝΔ περιορίζονται στο στάδιο της κύριας μεταφοράς (φόρτωση και εκφόρτωση) ενώ για τα ακραία στάδια της μεταφοράς , δηλαδή πριν από τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση υπάρχει ελευθερία σχετικά με τις υποχρεώσεις και την ευθύνη του εκναυλωτή.

Η διαφοροποίηση της ευθύνης του εκναυλωτή σχετικά με τα ακραία στάδια της μεταφοράς δικαιολογείται ως εξής : κατά τα στάδια αυτά κάποιο τρίτο πρόσωπο έχει την ευθύνη για την φύλαξη του φορτίου π.χ. κάποιος οργανισμός , στον οποίο δεν μπορεί να επέμβει ο εκναυλωτής. Η διαφοροποίηση της ευθύνης δεν λειτουργεί αυτόματα αλλά απαιτείται και η ύπαρξη σχετικής συμφωνίας.

Η φόρτωση θεωρείται ότι αρχίζει απο τότε που το φορτίο συνδέεται με το φορτωτικό μηχάνημα και η εκφόρτωση απο τότε που το φορτίο αποσυνδέεται απο το μηχάνημα και τοποθετείται στην προκυμαία ή σε σταθερό σημείο του λιμένα. Επομένως , οι απαλλακτικές ρήτρες είναι νόμιμες για το χρονικό διάστημα απο την παραλαβή του φορτίου μέχρι το σημείο που αρχίζει η φόρτωση και απο το σημείο που τελειώνει η εκφόρτωση μέχρι την παράδοσή του. Το ίδιο ισχύει και όταν για την φόρτωση και για την εκφόρτωση χρησιμοποιούνται φορτηγίδες. Η φόρτωση και η εκφόρτωση θεωρούνται ότι αρχίζουν με την σύνδεση ή την αποσύνδεση , αντίστοιχα , του φορτίου απο το φορτωτικό μηχάνημα. Επομένως , η μεταφορά με την φορτηγίδα ανήκει στο στάδιο πριν απο τη μεταφορά ή μετά την εκφόρτωση και οι ζημιές που προκαλούνται κατά την διάρκεια της καλύπτονται απο την απαλλακτική ρήτρα που τυχόν υπάρχει.

Για να ισχύσει το ανεύθυνο του εκναυλωτή θα πρέπει να αποδείξει όχι μόνο την ύπαρξη της ρήτρας , αλλά και ότι η ζημιά πραγματοποιήθηκε πριν απο τη φόρτωση αλλά και μετά την εκφόρτωση.

Η ρήτρα αποτελεί μέρος της σύμβασης ναύλωσης , όπου η ύπαρξη και το περιεχόμενο της πρέπει να αποδειχθούν και εγγράφως.

γγ. Συμφωνίες που αφορούν τις Κοινές Αβαρίες.

Η ακυρότητα των απαλλακτικών ρητρών , δεν περιλαμβάνει συμφωνίες οι οποίες αναφέρονται σε περιπτώσεις κοινής αβαρίας.

Κοινές αβαρίες μπορούν να θεωρηθούν οι ζημιές και οι έκτακτες δαπάνες που γίνονται για τη σωτηρία του πλοίου και του φορτίου απο κάποιο θαλάσσιο κίνδυνο.

Σύμφωνα με το άρθρο 143 του ΚΙΝΔ , η εξαίρεση περιλαμβάνει συμφωνίες για κοινή αβαρία απο οποιαδήποτε συμφωνία. Η κοινή αβαρία υπάρχει , επίσης, όταν το γεγονός που προκάλεσε τον κίνδυνο και την ανάγκη για θυσία , έγινε εξαιτίας ελαττώματος του πλοίου ή του φορτίου , ή πταίσμα του πλοιάρχου. Απο τη διάταξη αυτή , συνεπάγεται ότι υπάρχει η κοινή αβαρία , ακόμα και όταν ο κίνδυνος που προκάλεσε τη θυσία οφείλεται σε λάθος του θαλάσσιου μεταφορέα ή σε λάθος τρίτων προσώπων με αποτέλεσμα να μην επιτρέπεται απαλλαγή του εκναυλωτή απο την ευθύνη του.

δδ. Φόρτωση στο κατάστρωμα.

Σύμφωνα με το άρθρο 114 του ΚΙΝΔ απαγορεύεται η φόρτωση του φορτίου στο κατάστρωμα του πλοίου. Για το λόγο αυτό , ο θαλάσσιος μεταφορέας είναι υποχρεωμένος να φορτώσει τα πράγματα στο κύτος του πλοίου. Η ρύθμιση αυτή υπάρχει έτσι ώστε να προφυλάσσονται τα εμπορεύματα απο διάφορους θαλάσσιους κινδύνους. Σε περίπτωση που πραγματοποιηθεί φόρτωση στο κατάστρωμα η οποία έχει συμφωνηθεί εκ των προτέρων τότε αλλάζει ο κανονικός ρυθμός της μεταφοράς και ο νόμος επιτρέπει την εξαίρεση η οποία πραγματοποιείται.

Οι προϋποθέσεις για την εφαρμογή της εξαίρεσης είναι : α) φόρτωση στο κατάστρωμα η οποία πραγματοποιείται ύστερα απο ρητή συμφωνία και β) ρήτρα για απαλλαγή ή περιορισμό της ευθύνης του εκναυλωτή.

- Φόρτωση στο κατάστρωμα η οποία πραγματοποιείται ύστερα απο ρητή συμφωνία.

Η φόρτωση στο κατάστρωμα πρέπει να ενεργείται ύστερα απο ρητή συμφωνία ανάμεσα στον θαλάσσιο μεταφορέα και το ναυλωτή ή τον φορτωτή. Η συμφωνία είναι έγκυρη και χωρίς να χρειάζεται να έχει συμπεριληφθεί σε κάποιο συγκεκριμένο έγγραφο. Επειδή , όμως η συμφωνία αυτή είναι μέρος της σύμβασης ναύλωσης που πρέπει να αποδεικνύεται και εγγράφως , το έγγραφο απαιτείται μόνο προς απόδειξη.

Για να ισχύσει η συμφωνία πρέπει να έχει γίνει πραγματικά η φόρτωση και η μεταφορά των πραγμάτων στο κατάστρωμα. Αν σε περίπτωση παρά τη συμφωνία η φόρτωση έγινε στο κύτος ή σε κλειστό χώρο του πλοίου , η εξαίρεση δεν ισχύει.

Η φόρτωση στο κατάστρωμα και παράλληλα η συμφωνία που την επιτρέπει δεν απαλλάσσουν τον θαλάσσιο μεταφορέα απο την ευθύνη του αν δεν υπάρχει και ρήτρα για την απαλλαγή του ή για τον περιορισμό της ευθύνης του. Η ρήτρα πρέπει να είναι ρητή όχι όμως απαραίτητα και έγγραφη.

- Ρήτρα για απαλλαγή της ευθύνης του εκναυλωτή ή περιορισμός της.

Ο λόγος που υπάρχει αυτή η εξαίρεση, δηλαδή η ύπαρξη ρήτρας για απαλλαγή της ευθύνης του εκναυλωτή απο διάφορα περιστατικά είναι για να επιτρέψει στον εκναυλωτή να μπορέσει να ανταπεξέλθει σε ορισμένα

προβλήματα τα οποία είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν κατά την διάρκεια της μεταφοράς του φορτίου στο κατάστρωμα.

Με βάση την ρήτρα αυτή ο εκναυλωτής είναι σε θέση να περιορίσει την ευθύνη του για ζημιές οι οποίες οφείλονται στην μεταφορά του φορτίου στο κατάστρωμα του πλοίου και όχι σε κάποιο κλειστό χώρο. Η απαλλακτική ρήτρα θα λειτουργήσει υπέρ του εκναυλωτή μόνο όταν εκείνος κατέβαλε κάθε προσπάθεια για την σωστή φόρτωση, στοιβασία, διατήρηση, μεταφορά και εκφόρτωση του φορτίου.

Αντίθετα, η απαλλακτική ρήτρα δεν θα λειτουργήσει, δηλαδή ο εκναυλωτής θα εξακολουθήσει να έχει την ευθύνη για κάποιες ζημιές όταν αυτές οφείλονται σε δικό του πταίσμα, όπως ελάττωμα του πλοίου που το καθιστά ακατάλληλο για διατήρηση του φορτίου, όχι σωστή στοιβασία του φορτίου στο κατάστρωμα, αμέλεια του ίδιου του εκναυλωτή. Παράδειγμα που μπορούμε να δώσουμε είναι ότι ο εκναυλωτής θα ευθύνεται για την απώλεια ξυλείας όταν αυτή φορτώθηκε στο κατάστρωμα του πλοίου αλλά δεν στοιβάστηκε και φορτώθηκε σωστά με αποτέλεσμα να ανατραπεί. Αντίθετα, δεν θα ευθύνεται αν το εμπόρευμα που μεταφέρθηκε στο κατάστρωμα σκούριασε από την υγρασία.

Η απαλλακτική ρήτρα και το περιεχόμενό της καθώς και η ρητή συμφωνία με την οποία επιτράπηκε η φόρτωση στο κατάστρωμα αποτελούν μέρος της σύμβασης ναύλωσης. Γι' αυτό και πρέπει να αποδειχθούν εγγράφως ή με οποιοδήποτε άλλο μέσο.

εε. Μεταφορά ζωντανών ζώων.

Τα ζωντανά ζώα μπορούν να δημιουργήσουν κινδύνους για τα ίδια ή και για τα υπόλοιπα ζώα που μεταφέρονται μαζί τους. Απο τον απλό περιορισμό πολλών ζώων μαζί στον ίδιο χώρο είναι φυσικό να αρρωστήσουν , να μεταδώσουν ή να κολλήσουν ασθένεια. Οι κίνδυνοι αυτοί δεν είναι εύκολο να προβλεφθούν και να αποτραπούν απο τον θαλάσσιο μεταφορέα και είναι εξίσου δύσκολο να αξακριβωθούν ποιές ζημιές και ποιές όχι, οφείλονται στην ιδιαίτερη φύση των ζώων.

Για τους λόγους αυτούς , επιτράπηκε στον θαλάσσιο μεταφορέα να συμφωνεί απαλλακτικές ρήτρες για τους ιδιαίτερους κινδύνους που συνεπάγεται η μεταφορά των ζώων. Οι απαλλακτικές ρήτρες επιτρέπονται σε κάθε περίπτωση που μεταφέρονται ζώα. Αυτό συμβαίνει γιατί οποιοσδήποτε περιορισμός των ζώων δεν μπορεί να καταστείλει την ενστικτώδη ορμή τους, ούτε να τα ακινητοποιήσει έτσι ώστε να εκλείψουν ιδιαίτεροι κίνδυνοι απο την μεταφορά τους.

Η επιτρεπόμενη ρήτρα έχει ως αποτέλεσμα την απαλλαγή ή τον περιορισμό της ευθύνης θαλάσσιου μεταφορέα για ζημιές που προκλήθηκαν στα ζώα που μεταφέρθηκαν. Για να απαλλαγεί απο την ευθύνη ο θαλάσσιος μεταφορέας πρέπει να αποδείξει τη ρήτρα για την απαλλαγή του και η απόδειξη αυτή πρέπει να γίνει με έγγραφο αφού η ρήτρα είναι μέρος της σύμβασης ναύλωσης.

Σε περίπτωση όμως που η ζημιά οφείλεται σε πταίσμα του εκναυλωτή (π.χ. επειδή τα ζώα δεν τοποθετήθηκαν σε ασφαλείς χώρους , καθαρούς ή καλά αεριζόμενους) θα του αποδοθεί η ευθύνη που του αναλογεί.

στ. Μεταφορά εξαιρετική και ασυνήθιστη.

Μια ακόμα εξαίρεση απο τον αναγκαστικό χαρακτήρα της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα αναφέρεται και για την περίπτωση που η μεταφορά έχει χαρακτήρα εξαιρετικό και ασυνήθιστο για τις συναλλαγές.

Τα παραπάνω ισχύουν με τις ακόλουθες προϋποθέσεις :

- Ο εξαιρετικός ή ασυνήθιστος χαρακτήρας της μεταφοράς οφείλεται στην ιδιαίζουσα φύση του φορτίου ή στις ειδικές συνθήκες φορτώσεως.
- Ο χαρακτήρας αυτός δηλώθηκε ρητά και η ρήτρα υπέρ του εκναυλωτή διατυπώθηκε εγγράφως.

Ως μέτρο για τον εξαιρετικό και ασυνήθιστο χαρακτήρα της μεταφοράς λαμβάνονται οι συναλλαγές. Στην εξαίρεση αυτή θεωρήθηκε ότι εμπίπτουν : μεταφορές φορτίων που έχουν ιδιαίτερο χαρακτήρα , όπως τα φορτία τα οποία υπόκεινται σε αλλοιώσεις (π.χ. τα φορτία φρούτων τα οποία υπόκεινται σε σήψη) , μεταφορές ευαίσθητων ή εύθραστων φορτίων όπως έργων τέχνης , συλλογών μουσειακών αντικειμένων , εξερευνητικού επιστημονικού υλικού.

Είναι απαραίτητο να τονίσουμε ότι με την εξέλιξη των τεχνικών μέσων μεταφοράς και φόρτωσης , μεταβάλλονται και οι αντιλήψεις των συναλλαγών σχετικά με τον εξαιρετικό και ασυνήθιστο χαρακτήρα της μεταφοράς. Έτσι , σήμερα έπαψαν να έχουν εξαιρετικό και ασυνήθιστο χαρακτήρα η μεταφορά έργων τέχνης ή αντικειμένων μουσείων και ιδιωτικών συλλογών , η μεταφορά κρασιών χύμα , που γίνεται περισσότερο ασφαλής με την τελειοποίηση των μέσων μεταφοράς.

Για να ισχύσουν τα παραπάνω πρέπει να συντρέχουν οι παρακάτω προϋποθέσεις :

- Ο εξαιρετικός και ασυνήθιστος χαρακτήρας πρέπει να δηλωθεί ρητά απο τον θαλάσσιο μεταφορέα. Η δήλωση πρέπει να αναφέρει και τις ιδιαίτερες συνθήκες οι οποίες προσδίδουν στην μεταφορά χαρακτήρα ιδιαίτερο και ασυνήθιστο.

- Η ρήτρα πρέπει να διατυπωθεί εγγράφως και δεν αρκεί να είναι προφορική. Υπάρχει η περίπτωση να περιληφθεί στο ναυλοσύμφωνο ή στην φορτωτική , αλλά και σε κάποιο άλλο ιδιαίτερο έγγραφο.

Αν συντρέξουν αυτές οι προϋποθέσεις , ο εκναυλωτής απαλλάσσεται απο την ευθύνη του δηλαδή απο ζημιές οι οποίες οφείλονται στον εξαιρετικό και ασυνήθιστο χαρακτήρα του.

Αν όμως η ζημιά οφείλεται σε πταίσμα του θα καταλογιστεί σε αυτόν η ανάλογη ευθύνη.

Γ. Υποχρεώσεις του ναυλωτή

α. Υποχρέωση καταβολής του ναύλου

Εκτός απο τον Εκναυλωτή υποχρεώσεις έχει και ο Ναυλωτής , η εκπλήρωση των οποίων θεωρείται απαραίτητη έτσι ώστε ο εκναυλωτής με τη σειρά του να εκπληρώσει και τις δικές του υποχρεώσεις.

Σύμφωνα με το άρθρο 154 του ΚΙΝΔ ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος :

- Να φέρει για φόρτωση τα πράγματα που πρόκειται να μεταφερθούν στην προκυμαία ή στην φορτηγίδα.

Η υποχρέωση του ναυλωτή βρίσκεται σε συνάρτηση με την υποχρέωση του εκναυλωτή να ενεργήσει τη φόρτωση με δικά του έξοδα και ευθύνη απο την προκυμαία ή την φορτηγίδα. Σύμφωνα με τα παραπάνω , η υποχρέωση αυτή του ναυλωτή είναι υποχρέωση για την εκπλήρωση της υποχρέωσης του εκναυλωτή για φόρτωση.

- Να παραδώσει στον πλοίαρχο όλα τα έγγραφα τα οποία απαιτούνται για την ενέργεια της φόρτωσης.

Τέτοια έγγραφα είναι τα τελωνειακά έγγραφα , τα υγειονομικά και άλλα. Αυτά τα έγγραφα θεωρούνται απαραίτητα για την φόρτωση αλλά και για την εκφόρτωση. Σε περίπτωση που δεν παραδοθούν καθόλου ή εγκαίρως υπάρχει η περίπτωση να παρατηρηθεί χρονοτριβή κατά τον απόπλου ή κατά την εκφόρτωση.

- Να παραδώσει στον πλοίαρχο στον λιμένα εκφόρτωσης έγγραφη απόδειξη παραλαβής των πραγμάτων

- Η υποχρέωση καταβολής του ναύλου.

Η υποχρέωση αυτή θεωρείται μια απο τις βασικότερες υποχρεώσεις του ναυλωτή σε σχέση με τις προηγούμενες οι οποίες θεωρούνται δευτερεύουσες.

β. Έννοια , αντικείμενο και ύψος του ναύλου

1. Έννοια του Ναύλου.

Ναύλος είναι το αντάλλαγμα που καταβάλλει ο ναυλωτής στον εκναυλωτή για την χρησιμοποίηση του πλοίου και την μεταφορά των πραγμάτων.

2. Ναύλος σε χρήμα και σε είδος.

Ο ναύλος σε ορισμένες περιπτώσεις ορίζεται σε χρήμα , σε είδος ή ακόμα και σε μέρος των πραγμάτων ή σε ποσοστό αυτών.

3. Συμφωνία καταβολής του ναύλου , σιωπηρή ή ρητή.

Ο ναύλος καθορίζεται με ρητή ή σιωπηρή συμφωνία των συμβαλλόμενων μερών. Το ύψος του ναύλου έχει ήδη προκαθοριστεί εκ των προτέρων απο τον θαλάσσιο μεταφορέα και ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να το αποδεχθεί. Αν δεν υπάρχει ειδική συμφωνία για το ναύλο θεωρήθηκε ότι συμφωνήθηκε σιωπηρά αυτό που ορίζεται στα τιμολόγια του θαλάσσιου μεταφορέα.

Αλλά και ο εκναυλωτής απο την πλευρά του δεν είναι απόλυτα ελεύθερος για την καταβολή του ναύλου. Η ελευθερία του περιορίζεται και απο ορισμένους παράγοντες οι οποίοι του επιβάλλουν έμμεσα να τηρεί τους ναύλους μέσα σε ορισμένα πλαίσια. Οι παράγοντες αυτοί είναι: οι υπουργικές αποφάσεις , ο ανταγωνισμός ανάμεσα στις επιχειρήσεις και άλλοι.

αα. Ο Ναύλος κατά τον χρόνο φόρτωσης.

Αν ο ναύλος δεν έχει καθορισθεί στην σύμβαση , οφείλεται ο συνήθης ναύλος στο λιμάνι φόρτωσης. Αν δεν μπορεί να εξευρεθεί ο συνηθισμένος ναύλος για συγκεκριμένο είδος μεταφοράς ή φορτίου , το ύψος προσδιορίζεται συγκριτικά απο ναύλους παρόμοιων μεταφορών ή φορτίων.

ββ. Καθορισμός του ύψους του ναύλου.

Αρκετές φορές τόσο για την προστασία του ναυλωτή , όσο και για διάφορους οικονομικούς λόγους , οι ναύλοι των εθνικών πλοίων καθορίζονται απο το κράτος . Στις περιπτώσεις αυτές το κράτος θέτει ορισμένα πλαίσια τα οποία δεν πρέπει να παραβιασθούν.

4. Μεταβολή του ναύλου.

Ο ναύλος ο οποίος συμφωνήθηκε αρχικά , ενδέχεται να μεταβληθεί για διάφορους λόγους.

αα. Φόρτωση περισσότερων πραγμάτων απο όσα συμφωνήθηκαν.

Σε περίπτωση που φορτωθούν περισσότερα πράγματα απο όσα συμφωνήθηκαν , τότε ο νόμος προβλέπει ότι πρέπει να καταβληθεί επιπλέον φόρος.

ββ. Η σύμβαση ναύλωσης δεν εξελίχθηκε ομαλά.

Κυρίως η μεταβολή του ναύλου επέρχεται όταν η σύμβαση ναύλωσης δεν εξελίσσεται ομαλά. Σε αυτή την περίπτωση ο ναύλος είτε εκμηδενίζεται , είτε προσαυξάνεται με διάφορες παροχές τις οποίες προβλέπει ο νόμος.

Στις περιπτώσεις αυτές υπάρχουν οι ακόλουθες μεταβολές του ναύλου, εφ ' όσον δεν έχει συμφωνηθεί κάτι άλλο.

1η περίπτωση : Μείωση του ναύλου.

Προβλέπεται όταν υπάρχει η υπαναχώρηση του ναυλωτή πριν απο την φόρτωση , κατά την διάρκεια του χρόνου της αναμονής ή μετά την φόρτωση , τυχαία απώλεια του πλοίου μετά την έναρξη του πλου για τα πράγματα που διασώθηκαν , τυχαία απώλεια των πραγμάτων μετά τον απόπλου.

2η περίπτωση : Πλήρης απαλλαγή απο την υποχρέωση καταβολής του ναύλου.

Προβλέπεται όταν υπάρχει τυχαία απώλεια του πλοίου πριν απο την έναρξη του πλου , τυχαία απώλεια του πλοίου μετά την έναρξη του πλου ,

υπαναχώρηση του ναυλωτή σε περίπτωση επισκευής του πλοίου ή σε προσωρινή διακοπή του πλου , τυχαία απώλεια ορισμένων πραγμάτων πριν απο την φόρτωση , τυχαία απώλεια των πραγμάτων μετά τον απόπλου.

3η περίπτωση : Προσαύξηση του ναύλου με διάφορες παροχές.

Προβλέπεται στις περιπτώσεις υπεραναμονής ή χρονοτριβής.

γ. Τρόποι υπολογισμού του ναύλου

Σύμφωνα πάντα με τις διατάξεις του ΚΙΝΔ ο ναύλος μπορεί και υπολογίζεται με διάφορους τρόπους , όπως κατά ποσότητα , κατά χρόνο και κατ ' αποκοπή. Υπάρχει και η περίπτωση ο καθορισμός του ναύλου να γίνεται και με άλλους τρόπους , που τους συμφωνούν οι ενδιαφερόμενοι ή συνηθίζονται στις συναλλαγές.

1. Υπολογισμός του ναύλου βάση ποσότητας.

Ο υπολογισμός του ναύλου μπορεί να γίνεται κατά την ποσότητα των πραγμάτων που φορτώθηκαν. Την ποσότητα των πραγμάτων μπορούμε να την καθορίσουμε με βάση το βάρος , τον όγκο , τον αριθμό των δεμάτων ή τεμαχίων και τις διαστάσεις των πραγμάτων.

Ο υπολογισμός του ναύλου με βάση την ποσότητα μπορεί όμως να δημιουργήσει και κάποια προβλήματα για δύο λόγους. **Πρώτο** : ορισμένα πράγματα , είτε απο την φύση τους , είτε απο τις ιδιαίτερες συνθήκες μεταφοράς δεν παραμένουν κατά ποσότητα ίδια απο την αρχή μέχρι το τέλος της μεταφοράς. **Δεύτερο** : η ποσότητα των πραγμάτων η οποία δίνεται για

μεταφορά , συνήθως δεν ελέγχεται απο τον θαλάσσιο μεταφορέα αλλά δηλώνεται στην φορτωτική εγγράφως απο τον φορτωτή , επομένως μπορεί να μην ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα που πραγματικά φορτώθηκε.

Στις περιπτώσεις αυτές δημιουργείται το πρόβλημα , με βάση ποιά ποσότητα πρέπει να υπολογιστεί ο ναύλος. Με αυτή που φορτώθηκε ή με αυτή που εκφορτώθηκε;

Το πρόβλημα συνήθως αντιμετωπίζεται με συμφωνία των μερών , που εκφράζεται με διάφορες ρήτρες. Σε περίπτωση όμως που δεν υπάρχει συμφωνία ο υπολογισμός του ναύλου πρέπει να γίνεται με βάση την ποσότητα που φορτώθηκε. Διαφορετικά δεν θα ήταν εύκολο να υπολογιστεί ο ναύλος σε όλες εκείνες τις περιπτώσεις στις οποίες λόγω ανώμαλης πορείας των πραγμάτων , η σύμβαση ναύλωσης δεν πραγματοποιήθηκε σωστά μέχρι το τέλος.

Όσον αφορά την δεύτερη περίπτωση, αν δηλαδή στην φορτωτική δηλώθηκε ποσότητα η οποία δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα , το πρόβλημα αυτό είναι γενικότερο και δεν αφορά μόνο τον υπολογισμό του ναύλου.

2. Υπολογισμός με βάση τον χρόνο (ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ).

Ο υπολογισμός του ναύλου με βάση τον χρόνο έχει τη βάση του τη μονάδα χρόνου όπως αυτή καθορίζεται στη σύμβαση, δηλαδή μπορεί να είναι ημέρα , μήνας , τρίμηνο , έτος κ.ο.κ..

Η κατά χρόνο ναύλωση ή αλλιώς χρονοναύλωση έχει δύο μορφές. Μία κατά κυριολεξία και μία καταχρηστική.

- Κατά κυριολεξία χρονοναύλωση.

Η πρώτη μορφή ναύλωσης αφορά την χρησιμοποίηση του πλοίου για ορισμένο χρόνο ανεξάρτητα απο τον αριθμό των ταξιδιών που θα πραγματοποιηήση μέσα στον χρόνο αυτό.

- Καταχρηστική ναύλωση.

Η δεύτερη μορφή ναύλωσης αφορά ένα ή περισσότερα ταξίδια , με την συμφωνία ότι ο ναύλος θα υπολογίζεται κατά χρόνο.

Σύμφωνα με το νόμο , η υποχρέωση καταβολής του ναύλου αρχίζει την απο την ημέρα έναρξης της φόρτωσης του φορτίου και λήγει την ημέρα εκφόρτωσης του φορτίου στο τόπο προορισμού.

3. Υπολογισμός του ναύλου κατ ' αποκοπή.

Ο υπολογισμός του ναύλου κατ ' αποκοπή συνηθίζεται στην ναύλωση του χώρου που μπορεί να είναι ολική ή μερική.

Στην συγκεκριμένη αυτή μορφή ναύλωσης , αυτό που έχει σημασία είναι η χρησιμοποίηση των χώρων του πλοίου και όχι η ποσότητα του φορτίου ή ο χρόνος που θα διαρκέσει η μεταφορά. Ο υπολογισμός του ναύλου μπορεί να γίνει εφ ' άπαξ με σταθερό ποσό.

Ο ναυλωτής με το ποσό αυτό του ναύλου έχει το δικαίωμα να μεταφέρει όση ποσότητα επιθυμεί και όποια πράγματα εκείνος θέλει.

Ο ναύλος κατ ' αποκοπή συμφωνείται όταν ο ναυλωτής δεν έχει αποφασίσει ακόμα τι είδους πράγματα και σε ποιές ποσότητες θέλει να μεταφέρει ή όταν ακόμα δεν είναι σε θέση ο ίδιος να υπολογίσει πόσο χώρο του πλοίου θα καταλάβουν.

δ. Νεκρός ναύλος

Σύμφωνα με την σύμβαση ναύλωσης ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να φορτώσει πλήρες φορτίο προκειμένου να καλύψει όλους τους χώρους του πλοίου και καταβάλλει το ανάλογο ποσό του ναύλου στον εκναυλωτή.

Σε περίπτωση όμως που ο ναυλωτής δεν καταφέρει να καλύψει όλους τους χώρους του πλοίου με την φόρτωση του φορτίου και πάλι είναι υποχρεωμένος να καταβάλλει τον ανάλογο ναύλο και για την ποσότητα που δεν έχει φορτωθεί. Το ποσό αυτό του ναύλου που καταβάλλεται στον εκναυλωτή είναι γνωστό ως " Νεκρός Ναύλος " ή αλλιώς ως " κενό δια πλήρες ".

ε. Χρόνος και τρόπος καταβολής του ναύλου

1. Θέμα συμφωνίας των μερών (χρόνος καταβολής).

Ο χρόνος καταβολής του ναύλου είναι θέμα συμφωνίας των μερών. Τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν ότι ο ναύλος θα καταβληθεί πριν ή μετά την φόρτωση ή την εκφόρτωση ή την παράδοση του φορτίου. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει κάποιου είδους συμφωνία τότε ο ναύλος καταβάλλεται μετά την φόρτωση.

2. Θέμα συμφωνίας των μερών (τόπος καταβολής).

Ο τόπος καταβολής του ναύλου είναι και πάλι θέμα συμφωνίας των μερών. Αν δεν υπάρχει συμφωνία ο ναύλος πρέπει να καταβάλλεται στον τόπο της επαγγελματικής εγκατάστασης του εκναυλωτή.

Φυσικά ο τόπος καταβολής του ναύλου έχει να κάνει με τον χρόνο καταβολής του. Αν ο ναύλος είναι καταβλητέος μετά την φόρτωση, λογικό είναι να καταβάλλεται στον τόπο φόρτωσης. Αν ο ναύλος είναι καταβλητέος κατά την παραλαβή των πραγμάτων, λογικό είναι να καταβάλλεται στον τόπο εκφόρτωσης και παραλαβής. Συνεπώς, ο χρόνος καταβολής του ναύλου πρέπει να είναι αυτός που εξυπηρετεί και τα δύο μέρη, σε περίπτωση που ο νόμος δεν έχει ορίσει κάτι συγκεκριμένο.

στ. Οφειλέτης του ναύλου

Οφειλέτης του ναύλου θεωρείται τόσο ο ναυλωτής, όσο και ο παραλήπτης μαζί με τον ναυλωτή από τότε που παρέλαβε τα πράγματα. Ειδικότερα :

1. Ναυλωτής.

αα. Ναυλωτής.

Κύριος υπόχρεος για την καταβολή του ναύλου, σύμφωνα με το άρθρο 149 του ΚΙΝΔ, είναι ο εκναυλωτής.

ββ. Σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων.

Στην σύμβαση μεταφοράς των πραγμάτων, αντισυμβαλλόμενος του θαλάσσιου μεταφορέα είναι ο φορτωτής, συνεπώς είναι υπόχρεος για την καταβολή του ναύλου.

γγ. Υποναύλωση.

Σε περίπτωση υποναύλωσης, οφειλέτης του ναύλου θεωρείται ο ναυλωτής - υπεκναυλωτής.

2. Ναυλωτής και Παραλήπτης.

Ο νόμος καθιερώνει και στον παραλήπτη ευθύνη για την καταβολή του ναύλου.

Η υποχρέωση του παραλήπτη για καταβολή του ναύλου δημιουργείται εφ' όσον έχει παραλάβει τα πράγματα στο τόπο του προορισμού. Ειδικότερα :

Ως παραλήπτης είναι αυτός που νομιμοποιείται να παραλάβει τα πράγματα στον τόπο προορισμού. Η νομιμοποίηση του παραλήπτη μπορεί να προκύπτει είτε από τη φορτωτική, είτε από την σύμβαση ναύλωσης.

Ως παραλαβή των πραγμάτων θεωρείται η πραγματική παραλαβή τους δηλαδή αυτή που πραγματοποιείται με την παράδοση της κατοχής των πραγμάτων από τον εκναυλωτή στον παραλήπτη και με την σύμπραξη και των δύο.

Σε περίπτωση που συντρέξουν οι παραπάνω προϋποθέσεις, δημιουργείται παθητική " εις ολόκληρο ενοχή " με συνοφειλέτες τον παραλήπτη και το ναυλωτή, με παροχή το ναύλο και τις πρόσθετες παροχές που τυχόν οφείλονται.

Η υποχρέωση του παραλήπτη για την καταβολή των παροχών, έχει πηγή το νόμο και δημιουργείται με την παραλαβή των πραγμάτων.

Η υποχρέωση αυτή του παραλήπτη δεν καταργεί τις διάφορες υποχρεώσεις του ναυλωτή. Μετά την παράδοση των πραγμάτων στον παραλήπτη ο εκναυλωτής μπορεί να ασκήσει την απαίτησή του για ολόκληρο το οφειλόμενο ποσό εναντίον είτε του ναυλωτή είτε του παραλήπτη. Σε περίπτωση που καταβάλλει ένας από αυτούς απαλλάσσεται ο άλλος.

Η συνοφειλή αφορά το ναύλο όπως καθορίστηκε στο ναυλοσύμφωνο ή την φορτωτική και δημιουργείται μόνο όταν δεν υπάρχει συμφωνία για να προκαταβληθεί ο ναύλος. Σε περίπτωση που ο ναύλος δεν έχει καθορισθεί ούτε στο ναυλοσύμφωνο ούτε στην φορτωτική, τότε ο ναύλος καταβάλλεται στο λιμένα και κατά τον χρόνο φόρτωσης.

ζ. Δανειστής του ναύλου

1. Πρόσωπα τα οποία υπάγονται στη Σύμβαση μεταφοράς.

Όταν υπάρχει σύμβαση μεταφοράς ή θαλάσσιας μεταφοράς, ο ναύλος οφείλεται στον εκναυλωτή ή τον θαλάσσιο μεταφορέα αντίστοιχα.

Δικαιούχος του ναύλου μπορεί επίσης να είναι ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής, με την προϋπόθεση ότι είναι ταυτόχρονα και εκναυλωτής ή θαλάσσιος μεταφορέας στη σύμβαση ναύλωσης ή θαλάσσιας μεταφοράς.

Στην υποναύλωση, ο ναύλος οφείλεται στο ναυλωτή ο οποίος συμβλήθηκε ως υπεκναυλωτής.

Ο ναύλος μπορεί να καταβληθεί και σε άλλα πρόσωπα που εκπροσωπούν το ναυλωτή ή το θαλάσσιο μεταφορέα ή να απαιτηθεί από αυτά, στο όνομα και για λογαριασμό εκείνων. Τέτοιο πρόσωπο είναι ο πλοίαρχος, μπορεί όμως να είναι και ο ναυτικός πράκτορας του πλοίου ή κάποια άλλα πρόσωπα εξουσιοδοτημένα.

Όλα τα παραπάνω ισχύουν σε περίπτωση που τα πρόσωπα αυτά έχουν πάρει μέρος στη σύμβαση μεταφοράς.

2. Πρόσωπα τα οποία δεν υπάγονται στη Σύμβαση μεταφοράς.

Το ναύλο , όμως , μπορούν να τον εισπράξουν και άλλα πρόσωπα τα οποία δεν έχουν πάρει μέρος στη σύμβαση μεταφοράς. Τέτοια πρόσωπα είναι ο προτιμώμενος ενυπόθηκος δανειστής και ο δανειστής του πλοίου στον οποίο μεταβιβάστηκε η κυριότητα του πλοίου για εξασφάλιση της απαίτησής του.

3. Δικαίωμα επίσχεσης , μεσεγγύηση , ρήτρα " lien clause "

Ο εκναυλωτής ή ο θαλάσσιος μεταφορέας είναι υποχρεωμένος να παραδώσει στον παραλήπτη τα πράγματα , αν δεν οφείλεται ο ναύλος ή κάποιες άλλες παροχές. Στον εκναυλωτή δεν αναγνωρίζεται το δικαίωμα επίσχεσης , δηλαδή να κρατήσει το φορτίο μέχρι ο υπόχρεος να εκπληρώσει τις οφειλόμενες παροχές.

Αναγνωρίζεται , όμως , το δικαίωμα στον εκναυλωτή να θέσει τα πράγματα που μετέφερε " υπο μεσεγγύηση " (ασφαλισικό μέτρο) , όταν δεν εξοφλήθηκαν οι απαιτήσεις που ορίζονται σε αυτό. Με το μέτρο αυτό εξαναγκάζεται ο παραλήπτης να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του , για να μπορέσει να πάρει στην κατοχή του τα πράγματα.

Σήμερα , ο εκναυλωτής μπορεί να εξασφαλίσει τις απαιτήσεις του απο το ναύλο και τις άλλες παροχές με βάση ειδικής ρήτρας γνωστής ως " lien clause " .

4. Ετήσια παραγραφή.

Οι αξιώσεις του εκναυλωτή ή του θαλάσσιου μεταφορέα για το ναύλο και για τις άλλες παροχές υπόκεινται σε ετήσια παραγραφή, η οποία αρχίζει από τη λήξη του έτους στο οποίο συμπίπτει η αφετηρία της. Συνεπώς, η αφετηρία της παραγραφής συμπίπτει με το χρόνο που γεννήθηκε η αξίωση και είναι δυνατή η επιδίωξή της.

III. ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

Η σύμβαση ναύλωσης λύνεται ομαλά όταν εκτελεστεί αδιατάρακτα μέχρι το τέλος. Η σύμβαση αυτή, όπως και κάθε σύμβαση, μπορεί να συναντήσει διαταραχές που να εμποδίζουν είτε εξαρχής την λειτουργία της, είτε την απρόσκοπτη εξέλιξη της μέχρι το τέλος.

Ο ΚΙΝΔ ρυθμίζει τις συνέπειες που επέρχονται όταν η σύμβαση ναύλωσης βρεθεί αντιμέτωπη με παρόμοιες διαταραχές. Οι συνέπειες αυτές κατανέμονται σε δύο κατηγορίες. Η μία κατηγορία αφορά την πρόωρη λύση της ναύλωσης με μονομερή δήλωση της βούλησης του ναυλωτή (υπαναχώρηση όπως αποκαλείται) και η άλλη κατηγορία ρυθμίζει τις συνέπειες που μπορεί να έχουν τυχαία περιστατικά για τη σύμβαση ναύλωσης.

A. Υπαναχώρηση και καταγγελία

α. Γενικές παρατηρήσεις

Στα άρθρα 155 -158 του ΚΙΝΔ, ρυθμίζεται το δικαίωμα υπαναχώρησης του

ναυλωτή. Συγκεκριμένα , προβλέπονται οι περιπτώσεις που ο ναυλωτής μπορεί να υπαναχωρήσει απο τη σύμβαση ναύλωσης ή θαλάσσιας μεταφοράς και ορίζονται οι συνέπειες που επέρχονται όταν συμβεί αυτό. Έτσι , προβλέπονται διαφορετικές συνέπειες ανάλογα με το αν η δήλωση υπαναχώρησης γίνεται : πριν απο τη φόρτωση και κατά τη διάρκεια του χρόνου αναμονής , αφού άρχισε η φόρτωση ή πέρασε ο χρόνος της αναμονής , μετά τη φόρτωση , μετά τον απόπλου. Τέλος , προβλέπονται και ειδικές συνέπειες για την περίπτωση που η υπαναχώρηση έγινε για αιτία που αφορά τον εκναυλωτή.

Σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ , δικαίωμα υπαναχώρησης απο τη σύμβαση ναύλωσης ή θαλάσσιας μεταφοράς παρέχεται μόνο στον ναυλωτή , ενώ αντίστοιχο δικαίωμα δεν παρέχεται στον εκναυλωτή.

β. Νομική φύση του δικαιώματος υπαναχώρησης του ναυλωτή

Στα άρθρα 155 -158 του ΚΙΝΔ γίνεται λόγος για γνήσια υπαναχώρηση του ναυλωτή απο τη σύμβαση ναύλωσης ή θαλάσσιας μεταφοράς , αλλά στην πράξη αμφισβητείται αν πρόκειται για γνήσια υπαναχώρηση σε όλες τις περιπτώσεις που ορίζουν τα άρθρα αυτά.

Στην πράξη θεωρείται ότι γνήσια υπαναχώρηση , υπάρχει μόνο στην περίπτωση του άρθρου 155 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ , όταν δηλαδή ο ναυλωτής ασκεί δικαίωμα υπαναχώρησης πριν απο τη φόρτωση , συνεπώς πριν αρχίσει να εκτελείται η σύμβαση. Πράγματι μόνο στην περίπτωση αυτή μπορεί να ανατραπεί η σύμβαση απο την αρχή.

Στις υπόλοιπες περιπτώσεις υπαναχώρησης π.χ. μετά τη φόρτωση ή μετά τον απόπλου η σύμβαση δεν είναι δυνατόν να λυθεί αναδρομικά αλλά μόνο για το μέλλον. Έτσι , στις περιπτώσεις αυτές πρόκειται περισσότερο για καταγγελία παρά για υπαναχώρηση. Επειδή όμως στην περίπτωση αυτή , δηλαδή χαρακτηρίζοντας το δικαίωμα του ναυλωτή ως καταγγελία δεν ακριβολογούμε , θα μπορούσαμε να πούμε ότι πρόκειται για μια υπαναχώρηση με ειδικές ρυθμίσεις.

γ. Άσκηση του δικαιώματος υπαναχώρησης του ναυλωτή

Το δικαίωμα υπαναχώρησης ασκείται με δήλωση του ναυλωτή. Η δήλωση αυτή είναι μονομερής και δεν απαιτείται συγκεκριμένος τύπος.

Αν ο ναυλωτής δηλώσει ότι δεν θα φέρει τα πράγματα για φόρτωση , πρόκειται για υπαναχώρηση , ενώ αν αφήσει να περάσει άπρακτος ο χρόνος της αναμονής δεν πρόκειται για υπαναχώρηση αλλά για ολική ή μερική παραβίαση της σύμβασης απο μέρος του , γιατί κατά το δίκαιο η σιωπή δεν περιέχει δήλωση βούλησης. Γι' αυτό στην περίπτωση αυτή προβλέπεται για το ναυλωτή βαρύτερη υποχρέωση , δηλαδή να καταβάλλει ολόκληρο το ναύλο.

Η δήλωση υπαναχώρησης μπορεί να γίνει πριν απο την έναρξη φόρτωσης κατά τη διάρκεια της αναμονής , μετά την έναρξη της φόρτωσης , μετά τη φόρτωση και τέλος μετά τον απόπλου.

Ο ναυλωτής σε όλες τις περιπτώσεις υπαναχώρησης μπορεί να ασκήσει το δικαίωμα του χωρίς καμία αιτιολογία.

δ. Συνέπειες υπαναχώρησης

1. Υποχρέωση καταβολής ναύλου.

Ο ναυλωτής ασκώντας το δικαίωμα υπαναχώρησης , υποχρεούται σχεδόν πάντα να καταβάλλει το ναύλο ολόκληρο ή μισό. Σύμφωνα με το άρθρο 158 του ΚΙΝΔ , κατά το οποίο :

- Απο τον οφειλόμενο μισό ή ολόκληρο ναύλο δεν εκπίπτεται ο ναύλος , τον οποίο ο εκναυλωτής εισέπραξε απο άλλα εμπορεύματα που τυχόν φόρτωσε.
- Το δικαίωμα του εκναυλωτή για το ναύλο διατηρείται και αν ακόμη ματαιωθεί ο πλους.

Επομένως , ο ναύλος οφείλεται ανεξάρτητα απο το αν η υπαναχώρηση του ναυλωτή ζημίωσε τον εκναυλωτή , ανεξάρτητα απο το αν αυτή χειροτέρεψε τη θέση του.

Ολόκληρος ναύλος οφείλεται όταν η δήλωση υπαναχώρησης έγινε : μετά την έναρξη της φόρτωσης ή μετά την πάροδο του χρόνου αναμονής ή μετά τον απόπλου ή τέλος όταν ο ναυλωτής δεν έφερε για φόρτωση πράγματα ή έφερε ένα μέρος τους μόνο αφήνοντας να περάσει άπρακτος ο χρόνος αναμονής. Μισός ναύλος οφείλεται όταν η υπαναχώρηση έγινε πριν απο την έναρξη της φόρτωσης ή κατά τη διάρκεια του χρόνου αναμονής.

Ο ναύλος οφείλεται απο τότε που έγινε η υπαναχώρηση , όταν δηλαδή η δήλωση του ναυλωτή περιήλθε στον εκναυλωτή.

2. Υποχρέωση αποκατάστασης δαπανών και ζημιών.

Σε ορισμένες περιπτώσεις ο νόμος επιβάλλει στον ναυλωτή την υποχρέωση

να αποκαταστήσει στον εκναυλωτή τις δαπάνες και τη ζημιά που του προκάλεσε η άσκηση του δικαιώματος υπαναχώρησης. Συνεπώς , δεν αποκαθίστανται δαπάνες και ζημιές που θα βάρυναν τον ένα ή τον άλλο συμβαλλόμενο αν η σύμβαση ναύλωσης ή θαλάσσιας μεταφοράς τερματιζόταν ομαλά.

Έτσι , κατά το άρθρο 156 του ΚΙΝΔ , (που εφαρμόζεται μόνο στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων) , αν η δήλωση υπαναχώρησης έγινε μετά τη φόρτωση ο ναυλωτής εκτός απο το να καταβάλλει το ναύλο υποχρεούται και στα εξής :

- Να καταβάλλει τις δαπάνες εκφόρτωσης και αναφόρτωσης των άλλων εμπορευμάτων που χρειάστηκε να μετακινηθούν εξαιτίας της εκφόρτωσης των πραγμάτων του ναυλωτή που υπαναχώρησε.

- Να αποκαταστήσει τη ζημιά που προκάλεσε στον εκναυλωτή η υπαναχώρησή του. Η ζημιά αυτή μπορεί να οφείλεται σε καθυστέρηση που προκλήθηκε απο την εκφόρτωση των πραγμάτων του ναυλωτή που υπαναχώρησε όπως και απο την εκφόρτωση και αναφόρτωση των άλλων εμπορευμάτων που μετακινήθηκαν. Μπορεί ακόμη η ζημιά να οφείλεται σε αποζημιώσεις που αναγκάστηκε να καταβάλλει για ζημιές που προκλήθηκαν στα άλλα εμπορεύματα εξαιτίας της μετακίνησης αυτής.

Κατά το άρθρο 157 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ (που εφαρμόζεται στη σύμβαση ναύλωσης) , αν η δήλωση υπαναχώρησης έγινε μετά τον απόπλου, ο ναυλωτής εκτός απο το ναύλο υποχρεούται να καταβάλλει τα έξοδα μετακίνησης που προξενήθηκαν απο την εκφόρτωση των πραγμάτων. Πράγματι , όταν η δήλωση υπαναχώρησης γίνει μετά τον απόπλου τα

εμπορεύματα του ναυλωτή ταξιδεύουν και ο εκναυλωτής πρέπει να τα εκφορτώσει : είτε σε ενδιάμεσο λιμάνι , στο οποίο πρέπει να προσεγγίσει κατά παρέκκλιση απο την κανονική πορεία του πλοίου , είτε στο λιμάνι αφετηρίας στο οποίο πρέπει το πλοίο να επιστρέψει. Η διαδικασία αυτή είναι χρονοβόρα και απαιτεί και έξοδα για την εκφόρτωση των πραγμάτων.

B. Ανυπαίτια αδυναμία παροχής

α. Τυχαία περιστατικά που ανάγονται στην πλευρά του εκναυλωτή.

1. Τυχαία περιστατικά πριν απο την έναρξη του πλου.

Το άρθρο 159 του ΚΙΝΔ απαριθμεί ορισμένα περιστατικά τα οποία , όταν συμβούν πριν απο την έναρξη του πλου επιφέρουν τη λύση της σύμβασης ναύλωσης και την ελευθέρωση των μερών. Τα περιστατικά αυτά ανάγονται στη φύση του εκναυλωτή και τον εμποδίζουν να εκτελέσει τον πλου τον οποίο ανέλαβε.

Τα περιστατικά αυτά κατανέμονται σε δύο κατηγορίες : σ ' αυτά που πλήττουν το πλοίο και σε αυτά που κάνουν αδύνατη την παροχή του εκναυλωτή χωρίς να θίγουν το πλοίο.

Όλα αυτά τα περιστατικά πρέπει να είναι τυχαία ή απρόβλεπτα.

αα. Περιστατικά που πλήττουν το πλοίο.

Τα περιστατικά τα οποία πλήττουν το πλοίο έχουν σαν αποτέλεσμα αδυναμία χρησιμοποίησης του πλοίου με το οποίο συμφωνήθηκε η μεταφορά. Στην περίπτωση αυτή τα μέλη ελευθερώνονται απο τις υποχρεώσεις τους και ο

εκναυλωτής δεν μπορεί να κάνει την μεταφορά με άλλο πλοίο , εκτός και αν υπάρχει σχετική συμφωνία. Ακόμα και αν η σύμβαση ναύλωσης περιέχει τη ρήτρα υποκατάστασης , τα περιστατικά αυτά συνεπάγονται ανυπαίτια αδυναμία παροχής του εκναυλωτή.

Τα παραπάνω περιστατικά ισχύουν στην σύμβαση ναύλωσης. Στην σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων στα περιστατικά αυτά δε συνεπάγεται λύση. Σ ' αυτήν , ο θαλάσσιος μεταφορέας διαθέτει περισσότερα πλοία που εξυπηρετούν την ίδια γραμμή. Επομένως , είναι υποχρεωμένος να κάνει τη μεταφορά με ένα οποιοδήποτε απο αυτά.

ββ. Αδύνατη παροχή του εκναυλωτή χωρίς να θίγουν το πλοίο.

Στην κατηγορία αυτή υπάγονται τα περιστατικά : αποκλεισμός του λιμένα προορισμού και παρεμπόδιση της ναυσιπλοΐας. Τα περιστατικά αυτά δεν θίγουν απευθείας το πλοίο , έχουν όμως τα ίδια αποτελέσματα και με τα περιστατικά που το πλήττουν.

Τα περιστατικά αυτά επιφέρουν διάλυση της σύμβασης και ελευθέρωση των μερών , δηλαδή ότι τα μέρη απαλλάσσονται απο κάθε άλλη υποχρέωση απο την σύμβαση ναύλωσης.

2. Τυχαία περιστατικά μετά την έναρξη του πλου.

Τα περιστατικά τα οποία αναφέρθηκαν παραπάνω είναι δυνατό να συμβούν και μετά την έναρξη του πλου. Και πάλι επιφέρουν τη λύση της σύμβασης ναύλωσης και ελευθέρωση των μερών.

αα. Τυχαία περιστατικά μετά την έναρξη του πλου και καταστροφή του φορτίου.

Τα περιστατικά του άρθρου 159 του ΚΙΝΔ επιφέρουν λύση της σύμβασης και ελευθέρωσης των μερών όταν συνέβησαν μετά τον πλου και παράλληλα υπήρξε ολοκληρωτική καταστροφή των πραγμάτων. Τα περιστατικά αυτά που έπληξαν το πλοίο , έπληξαν και το φορτίο το οποίο είναι αντικείμενο της σύμβασης ναύλωσης και είναι φυσικό να καταλύουν τη σύμβαση.

ββ. Τυχαία περιστατικά μετά την έναρξη του πλου , αλλά το φορτίο παρέμεινε άθικτο.

Το ίδιο ισχύει και για περιστατικά τα οποία έπληξαν το πλοίο , αλλά το φορτίο παρέμεινε ή άθικτο ή επλήγηκε εν μέρει. Στην περίπτωση αυτή ο εκναυλωτής εκπλήρωσε εν μέρει την παροχή του και ο ναυλωτής οφείλει μέρος του ναύλου για την απόσταση την οποία διανύθηκε.

Στην περίπτωση αυτή ο ναυλωτής οφείλει τον γνωστό ναύλο " ναύλο αποστάσεως ". Ο ναύλος που οφείλεται καθορίζεται με βάση δύο παράγοντες : την απόσταση που διανύθηκε και την αξία των πραγμάτων που διασώθηκαν.

Για τα πράγματα τα οποία διασώθηκαν εν όλο ή εν μέρει οφείλεται ο ναύλος για την απόσταση που διανύθηκε μέχρι εκείνο το σημείο όπου συνέβει το περιστατικό και διέκοψε τον πλου. Ο οφειλόμενος ναύλος θα υπολογιστεί ύστερα από σύγκριση της απόστασης που πραγματοποιήθηκε με αυτή που έπρεπε να πραγματοποιηθεί μέχρι το λιμάνι προορισμού. Η απόσταση αυτή θα υπολογιστεί σε ναυτικά μίλια.

Σε κάθε περίπτωση , ο ναύλος που οφείλει ο ναυλωτής δεν πρέπει να ξεπεράσει την αξία των πραγμάτων που διασώθηκαν. Η αξία των πραγμάτων που διασώθηκαν είναι ένα όριο στο οποίο περιορίζεται η ευθύνη του οφειλέτη.

γγ. Υπόχρεος για την καταβολή του ναύλου είναι ο Ναυλωτής.

Υπόχρεος για την καταβολή του ναύλου αποστάσεως θεωρείται ο ναυλωτής. Σε περίπτωση όμως που ο παραλήπτης των πραγμάτων είναι διαφορετικό πρόσωπο είναι και αυτός συνυπόχρεος για την καταβολή του ναύλου με το ναυλωτή.

3. Τυχαία περιστατικά που συνεπάγονται πρόσκαιρη διακοπή του πλου.

Στο άρθρο 161 του ΚΙΝΔ προβλέπονται ορισμένα περιστατικά με βάση τα οποία προκαλείται ζημιά στο πλοίο ώστε να χρειάζεται επισκευή ή προκαλείται πρόσκαιρη διακοπή του πλου. Τα περιστατικά αυτά δε θίγουν τη σύμβαση ναύλωσης και τα μέρη εξακολουθούν να ανέχονται από αυτή.

αα. Τα περιστατικά πρέπει να είναι τυχαία.

Τα περιστατικά πρέπει να είναι τυχαία , δηλαδή να μην μπορούν να αποδοθούν σε κάποιο από τα ενδιαφερόμενα μέρη και πρέπει επίσης να είναι μεταγενέστερα από την έναρξη του πλου.

ββ. Πρόσκαιρη διακοπή του πλου δεν θίγει τη σύμβαση.

Η πρόσκαιρη διακοπή του πλου δεν θίγει τη σύμβαση και δεν αλλοιώνει τις σχέσεις των μερών. Ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να περιμένει μέχρι να εκλείψει το πρόβλημα. Αν όμως , η διάρκεια του προβλήματος ξεπερνάει κάποιο εύλογο χρονικό διάστημα τότε έχει το δικαίωμα να υπαναχωρήσει

απο τη σύμβαση . Στην περίπτωση αυτή η διακοπή του πλου απο τυχαίο περιστατικό λειτουργεί ως ανυπαίτια αδυναμία παροχής του εκναυλωτή.

γγ. Το κώλυμα να διαρκεί " υπέρμετρα " .

Βασική προϋπόθεση για να ασκήσει το δικαίωμα του ο ναυλωτής , είναι το κώλυμα να διαρκεί " υπέρμετρα " . Η εκτίμηση για το υπέρμετρο της διάρκειας του κωλύματος είναι θέμα εκτίμησης του ίδιου του ναυλωτή.

δδ. Άσκηση του δικαιώματος του Ναυλωτή επιφέρει λύση της σύμβασης ναύλωσης.

Η άσκηση του δικαιώματος του ναυλωτή επιφέρει λύση της σύμβασης ναύλωσης για το μέλλον. Ύστερα απο αυτό ο ναυλωτής αναλαμβάνει τα πράγματα καθώς και το ναύλο για το μέρος του πλου που δεν πραγματοποιήθηκε. Ειδικότερα :

Δικαίωμα του ναυλωτή είναι να αναλάβει τα πράγματα εκεί όπου διακόπηκε ο πλους. Ο εκναυλωτής έχει δικαίωμα και υποχρέωση να αποστείλει το φορτίο στο λιμένα προορισμού ή να αναλάβει την αποθήκευσή του. Και στις δύο αυτές περιπτώσεις υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των δύο ρυθμίσεων , όπου καλείται ο ναυλωτής και ο εκναυλωτής να συνεννοηθούν για το τί πρέπει να γίνει.

β. Τυχαία περιστατικά που ανάγονται στην πλευρά του ναυλωτή

Τα περιστατικά τα οποία αναφέραμε παραπάνω επιφέρουν λύση της σύμβασης ναύλωσης και απαλλαγή των μερών απο τις υποχρεώσεις τους.

Επίσης , η τυχαία απώλεια των πραγμάτων μπορεί να λάβει χώρα πριν απο τη φόρτωση , μετά τη φόρτωση ή την παραλαβή των πραγμάτων απο τον εκναυλωτή για φόρτωση ή μετά τον απόπλου.

Στην συνέχεια αναλύουμε την περίπτωση απο την τυχαία απώλεια των πραγμάτων πριν απο την φόρτωση.

1. Τυχαία απώλεια των πραγμάτων πριν και μετά τη φόρτωση.

αα. Απώλεια ατομικών πραγμάτων.

Το άρθρο 162 του ΚΙΝΔ αναφέρει ότι η σύμβαση ναύλωσης λύεται και τα μέρη απελευθερώνονται απο τις υποχρεώσεις τους , σε περίπτωση που πριν απο τη φόρτωση υπάρχει απώλεια ατομικών πραγμάτων. Στην περίπτωση αυτή είναι εξειδικευμένο το αντικείμενο της σύμβασης ώστε η τυχαία απώλεια των πραγμάτων να συνεπάγεται την αδυναμία εκτελέσεως της μεταφοράς.

ββ. Τυχαία απώλεια ή καταστροφή των ατομικών πραγμάτων.

Η τυχαία απώλεια ή καταστροφή των πραγμάτων επιφέρει την λύση της σύμβασης ναύλωσης και την ταυτόχρονη λύση των μερών. Η λύση και η απαλλαγή επέρχονται αυτόματα απο την στιγμή που θα επέλθει η τυχαία απώλεια ή καταστροφή των πραγμάτων.

γγ. Πράγματα ατομικά και γενικά.

Οι διατάξεις του άρθρου 162 του ΚΙΝΔ εφαρμόζονται σε περίπτωση απώλειας όχι μόνο ατομικών πραγμάτων αλλά και κατά γένος ορισμένων. Εδώ πρόκειται για τυχαία απώλεια των πραγμάτων που συμβαίνει μετά τη φόρτωση ή την παραλαβή των πραγμάτων για φόρτωση. Συνεπώς , αν η ναύλωση αφορά πράγματα κατά γένος , αυτά έχουν εξατομικευθεί ήδη με τη φόρτωση τους ή με την παραλαβή τους για φόρτωση.

δδ. Συνέπειες.

Οι συνέπειες της τυχαίας απώλειας των πραγμάτων κατά το στάδιο αυτό της μεταφοράς , είναι η λύση της σύμβασης και η ελευθέρωση των μερών. Δηλαδή επέρχονται και εδώ τα ίδια αποτελέσματα που έχει η τυχαία απώλεια των ατομικών πραγμάτων πριν απο τον απόπλου.

εε. Αποτροπή της λύσης της σύμβασης ναύλωσης.

Ο νόμος όμως δίνει τη δυνατότητα στο ναυλωτή να αποτρέψει τη λύση της σύμβασης ναύλωσης , αν δηλώσει ότι θα αντικαταστήσει τα απολεσθέντα πράγματα απο κάποια άλλα. Ειδικότερα :

Για την εφαρμογή του άρθρου ο ναυλωτής πρέπει να δηλώσει ότι στον εκναυλωτή την πρόθεση του να φέρει άλλα πράγματα. Η δήλωση και η προσκομιδή των πραγμάτων πρέπει να γίνει μέσα στο χρόνο που διαρκεί η αναμονή. Τα πράγματα που πρέπει να φέρει ο ναυλωτής πρέπει να είναι ίδια με αυτά που χάθηκαν.

2. Τυχαία απώλεια των πραγμάτων μετά τον απόπλου.

Το άρθρο 163 του ΚΙΝΔ ρυθμίζει την τυχαία απώλεια των πραγμάτων μετά τον απόπλου. Διακρίνουμε δύο περιπτώσεις : αν η απώλεια είναι ολοκληρωτική , τότε η σύμβαση λύεται και τα μέρη ελευθερώνονται. Αν η σύμβαση είναι μερική τότε η σύμβαση δε λύεται αλλά τα μέρη απαλλάσσονται απο τις υποχρεώσεις τους για τα πράγματα που χάθηκαν ή καταστράφηκαν. Ειδικότερα μπορούμε να τονίσουμε :

αα. Η απώλεια είναι ολοκληρωτική.

Αν η απώλεια ή καταστροφή των πραγμάτων μετά τον απόπλου, είναι ολική, τότε υπάρχει η λύση της σύμβασης και η απαλλαγή των μερών από τις υποχρεώσεις τους.

ββ. Η απώλεια είναι μερική.

Αν η απώλεια είναι μερική τότε δεν υπάρχει η λύση της σύμβασης ναύλωσης αλλά περιορίζεται στα πράγματα που διασώθηκαν γι' αυτό και διατηρούνται οι υποχρεώσεις των μερών.

Η εξέλιξη της σύμβασης ναύλωσης επηρεάζει ιδιαίτερα το ναυλωτή και το ναύλο που θα καταβάλλει. Γνωρίζουμε ότι ο ναύλος συμφωνείται ή καταβάλλεται για ολόκληρο το φορτίο. Στην παρούσα περίπτωση, ο ναύλος πρέπει να μειωθεί ανάλογα με την ποσότητα των πραγμάτων που χάθηκε. Αν ο ναύλος έχει προκαταβληθεί ο ναυλωτής δικαιούται να αναζητήσει το μέρος που αντιστοιχεί στα πράγματα που χάθηκαν. Αν πάλι ο ναύλος οφείλεται ακόμα ο ναυλωτής υποχρεούται να καταβάλλει μόνο το ναύλο που αντιστοιχεί στα πράγματα που διασώθηκαν.

γ. Γενικές ρυθμίσεις για την ανώμαλη εξέλιξη της σύμβασης ναύλωσης

1. Υποχρεώσεις και Δικαιώματα του εκναυλωτή μετά τη λύση της σύμβασης.

Στις υποχρεώσεις και στα δικαιώματα του εκναυλωτή μετά τη λύση της σύμβασης υπάγονται και δύο ακόμα ενέργειες τις οποίες μπορεί να διαλέξει ή να προβεί στην εκτέλεση και των δύο. Αυτές είναι : να αποθηκεύσει τα πράγματα και στη συνέχεια να τα στείλει με άλλο πλοίο στο τόπο του προορισμού.

αα. Να αποστείλλει τα πράγματα με άλλο πλοίο στον τόπο προορισμού.

Για να κάνει τη μεταφορά αυτή , μπορεί να χρησιμοποιήσει είτε δικό του , είτε άλλο πλοίο αν υπάρχει η δυνατότητα , συνάπτοντας νέα σύμβαση για λογαριασμό του ναυλωτή. Σε κάθε περίπτωση , ο ναύλος για τη μεταφορά αυτή θα βαρύνει το ναυλωτή ή τον παραλήπτη.

ββ. Να αποθηκεύσει τα πράγματα.

Η αποθήκευση θα γίνει στον τόπο όπου βρίσκονται τα πράγματα , όταν λύθηκε η σύμβαση ναύλωσης. Ο ναυλωτής μπορεί να τα αποθηκεύσει όπως αυτός νομίζει καλύτερα , αρκεί ο χώρος να είναι ασφαλής και προσιτός , ώστε ο δικαιούχος να είναι σε θέση να τα αναλάβει εύκολα. Μπορεί δηλαδή να τα αποθηκεύσει στις γενικές αποθήκες , σε αποθήκες λιμένων , σε ιδιωτικές ή σε δικές του αποθήκες ή ακόμα και να τα κρατήσει στο πλοίο αρκεί να εξασφαλίζονται τα συμφέροντα του ναυλωτή ή του παραλήπτη.

γγ. Δικαιώματα του εκναυλωτή.

Τα παραπάνω συνεπάγονται και ορισμένα δικαιώματα του εκναυλωτή σε σχέση με τις ενέργειες τους. Ειδικότερα :

Ο εκναυλωτής , ύστερα από άδεια του δικαστηρίου έχει το δικαίωμα να ενεχυράσει το φορτίο ή να πωλήσει ένα μέρος του.

Όσον αφορά την ενεχύραση του φορτίου , πρακτικά αυτό είναι δύσκολο , επειδή η ενεχυρίαση γίνεται με παράδοση των πραγμάτων στον ενεχυρούχο δανειστή. Έτσι , αν τα πράγματα αποθηκευθούν στις αποθήκες , μπορεί να ενεχυραστούν με οπισθογράφιση του ενεχυρογράφου του τίτλου αποθέσεως που χορηγείται στον αποθέτη. Έπειτα αν τα πράγματα φορτωθούν , μπορεί να ενεχυραστούν με οπισθογράφιση της φορτωτικής.

Η πώληση του φορτίου είναι δυνατή , τόσο όταν αυτό πρόκειται να αποθηκευθεί , όσο και όταν πρόκειται να σταλεί στον τόπο προορισμού. Επιτρέπεται , όμως , η μερική πώληση του φορτίου και όχι η ολική γιατί θα ματαιώνε τον σκοπό της διάταξης που είναι να αποσταλούν τα πράγματα στον τόπο προορισμού ή να αποθηκευθούν για χάρη του ναυλωτή ή του παραλήπτη.

2. Δικαιώματα και Υποχρεώσεις των μερών σε περίπτωση τυχαίας λύσεως της σύμβασης.

αα. "Υπο έρμα πλου "

Το άρθρο 164 του ΚΙΝΔ αφορά την περίπτωση που η σύμβαση ναύλωσης περιλαμβάνει και τον "υπο έρμα πλου". Ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να φέρει το πλοίο στο λιμένα φόρτωσης και στην συγκεκριμένη θέση για τη φόρτωση. Επομένως , αν το πλοίο δε βρίσκεται σ ' αυτόν το λιμένα φόρτωσης , είναι υποχρεωμένος να το φέρει σε αυτό και με τα δικά του έξοδα και κίνδυνο.

Η ρύθμιση αναφέρεται στη ναύλωση χώρου για ένα μόνο και όχι για περισσότερα ταξίδια.

Η ρύθμιση αυτή , αφορά τη λύση της σύμβασης ναύλωσης απο τυχαίο γεγονός και ανεξάρτητα αν αυτό έπληξε το φορτίο ή το πλοίο.

ββ. Υποχρέωση του ναυλωτή να καταβάλλει στον εκναυλωτή ολόκληρο το ποσό.

Σε περίπτωση λύσεως της σύμβασης ναύλωσης κατά " το έρμα πλου", ο

ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να καταβάλλει στον εκναυλωτή ένα ποσό. Το ποσό αυτό αποτελεί αποζημίωση που καταβάλλεται στον εκναυλωτή για τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκε. Αποζημίωση για αποκατάσταση : για τα έξοδα που έκανε ο εκναυλωτής κινητοποιώντας το πλοίο ενόψει της σύμβασης ναύλωσης και της ζημιάς που προκάλεσε η ματαίωση της σύμβασης που λύθηκε.

Ο καθορισμός του ποσού θα πρέπει να γίνεται κατ' εύλογη κρίση. Αυτή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη όχι μόνο τα συμφέροντα του εκναυλωτή αλλά και του ναυλωτή. Συνεπώς , για τον καθορισμό του ύψους του ναύλου πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και το τυχαίο γεγονός που προκάλεσε τη λύση , καθώς και τις συνέπειες τις οποίες είχε. Έτσι , πρέπει να λαμβάνεται υπόψη αν αυτό έπληξε το φορτίο ή το πλοίο , με ποιιά ένταση και αποτελέσματα έπληξε το καθένα και ανάλογα θα προσδιοριστεί το ποσό. .

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΝΑΓΚΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο. ΚΟΙΝΗ ΑΒΑΡΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ

I. ΓΕΝΙΚΑ

Μια τυπική περίπτωση του πλοίου σε κατάσταση ανάγκης είναι εκείνη κατά την οποία λόγω θαλάσσιων κινδύνων , κινδυνεύει το πλοίο ή το φορτίο ή και τα δύο. Για να σωθεί λοιπόν το πλοίο ή το φορτίο ή και τα δύο , προκύπτει ανάγκη να θυσιαστεί το πλοίο ή το φορτίο ή να προκληθούν ορισμένες ζημιές. Οι ζημιές που προκαλούνται κατανέμονται ανάμεσα στα πράγματα που έχουν διασωθεί και σ' αυτά που έχουν χαθεί.

II. ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΤΥΠΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ.

Κατά το άρθρο 219 του ΚΙΝΔ , " αποτελούν κοινάς αβαρίας αι ζημιαί και αι έκταται δαπάναι , αι γενόμεναι εκουσίως και κατ' εύλογον κρίσιν προς τη σωτηρίαν πλοίου και φορτίου από κοινού θαλάσσιου κινδύνου , εφ' όσον επήλθε το επιδιωχθέν ωφέλιμον αποτέλεσμα " .

Οι ζημιές και οι δαπάνες που δημιουργούνται και αποτελούν κατά το νόμο " κοινή αβαρία " , αναφέρονται τόσο στο φορτίο όσο και στο πλοίο.

Οι ζημιές οι οποίες μπορούν να προκληθούν στο φορτίο , είναι όταν π.χ μεγάλη τρικυμία απειλεί το πλοίο και το φορτίο και αναγκάζει τον πλοίαρχο να ρίξει στη θάλασσα μέρος του φορτίου , για να σωθεί τόσο το υπόλοιπο φορτίο , όσο και το υπερφορτωμένο πλοίο.

Επίσης , οι ζημιές οι οποίες μπορούν να προκληθούν στο πλοίο , για να διασωθεί τόσο το πλοίο , όσο και το φορτίο , είναι όταν π.χ. το πλοίο για να αποφύγει τυφώνα πλέει με το ανώτατο όριο της ταχύτητάς του για μεγάλο χρονικό διάστημα , με συνέπεια να δημιουργηθούν ζημιές στην μηχανή.

Είναι όμως δυνατόν να μην δημιουργηθούν ζημιές στο πλοίο ή στο φορτίο , αλλά γενικά , έκτακτες δαπάνες. Έτσι , π.χ είναι δυνατόν να υπάρχει ανάγκη ρυμούλκησης του πλοίου , για να διασωθεί το πλοίο , όσο και το φορτίο. Οι έκτακτες αυτές δαπάνες για τη ρυμούλκηση , αποτελούν κοινή αβαρία.

Σύμφωνα με το νόμο , οι ζημιές και οι έκτακτες δαπάνες για τη σωτηρία του πλοίου και του φορτίου πρέπει να έγιναν " εκουσίως " , για να αποτελούν κοινή αβαρία. " Έκουσίως " , σημαίνει ότι απαιτείται η βούληση του πλοιάρχου , δηλαδή οι ζημιές και οι έκτακτες δαπάνες να έχουν γίνει ύστερα απο οδηγίες που έχει δώσει ο πλοίαρχος. Μόνο " επί εκουσίας θυσίας " υπάρχει αβαρία. Πράγματι υπάρχει αβαρία όταν π.χ το πλήρωμα κατόπιν διαταγής του πλοιάρχου ρίξει στη θάλασσα ένα μέρος του φορτίου , για να σωθεί το υπόλοιπο φορτίο και το πλοίο. Αντίθετα , δεν υπάρχει κοινή αβαρία στην περίπτωση κατά την οποία παρασύρεται απο τα κύματα το φορτίο το

οποίο είναι φορτωμένο στο κατάστρωμα και σώζεται μόνο το πλοίο και το υπόλοιπο φορτίο , που βρίσκεται μέσα στο κύτος του πλοίου.

Επίσης , οι ζημιές και οι έκτακτες δαπάνες πρέπει να έγιναν " κατ 'εύλογον κρίσιν " , για να αποτελούν κοινή αβαρία. Η εύλογη κρίση , δηλαδή η ορθή απόφαση πρέπει να ενταχθεί στα πλαίσια της ατμόσφαιρας που επικρατεί κατά το χρόνο που λαμβάνεται η απόφαση. Π.χ. δεν είναι δυνατόν να μην δημιουργηθεί σύγχυση σε περίπτωση μεγάλης τρικυμίας , όπου κινδυνεύει το πλοίο και το φορτίο.

Ακόμη , για την ύπαρξη της έννοιας της κοινής αβαρίας απαιτείται οι ζημιές και οι έκτακτες δαπάνες να επιφέρουν το " επιδιωχθέν αποτέλεσμα ". Το " επιδιωχθέν αποτέλεσμα " είναι κατά κύριο λόγο η σωτηρία ολόκληρου του πλοίου και ολόκληρου του φορτίου. Μπορεί όμως να είναι μόνο η σωτηρία του πλοίου ή η σωτηρία του φορτίου ολόκληρου. Επίσης , είναι δυνατόν να είναι η μερική σωτηρία του φορτίου και του πλοίου με ζημιές.

III. ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ.

Η έννοια της κοινής αβαρίας προϋποθέτει θυσία του πλοίου του φορτίου ή την διενέργεια άλλων δαπανών. Η θυσία του φορτίου διενεργείται μέσω της " εκβολής " , δηλαδή μέσω της ρίψης του φορτίου στη θάλασσα. Για την εκβολή ορίζει το άρθρο 224 του ΚΙΝΔ, ότι " επί εκβολής , αυτή αποφασίζεται και ενεργείται κατά την κρίσιν αγαθού ανδρός , ίδια δε λαμβάνεται υπ ' οψει το βάρος , η αξία και η επί του πλοίου θέσις των εκβλητέων " .

Κατά το άρθρο 224 του ΚΙΝΔ , η ρήψη του φορτίου στη θάλασσα όχι μόνο αποφασίζεται αλλά και ενεργείται κατά την " κρίσιν αγαθού ανδρός ". Έτσι , π.χ είναι δυνατόν να αποφασισθεί για τη σωτηρία του πλοίου και του φορτίου η ρήψη 10 κιβωτίων στη θάλασσα. Η απόφαση πρέπει να ληφθεί κατά την " κρίσιν αγαθού ανδρός " , δηλαδή πρέπει τα 10 κιβώτια να είναι εκείνα τα οποία πρέπει να ριχθούν στην θάλασσα για να σωθεί τόσο το πλοίο , όσο και το φορτίο. Αλλά και η διενέργεια της ρήψης πρέπει να γίνει κατά την " κρίσιν αγαθού ανδρός ". Έτσι , π.χ θα ριχθούν πρώτα τα βαρύτερα κιβώτια , αν είναι αναγκαία για την σωτηρία του πλοίου και του φορτίου η ελάττωση όσον το δυνατό μεγαλύτερου βάρους του φορτίου και αν τα κιβώτια είναι σε ευνοϊκή για τη ρήψη θέση δηλαδή βρίσκονται στο κατάστρωμα.

Όταν κατά την απόφαση και διενέργεια της ρήψης στη θάλασσα φορτίου δεν ληφθεί υπόψη η " κρίσιν αγαθού ανδρός " , τότε την ευθύνη φέρει είτε ο πλοιοκτήτης , είτε ο πλοίαρχος , είτε το πλήρωμα.

Ακόμη , κατά τη ρήψη φορτίου στην θάλασσα πρέπει να ληφθούν υπόψη το βάρος , η αξία και η θέση που βρίσκεται το φορτίο. Έτσι , π.χ θα ριχθούν στην θάλασσα δύο τόννοι σίτου για να διασωθούν πέντε τόννοι σίτου και το πλοίο. Βέβαια είναι αρκετές φορές που ο παράγοντας βάρος πρέπει να συνδιάζεται με τον παράγοντα αξία. Π.χ αν η ρήψη στη θάλασσα ενός τόννου σίτου έχει το ίδιο αποτέλεσμα με τη ρήψη ενός τόννου χρυσού , τότε θα προτιμηθεί η ρήψη του σίτου.

Τέλος , ακόμη και η θέση που βρίσκεται το φορτίο πρέπει να λαμβάνεται υπόψη. Π.χ θα προτιμηθεί η ρήψη στη θάλασσα φορτίου που βρίσκεται στο

κατάστρωμα παρά αυτό που βρίσκεται μέσα στο κύτος του πλοίου , γιατί η μεταφορά του φορτίου απο το κύτος του πλοίου είναι χρονοβόρα και η καθυστέρηση αυτή μπορεί να αποβεί μοιραία τόσο για το πλοίο όσο και για το φορτίο.

IV. Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ.

Το πως κατανέμονται οι ζημιές απο την κοινή αβαρία και ποιοί υποχρεούνται να συνεισφέρουν , ορίζει τα άρθρο 225 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ , ότι " αι την κοινή αβαριαν θυσία κατανέμονται μεταξύ διασωθέντος και θυσιασθέντος φορτίου , αφ ' ενός , του πλοίου και του ναύλου αφ ' ετέρου " .

Η παραπάνω ρύθμιση εφαρμόζεται όταν θυσιαστεί μέρος του φορτίου για τη σωτηρία του πλοίου και του φορτίου. Στην περίπτωση αυτή υπάρχει απ ' την μία πλευρά φορτίο που θυσιάστηκε και φορτίο που διασώθηκε και απ ' την άλλη πλευρά πλοίο και ναύλος που διασώθηκαν. Συνεπώς στην περίπτωση αυτή υπάρχουν και οι δύο πλευρές που υποχρεούνται να συνεισφέρουν σύμφωνα με το νόμο.

Η ρύθμιση του άρθρου 225 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ , δεν ισχύει όταν υπάρχει ολόκληρη θυσία του φορτίου για τη σωτηρία του πλοίου ή ολόκληρη θυσία του πλοίου για τη σωτηρία του φορτίου. Έτσι , στην περίπτωση κατά την οποία θυσιάστηκε ολόκληρο το φορτίο για τη διάσωση του πλοίου , δεν υπάρχει " διασωθέν " και " θυσιασθέν " φορτίο. Η ζημιά απο την κοινή αβαρία θα κατανεμηθεί μεταξύ του φορτίου που θυσιάστηκε απ ' την μια πλευρά και του πλοίου και του ναύλου απ ' την άλλη πλευρά.

Αυτό είναι δυνατό να συμβεί και αντίθετα. Δηλαδή να θυσιαστεί το πλοίο για τη σωτηρία του φορτίου. Στην περίπτωση αυτή, η ζημιά από την κοινή αβαρία θα κατανεμηθεί αφ' ενός μεταξύ του φορτίου που διασώθηκε και αφ' ετέρου μεταξύ του πλοίου και ναύλου.

Απο τα παραπάνω παρατηρούμε ότι το ένα σκέλος στο οποίο κατανέμονται οι θυσίες, αποτελείται από το πλοίο και το ναύλο. Συνήθως όμως το πλοίο και ο ναύλος ανήκουν στον πλοιοκτήτη, συνεπώς η κατανομή της θυσίας (ζημιάς) γίνεται μεταξύ του φορτίου που διασώθηκε και θυσιάστηκε και μεταξύ του πλοιοκτήτη.

V. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ.

Ο τρόπος με τον οποίο γίνεται ο κανονισμός της αβαρίας αναφέρεται στα άρθρα 226 παράγραφος 1 και 227 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ.

Κατά το άρθρο 226 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ, " η δαπάνη προς επισκευήν του πλοίου υπολογίζεται μειωμένη κατά τον λόγο της διαφοράς νέου προς παλαιόν, ουχί όμως πλέον του τρίτου αυτής ".

Αν π.χ το πλοίο πριν την κοινή αβαρία κόστιζε 5.000.000 δρχ. και μετά την επισκευή λόγω τοποθέτησης καινούριας μηχανής κοστίζει 10.000.000 δρχ και η δαπάνη για την επισκευή κόστιζε 7.500.00 δρχ, τότε η δαπάνη αυτή θα μειωθεί κατά τη διαφορά νέου προς παλιό, δηλαδή κατά 5.000.000 δρχ. Έτσι, το ποσό το οποίο θα υπολογιστεί για την συνεισφορά θα είναι 2.500.00 δρχ, δηλαδή 1/3 της δαπάνης.

Η δαπάνη για την επισκευή του πλοίου μπορεί να αφορά π.χ την επισκευή της μηχανής του πλοίου , το οποίο ανέπτυξε μεγάλη ταχύτητα πάνω απο την επιτρεπόμενη , για να διασώσει το πλοίο και το φορτίο. Επίσης , η επισκευή του πλοίου είναι δυνατό να αφορά ζημιές τις οποίες υπέστη το πλοίο , λόγω προσάραξης σε σημεία με βράχους , για να σωθεί τόσο το πλοίο , όσο και το φορτίο.

Κατά το άρθρο 227 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ , " τα θυσιασθέντα ως και τα διασωθέντα πράγματα συνεισφέρουν κατ ' αναλογίαν της αξίας , την έχουν εις τον λιμένα της εκφορτώσεως , αφαιρουμένων των εξοδών εκφορτώσεως , των τελωνειακών δασμών ή άλλων παρομοίων βαρών".

Επομένως για το φορτίο που θυσιάστηκε αλλά και αυτό που διασώθηκε , τα πλοία θα συνεισφέρουν το ποσό που θα προκύψει , αφού πρώτα υπολογιστεί η αξία τους σύμφωνα με τις τιμές που επικρατούν στο λιμάνι εκφόρτωσης και στην συνέχεια αφαιρεθούν τα έξοδα για εκφόρτωση , για τελωνειακούς δασμούς και άλλα παρόμοια βάρη.

VI. ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ.

Για την απόδειξη ορισμένων στοιχείων απαραίτητων για τον κανονισμό της αβαρίας , ορίζει το άρθρο 231 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ, ότι " το γένος , το είδος και η ποσότης των πραγμάτων , άτινα συνεισφέρουν , ως και των εκβληθέντων ή διασωθέντων , αποδεικνύονται δια της φορτωτικής και των τιμολογίων , τοιούτων δε μη εκδοθέντων , δια παντός αποδεικτικού μέσου " .

Ορισμένα στοιχεία όπως π.χ το γένος , το είδος και η ποσότητα των πραγμάτων , τόσο αυτών που έχουν θυσιαστεί όσο και αυτών που διασώθηκαν , αποδεικνύονται με την φορτωτική και τα τιμολόγια. Αν δεν εκδοθούν τιμολόγια και φορτωτική , τότε τα στοιχεία αποδεικνύονται με κάθε αποδεικτικό μέσο. Π.χ το γένος , το είδος και η ποσότητα του φορτίου είναι δυνατόν να αποδειχθεί με μάρτυρες , οι οποίοι ήταν παράγοντες κατά τη σύναψη της αγοροπωλησίας. Πάντως τα αποδεικτικά μέσα μπορούν να χρησιμοποιηθούν όχι μόνο για την απόδειξη του γένους , του είδους και της ποσότητας του φορτίου , αλλά και της αξίας στο λιμάνι εκφόρτωσης.

VII. ΕΚΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΟΙΝΗ ΑΒΑΡΙΑ.

Οι πραγματογνώμονες οι οποίοι κανονίζουν την αβάρια δεν βρίσκονται στο σημείο στο οποίο πραγματοποιήθηκε η αβάρια για να κρίνουν αν ορθώς έγινε η θυσία του φορτίου ή του πλοίου. Παρόν κατά την αβάρια είναι ο πλοίαρχος , ο οποίος δίνει και τις σχετικές οδηγίες. Έτσι , ο νόμος , υποχρεώνει τον πλοίαρχο , αμέσως όταν αυτό είναι εφικτό , να συντάξει έγγραφη έκθεση.

Στην έκθεση ο πλοίαρχος θα πρέπει να αναφέρει τις αποφάσεις που πάρθηκαν κατά την κοινή αβάρια και να τις αιτιολογήσει. Απο την αιτιολογία αυτή θα κριθεί αν όντως έγιναν οι κατάλληλες ενέργειες , σύμφωνα με την περίπτωση της αβαρίας , τόσο για το φορτίο όσο και για το πλοίο.

Σε περίπτωση που ο πλοίαρχος αρνηθεί να συντάξει την έκθεση υπόκεινται σε πειθαρχική ποινή και ενδεχομένως και σε αποζημίωση αυτών που θα ζημιωθούν από τη μη σύνταξη της έκθεσης.

VIII. ΤΟΠΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ.

Κατά το άρθρο 233 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ , " ο κανονισμός της αβαρίας γίνεται εις τον τελικόν λιμένα εκφορτώσεως ή εις τον λιμένα, ένθα συνέβη η διακοπή του πλού , επιμέλεια του πλοίαρχου , ή του επιμελεστέρου των ενδιαφερομένων , υπό πραγματογνωμόνων κανονιστών ... " .

Μια πρώτη δυνατότητα που παρέχεται από το νόμο , είναι να γίνεται ο κανονισμός της αβαρίας στο λιμάνι εκφόρτωσης. Είναι γνωστό ότι για την κατανομή των ζημιών , λαμβάνεται υπόψη η αξία των πραγμάτων που θυσιάστηκαν (ρίχτηκαν στην θάλασσα) και των πραγμάτων που διασώθηκαν στο λιμάνι εκφόρτωσης. Συνεπώς , με το να γίνει ο κανονισμός της αβαρίας στο λιμάνι εκφόρτωσης , είναι δυνατή η ευκολότερη λήψη πληροφοριών από την πλευρά των κανονιστών πραγματογνωμόνων , αφού η λήψη των πληροφοριών θα γίνει στον τόπο που διαμορφώνονται οι τιμές.

Μια δεύτερη δυνατότητα που παρέχεται από το νόμο , είναι να γίνεται ο κανονισμός της αβαρίας στο λιμάνι όπου συνέβη η διακοπή του πλού. Αν ο πλους διεκόπει σε συγκεκριμένο λιμάνι τότε μπορεί να γίνει ο κανονισμός της αβαρίας στο λιμάνι αυτό. Σε περίπτωση όμως που ο πλους δεν διεκόπει σε συγκεκριμένο λιμάνι , αλλά π.χ σε μια ακτή που προσάραξε το πλοίο, τότε υπάρχουν δύο δυνατότητες : (α) Να γίνει ο κανονισμός της αβαρίας

στο πλησιέστερο λιμάνι και (β) Να γίνει ο κανονισμός της αβαρίας στο τελικό λιμάνι προορισμού , δηλαδή στο λιμάνι εκφόρτωσης.

Την διαδικασία κανονισμού της κοινής αβαρίας είναι δυνατόν να ξεκινήσει και ο " επιμελέστερος " απο τους ενδιαφερόμενους. Ως ενδιαφερόμενος μπορεί να θεωρηθεί ο κύριος του φορτίου που θυσιάστηκε , ο κύριος του φορτίου που διασώθηκε , ο πλοιοκτήτης , ο κύριος του πλοίου και ο εφοπλιστής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

I. ΓΕΝΙΚΑ

Ο πλους του πλοίου δεν διεκπαιρώνεται πάντα ομαλά. Κατά τη διάρκεια της ναυσιπλοΐας είναι δυνατόν είτε λόγω υπαιτιότητας , είτε λόγω τυχαίου γεγονότος ή ανωτέρας βίας , δύο ή περισσότερα πλοία να συγκρουστούν. Απο την σύγκρουση των πλοίων προκύπτουν ζημιές, οπότε και δημιουργείται το ερώτημα ποιος θα φέρει την ευθύνη για τις ζημιές αυτές. Σημαντικό πρόβλημα απο την σύγκρουση των πλοίων δημιουργείται όσον αφορά την ευθύνη λόγω θανάτου ή βλάβης του σώματος ή της υγείας. Οι πλοίαρχοι των συγκρουσθέντων πλοίων έχουν ορισμένα καθήκοντα που πρέπει να επιτελέσουν μετά την σύγκρουση των πλοίων. Τέλος , σημαντικό πρόβλημα απο την σύγκρουση των πλοίων είναι και η δικαστική επιδίωξη των απαιτήσεων ανάμεσα στα συγκρουσθέντα πλοία.

II. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΖΗΜΙΩΝ

Το κριτήριο βάση του οποίου γίνεται η κατανομή των ζημιών σε περίπτωση σύγκρουσης των πλοίων είναι η υπαιτιότητα των συγκρουσθέντων πλοίων.

Υπάρχει περίπτωση , όμως , κατά την οποία λείπει η υπαιτιότητα των συγκρουσθέντων πλοίων ή και αν υφίσταται δεν υπάρχει δυνατότητα διαπίστωσής της , γιατί υφίσταται αμφιβολία για τα αίτια της σύγκρουσης.

Την περίπτωση αυτή ρυθμίζει το άρθρο 235 του ΚΙΝΔ κατά το οποίο : " επί συγκρούσεως πλοίων , εάν αυτή συνέβη εκ τυχαίου συμβεβηκότος ή ανωτέρας βίας ή εάν υφίσταται αμφιβολία περί των αιτιών της , οι ζημίες βαρύνουν τους υποστάντας αυτές " .

Η σύγκρουση των πλοίων κατά το άρθρο 235 του ΚΙΝΔ , μπορεί να οφείλεται σε τυχαίο γεγονός. Ως τυχαίο γεγονός είναι δυνατόν να θεωρηθεί η βλάβη της μηχανής του ενός πλοίου ή και όλων των συγκρουσθέντων πλοίων. Στην περίπτωση όμως της βλάβης των μηχανών , δεν θεωρείται τυχαίο γεγονός , εάν ένα απο τα συγκρουσθέντα πλοία άλλαξε πορεία πλεύσης , έπαθε βλάβη η μηχανή και λόγω της βλάβης αυτής προκλήθηκε η σύγκρουση.

Πιθανό αίτιο για την σύγκρουση των πλοίων , θεωρείται και η ανωτέρα βία. Ανωτέρα βία είναι δυνατόν να υπάρχει , όταν η σύγκρουση π.χ οφείλεται σε τρικυμία και ομίχλη και αυτά τα αίτια είναι τα μόνα που προκάλεσαν την σύγκρουση των πλοίων.

Τέλος , το άρθρο 235 του ΚΙΝΔ αναφέρει και την περίπτωση κατά την οποία υφίσταται αμφιβολία για τα αίτια της σύγκρουσης , δηλαδή δεν είναι εύκολο να προσδιοριστεί αν τυχαίο γεγονός ή ανωτέρα βία προκάλεσαν την σύγκρουση.

Οι ζημιές που προκαλούνται απο την σύγκρουση των πλοίων , αφορούν το πλοίο , το φορτίο , τη ζωή του πληρώματος , μέλη του οποίου είναι δυνατόν όχι μόνο να τραυματιστούν αλλά και να πεθάνουν.

Σύμφωνα με το νόμο οι ζημιές που προκαλούνται απο την σύγκρουση των πλοίων , όταν δεν υπάρχει υπαιτιότητα , βαρύνουν τους "υποστάντες " των ζημιών. Ως " υποστάντες " των ζημιών θεωρούνται οι πλοιοκτήτες των συγκρουσθέντων πλοίων. Οι πλοιοκτήτες είναι υπεύθυνοι προς το πλήρωμα και προς τους κυρίους των φορτίων , ώστε να τους αποζημιώσουν για τις ζημιές που υπέστησαν. Για το λόγο αυτό, οι πλοιοκτήτες ασφαλίζουν τόσο το πλοίο και το φορτίο όσο και το πλήρωμα που χρησιμοποιούν.

Μια δεύτερη περίπτωση σύγκρουσης πλοίων , είναι εκείνη κατά την οποία υπάρχει υπαιτιότητα σε ένα απο τα συγκρουσθέντα πλοία. Το άρθρο 236 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ , ορίζει ότι " εάν η σύγκρουσις συνέβη υπαιτιότη του ενός των πλοίων αι εντεύθεν ζημίαι βαρύνουν το υπαίτιον πλοίον ".

Σύμφωνα με το άρθρο 236 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ , όταν συγκρουστούν δύο ή περισσότερα πλοία και το ένα απο αυτά είναι υπαίτιο , δηλαδή η σύγκρουση έχει προκληθεί απο λάθος δικό του , τότε οι ζημιές που προκαλούνται απο τη σύγκρουση βαρύνουν το υπαίτιο πλοίο.

Στις εσωτερικές σχέσεις του υπαίτιου πλοίου , είναι δυνατόν η υπαιτιότητα της σύγκρουσης των πλοίων να βαρύνει τον πλοίαρχο ή το πλήρωμα. Είναι δυνατόν ακόμη να βαρύνει πταίσμα τόσο τον πλοίαρχο , όσο και το πλήρωμα. Απο άποψη πληρώματος , το πταίσμα βαρύνει τόσο όλο το πλήρωμα , όσο και μέλος ή μέλη του πληρώματος.

Ο πλοιοκτήτης ευθύνεται , όταν υπάρχει υπαιτιότητα. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει δόλος , βαριά ή ελαφρά αμέλεια. Επίσης , είναι δυνατόν να υπάρξει και δόλος του πλοίαρχου όταν π.χ για λόγους αντεκδικήσεως ο πλοίαρχος

κατευθύνει το πλοίο προς άλλο πλοίο για να το βυθίσει. Αλλά κύριως οι περιπτώσεις της σύγκρουσης προέρχονται εξ αμελείας του πλοιάρχου ή του πληρώματος.

Ο πλοιοκτήτης ευθύνεται για τις ζημιές που έχουν προκληθεί από τη σύγκρουση των πλοίων. Οι ζημιές αυτές είναι κατ' αρχήν οι ζημιές που έχουν προκληθεί στο μη υπαίτιο πλοίο, δηλαδή στο πλοίο το οποίο δεν ευθύνεται για τη σύγκρουση. Ως ζημιές στο μη υπαίτιο πλοίο θεωρούνται οι ζημιές στο πλοίο, στο φορτίο του πλοίου και οι ζημιές που προκαλούνται στην υγεία ή ο θάνατος μέλους ή μελών του πληρώματος. Επίσης, ζημιές στο μη υπαίτιο πλοίο είναι δυνατόν να προκληθούν και στους επιβάτες είτε ως βλάβη της υγείας τους, είτε ως θάνατος. Ο πλοιοκτήτης όμως ευθύνεται και για το φορτίο, το οποίο είναι φορτωμένο στο πλοίο του. Ακόμη και για τις ζημιές στην υγεία του πληρώματος και των επιβατών ή για θάνατο των προσώπων αυτών.

Είναι όμως δυνατόν να υπάρχει κύριος του πλοίου και εφοπλιστής και στο υπαίτιο και στο μη υπαίτιο πλοίο. Ο εφοπλιστής του υπαίτιου πλοίου θα ευθύνεται έναντι του κυρίου του μη υπαίτιου πλοίου για τις ζημιές σ' αυτό. Εάν υπάρχει πλοιοκτήτης στο υπαίτιο πλοίο και κύριος του πλοίου και εφοπλιστής στο μη υπαίτιο πλοίο, ο πλοιοκτήτης θα αποζημιώσει τον κύριο του πλοίου. Αν τέλος, υπάρχει κύριος του πλοίου και εφοπλιστής στο υπαίτιο πλοίο και πλοιοκτήτης στο μη υπαίτιο πλοίο, τότε ο εφοπλιστής θα αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη για τις ζημιές του πλοίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι όταν υπάρχει κύριος του πλοίου και εφοπλιστής στο υπαίτιο πλοίο, ο εφοπλιστής είναι υπεύθυνος έναντι του κυρίου του πλοίου για τις ζημιές τις οποίες υπέστη το υπαίτιο πλοίο από τη σύγκρουση.

Εκτός απο την περίπτωση σύγκρουσης πλοίων κατά την οποία υπάρχει υπαιτιότητα ενός απο τα συγκρουσθέντα πλοία , υπάρχει όμως και μια άλλη περίπτωση , η οποία δεν ρυθμίζεται απο το νόμο. Είναι , λοιπόν , δυνατό να συμβεί σύγκρουση μεταξύ τριών ή περισσότερων πλοίων , απο τα οποία υπαίτια είναι τα δύο πλοία και μη υπαίτια τα υπόλοιπα.

Ως προς της ευθύνη των υπαιτίων πλοίων έναντι των μη υπαιτίων θα εφαρμοστεί το άρθρο 926 ΑΚ. Έτσι , αν για κοινή πράξη των υπαιτίων πλοίων προήλθε η ζημιά , ευθύνονται οι πλοιοκτήτες σε ολόκληρο. Αν όμως τα υπαίτια πλοία ενέργησαν ξεχωριστά ή αν τα υπαίτια πλοία ενέργησαν συγχρόνως ή διαδοχικά και είναι δυνατόν να εξακριβωθεί τίνος πράξη επέφερε τις διάφορες ζημιές , τότε κάθε πλοίο ευθύνεται για τις ζημιές που προκάλεσε.

Η κατανομή των ζημιών στις εσωτερικές σχέσεις των υπαιτίων πλοίων γίνεται ως εξής : **Πρώτον** , αν τα υπαίτια πλοία δεν ευθύνονται σε ολόκληρο έναντι των μη υπαιτίων πλοίων , τότε κάθε υπαίτιο πλοίο ευθύνεται για τις ζημιές που προκάλεσε. **Δεύτερον** , αν τα υπαίτια πλοία ευθύνονται σε ολόκληρο , δηλαδή υπάρχει ευθύνη ανάλογα με το βαθμό του πταίσματος του κάθε πλοίου και αν δεν είναι δυνατόν να εξακριβωθεί ο βαθμός αυτός , η ζημιά κατανέμεται κατά ίσα μέρη.

Τρίτη και τελευταία περίπτωση σύγκρουσης είναι η περίπτωση της σύγκρουσης η οποία οφείλεται σε κοινή υπαιτιότητα των συγκρουσθέντων πλοίων. Το άρθρο 236 παράγραφος 2 και 3 του ΚΙΝΔ ορίζει : " Εν

περιπτώσει κοινή υπαιτιότητα έκαστον πλοίο ευθύνεται αναλόγως του βαθμού της βαρυνούσης αυτό υπαιτιότητας. Εάν δεν δύναται να καθορισθεί η αναλογία ή εν ισότητι υπαιτιότητας, η ευθύνη μερίζεται κατ' ίσα μέρη".

Ίση υπαιτιότητα υπάρχει όταν όλα τα πλοία, κατά τη σύγκρουση, βαρύνει είτε δόλος, είτε βαρεία αμέλεια, είτε ελαφρά αμέλεια.

Όταν στην περίπτωση σύγκρουσης δύο πλοίων, τα πλοία βαρύνει ίση υπαιτιότητα, τότε το κάθε πλοίο θα φέρει το μισό των ζημιών που προκλήθηκαν από τη σύγκρουση. Είναι όμως δυνατόν το ένα πλοίο να βαρύνει βαρεία αμέλεια και το άλλο πλοίο ελαφρά αμέλεια. Τότε στην περίπτωση αυτή θα υπολογιστούν οι ζημιές οι οποίες οφείλονται στην βαρεία αμέλεια και στην ελαφρά αμέλεια και μετά θα αναληφθούν οι ζημιές ανάλογα στα δύο πλοία.

III. ΕΥΘΥΝΗ ΛΟΓΩ ΘΑΝΑΤΟΥ Ή ΒΛΑΒΗΣ ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ Ή ΤΗΣ ΥΓΕΙΑΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 237 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ, ορίζεται ότι: "τα υπαίτια πλοία ενέχονται εις ολόκληρον δια τας ζημίας τας προξενηθείσας ένεκα θανάτου ή βλάβης του σώματος ή της υγείας".

Συνεπώς τα υπαίτια πλοία ευθύνονται σε ολόκληρο για τις ζημιές που προκάλεσαν σε πρόσωπα. Η ολόκληρο ευθύνη υφίστανται προς κάθε πρόσωπο, είτε αυτό ανήκει στο πλήρωμα, είτε είναι επιβάτης, είτε είναι οποιοδήποτε πρόσωπο που βρίσκεται στο πλοίο.

Ζημιές λόγω βλάβης του σώματος , υπάρχουν στην περίπτωση , π.χ κατά την οποία κοπεί χέρι ή πόδι. Ακόμη , ως ζημιά λόγω βλάβης του σώματος , θεωρείται όχι μόνο η ζημιά για σωματική βλάβη , αλλά και η ζημιά την οποία υφίσταται κάθε πρόσωπο , γιατί δεν μπορεί να ασκήσει εν μέρη ή πλήρως το επάγγελμά του.

Βλάβη της υγείας υπάρχει στην περίπτωση , π.χ κατά την οποία δεν υφίσταται σωματική βλάβη αλλά υφίσταται κλονισμός των νεύρων απο την σύγκρουση των πλοίων.

Στις περιπτώσεις βλάβης του σώματος και βλάβης της υγείας , θα καταβληθούν απο τα υπαίτια πλοία αποζημιώσεις για ηθική βλάβη και για απώλεια της ικανότητας εργασίας.

Αλλά και στην περίπτωση θανάτου , ευθύνονται τα υπαίτια πλοία σε ολόκληρο και οι πλοιοκτήτες των υπαίτιων πλοίων θα καταβάλλουν αποζημίωση για ηθική βλάβη στους συγγενείς των αποθανόντων.

IV. ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΜΕΤΑ ΤΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ

Ανεξάρτητα απο την υπαιτιότητα ή μη που βαρύνει τα πλοία κατά τη σύγκρουση , ο πλοίαρχος κάθε πλοίου υποχρεούται μετά τη σύγκρουση στην εκτέλεση ορισμένων καθηκόντων. Τα καθήκοντα αυτά είναι δύο.

Το πρώτο καθήκον του πλοίαρχου επιβάλλει το άρθρο 240 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ , το οποίο ορίζει : " μετά την σύγκρουσιν , ο πλοίαρχος εκάστου των συγκρουσθέντων πλοίων υποχρεούται να παράσχη αρωγήν προς το

έτερον πλοίων , το πλήρωμα και τους επιβάτας αυτού , εφ ' όσον δύναται να πράξη τούτο άνευ σοβαρού κινδύνου του ιδίου αυτού πλοίου , του πληρώματος και των επιβατών " .

Η υποχρέωση παροχής βοήθειας υφίσταται όχι μόνο όταν συγκρούσθηκαν δύο πλοία αλλά και περισσότερα πλοία απο δύο. Βοήθεια πρέπει να προσφερθεί , όταν π.χ τα πλοία είναι δύο. Απο κάθε πλοίο , αν το ένα πλοίο είναι δυνατόν να παραλάβει απο το άλλο τους επιβάτες , και το άλλο πλοίο να διαθέσει στο πρώτο πλοίο ένα απο τους ασυρματιστές που διαθέτει.

Κάθε πλοίο που συμμετέχει στην σύγκρουση υποχρεούται να προσφέρει βοήθεια στα άλλα πλοία , μόνο όταν δεν θέτει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο , το πλήρωμα και τους επιβάτες του.

Το δεύτερο καθήκον του πλοιάρχου επιβάλλει το άρθρο 240 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ , το οποίο ορίζει , ότι : " ωσαύτως (ο πλοίαρχος) υποχρεούται ίνα, κατά το δυνατόν , γνωρίση εις το άλλο πλοίων το όνομα και τον λιμένα της νηολογήσεως του πλοίου του , ως και τον τόπον του απόπλου και του κατάπλου " .

Σύμφωνα με το νόμο αυτό , ο πλοίαρχος υποχρεούται μετά τη σύγκρουση να συγκεντρώσει τα στοιχεία του άλλου πλοίου που έλαβε μέρος στην σύγκρουση. Τα στοιχεία αυτά είναι : το όνομα του πλοίου , το λιμάνι νηολόγησής του , ο τόπος απόπλου και τέλος ο τόπος κατάπλου του πλοίου. Ο τόπος απόπλου , είναι το τελευταίο πριν τη σύγκρουση λιμάνι στο οποίο προσέγγισε το πλοίο. Αντίθετα , ο τόπος κατάπλου , είναι το πρώτο λιμάνι το οποίο θα προσεγγίσει το πλοίο μετά τη σύγκρουση.

Με την συγκέντρωση των στοιχείων αυτών , γίνεται δυνατή η πραγματοποίηση για την παραλαβή αποζημίωσης. Έτσι , π.χ αν ένα απο τα δύο πλοία βαρύνεται με υπαιτιότητα , πρέπει να δώσει τα στοιχεία του στο άλλο πλοίο , γιατί μόνο έτσι είναι δυνατή η λήψη της αποζημίωσης με την οποία βαρύνεται.

V. ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΔΙΩΞΗ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΑ ΣΥΓΚΡΟΥΣΘΕΝΤΑ ΠΛΟΙΑ

Πολλές φορές είναι δυνατόν τα πλοία να μην συμφωνούν μεταξύ τους ως προς τις απαιτήσεις που προκύπτουν απο τη σύγκρουση και να γίνει προσφυγή στο δικαστήριο.

Πότε τα ελληνικά δικαστήρια είναι αρμόδια να εκδικάζουν περιπτώσεις σύγκρουσης πλοίων αναφέρεται στο άρθρο 242 του ΚΙΝΔ.

Το άρθρο 242 του ΚΙΝΔ , ορίζει ότι : " τα ελληνικά δικαστήρια εν περιπτώσει συγκρούσεως , έχουν δικαιοδοσίαν α) εάν ο εναγόμενος κατοική ή διαμένη εις την Ελλάδα , β) εάν το πλοίον έχη ελληνικήν ιθαγένειαν , γ) εάν η σύγκρουσις έλαβε χώραν εις τα ελληνικά ύδατα, δ) εάν η Ελλάς είναι τόπος κατασχέσεως του πλοίου , έστω και αν προ της εγέρσεως της αρωγής ήρθη η κατάσχεσις " .

Κατά την πρώτη περίπτωση του άρθρου 242 του ΚΙΝΔ , τα ελληνικά δικαστήρια είναι αρμόδια αν ο εναγόμενος κατοικεί ή διαμένει στην Ελλάδα. Δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων υφίσταται , αν κατά το χρόνο της έγερσης της αγωγής ο εναγόμενος κατοικεί ή διαμένει στην Ελλάδα. Πρέπει ως κρίσιμο χρονικό σημείο να ληφθεί υπόψη ο χρόνος της έγερσης της αγωγής , γιατί αν λαμβάναμε χρονικό σημείο μετά την έγερση της αγωγής , ο εναγόμενος , γνωρίζοντας της έγερση της αγωγής , θα επηρέαζε την δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων μεταφέροντας την κατοικία ή την διαμονή του στο εξωτερικό.

Συνεπώς , τα ελληνικά δικαστήρια είναι αρμόδια , όταν π.χ κατά την έγκριση της αγωγής ο εναγόμενος δεν βρίσκεται στην Ελλάδα , αλλά για δύο ή τρεις μήνες στο εξωτερικό. Ακόμη , όταν ο εναγόμενος διαμένει για δύο ή τρεις μήνες στην Ελλάδα κατά το χρόνο της αγωγής και κατοικεί μόνιμα στο εξωτερικό. Στην πρώτη περίπτωση , ο εναγόμενος έχει μόνο διαμονή στο εξωτερικό και κατοικεί στην Ελλάδα , ενώ στη δεύτερη περίπτωση ο εναγόμενος κατοικεί στο εξωτερικό , όμως διαμένει στην Ελλάδα.

Κατά τη δεύτερη περίπτωση του άρθρου 242 του ΚΙΝΔ , τα ελληνικά δικαστήρια είναι αρμόδια να επιληφθούν υποθέσεις σύγκρουσης , όταν το πλοίο έχει ελληνική ιθαγένεια. Εάν τόσο το ενάγον πλοίο , όσο και το εναγόμενο πλοίο έχει ελληνική ιθαγένεια , τότε τα ελληνικά δικαστήρια είναι αρμόδια.

Τα ελληνικά δικαστήρια δεν είναι αρμόδια να επιληφθούν υποθέσεις σύγκρουσης , όταν το πλοίο που πρέπει να δώσει αποζημίωση είναι αλλοδαπής σημαίας και το πλοίο που είναι να λάβει την αποζημίωση είναι ελληνικής σημαίας.

Τέλος , τα ελληνικά δικαστήρια δεν έχουν δικαιοδοσία , στην περίπτωση κατά την οποία κανένα απο τα πλοία που συγκρούσθηκαν δεν έχει ελληνική ιθαγένεια. Όντως , αν δύο ξένα πλοία συγκρουσθούν στον Ατλαντικό Ωκεανό είναι λογικό να μην είναι αρμόδια τα ελληνικά δικαστήρια.

Κατά την τρίτη περίπτωση του άρθρου 242 του ΚΙΝΔ , τα ελληνικά δικαστήρια είναι αρμόδια , όταν η σύγκρουση έγινε στα ελληνικά ύδατα.

Για ό,τι συμβαίνει στον ελληνικό χώρο είναι κατά κανόνα αρμόδια τα ελληνικά δικαστήρια. Έτσι , λοιπόν για ότι συμβαίνει στα ελληνικά ύδατα είναι αρμόδια και πάλι τα ελληνικά δικαστήρια.

Τέταρτη και τελευταία περίπτωση , κατά την οποία είναι αρμόδια τα ελληνικά δικαστήρια , είναι όταν η Ελλάδα είναι τόπος κατάσχεσης του πλοίου.

Ως πλοίο κατασχεθέν στην Ελλάδα εννοείται το πλοίο στο οποίο εγείρεται η απαίτηση αποζημίωσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ

I. ΓΕΝΙΚΑ

Αρκετές φορές το πλοίο είναι δυνατόν να βρεθεί σε κατάσταση ανάγκη με συνέπεια να κινδυνεύει το φορτίο και οι επιβάτες. Τα υπόλοιπα πλοία δεν είναι υποχρεωμένα να προβούν στην παροχή επιθαλάσσιας αρωγής, για λόγους όμως ηθικού καθήκοντος αλλά και για την είσπραξη κάποιας αμοιβής προβαίνουν στην παροχή βοήθειας.

II. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ.

Τα στοιχεία τα οποία αποτελούν αντικείμενο επιθαλάσσιας αρωγής είναι το πλοίο, τα πράγματα, ο ναύλος, το φορτίο και οι επιβάτες.

A. Πλοίο

Κατά τη διάρκεια του πλού είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί βλάβη στη μηχανή του πλοίου, η οποία δεν είναι εύκολο να διορθωθεί. Επομένως το πλοίο παραμένει στη μέση της θάλασσας και υπάρχει η περίπτωση βύθισής του σε περίπτωση τρικυμίας. Τότε άλλο πλοίο είναι σε θέση να του παρέχει την ανάλογη βοήθεια, δηλαδή να το ρυμουλκήσει και να το μεταφέρει στο λιμάνι.

B. Πράγματα

Λέγοντας πράγματα δεν εννοούμε το φορτίο , αλλά ναυτικά εξαρτήματα. Τα ναυτικά αυτά εξαρτήματα χρησιμεύουν για την πλεύση του πλοίου , τα οποία είναι δυνατόν να κινδυνεύσουν , π.χ εξ αιτίας κάποιας τρικυμίας και είναι δυνατόν να διασωθούν κατά την προσπάθεια διάσωσής τους απο άλλο πλοίο.

Γ. Ναύλος

Μετά την έναρξη του πλού είναι δυνατόν να κινδυνεύσει το πλοίο να χαθεί , να χαθεί το φορτίο με αποτέλεσμα να κινδυνεύσει και ο ναύλος. Σε αυτή την περίπτωση η σύμβαση λύεται , τα μέρη ελευθερώνονται απο τις υποχρεώσεις τους και το πλοίο το οποίο παρέχει τη βοήθεια διασώζει το άλλο πλοίο , το φορτίο , αλλά και το ναύλο. Όταν λυθεί η σύμβαση ναύλωσης , τότε δεν υπάρχει το δικαίωμα του ναύλου στον πλοιοκτήτη.

Δ. Φορτίο

Αντικείμενο επιθαλλάσιας αρωγής μπορεί να αποτελέσει και το φορτίο. Είναι δυνατόν , προκειμένου να διασωθεί το πλοίο και το φορτίο , ένα μέρος του φορτίου να ριφθεί στη θάλασσα. Αντί όμως να ριφθεί στη θάλασσα το μέρος αυτού του φορτίου , μπορεί να μεταφερθεί στο πλοίο το οποίο προέβει για παροχή βοήθειας με αποτέλεσμα να διασωθεί το φορτίο.

Ε. Επιβάτες

Τέλος , και επιβάτες υπάρχει η περίπτωση να κινδυνεύσουν μαζί με το πλοίο

και το φορτίο , αλλά και να διασωθούν. Π.χ όταν κινδυνεύσει το πλοίο , οι επιβάτες μπορούν να μεταφερθούν στο πλοίο το οποίο προέβει για τη διάσωσή τους.

III. ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΤΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ

Τα άρθρα 247 και 248 του ΚΙΝΔ , αναφέρονται στην αμοιβή των διαφόρων πλοίων τα οποία προβαίνουν στην παροχή επιθαλάσσιας αρωγής.

Η αμοιβή οφείλεται όταν η επιθαλάσσια αρωγή έχει ωφέλιμο αποτέλεσμα , το οποίο αποτέλεσμα πρέπει να αφορά ολόκληρη την επιχείρηση βοήθειας.

Ως ωφέλιμο αποτέλεσμα εννοείται η διάσωση του πλοίου , των πραγμάτων , του ναύλου , του φορτίου και των επιβατών , καθώς επίσης και το πλήρωμα του πλοίου.

Ωφέλιμο αποτέλεσμα μπορούμε να πούμε ότι υπάρχει ακόμα και όταν δεν έχει επιτευχθεί ολόκληρο το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα , αλλά μέρος αυτού. Π.χ θα υπάρξει μέρος του επιδιωκόμενου αποτελέσματος όταν θα διεσωθούν το φορτίο και οι επιβάτες , αλλά όχι το πλοίο το οποίο κινδυνεύει.

Στα πλοία τα οποία προβαίνουν στην διάσωση άλλων πλοίων τους παρέχεται και κάποια σχετική αμοιβή. Τα κριτήρια τα οποία θα ληφθούν υπόψη για τον καθορισμό της αμοιβής είναι :

- Ο χρόνος για τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν.

- Ο βαθμός της επικινδυνότητας κατά την προσπάθεια παροχής βοήθειας στο πλοίο και το πλήρωμα.

- Η επιδεξιότητα η οποία απαιτήθηκε για την παροχή βοήθειας.

- Οι καιρικές συνθήκες κάτω από τις οποίες πραγματοποιήθηκε η επιθάλασσια αρωγή.

- Οι δαπάνες οι οποίες κατεβλήθηκαν για την παροχή βοήθειας.

Οι δαπάνες αναφέρονται στα καύσιμα τα οποία δαπάνησε κατά την διάρκεια διάσωσης του πλοίου, στις διάφορες ζημιές οι οποίες προκλήθηκαν στο πλοίο , στα τρόφιμα τα οποία καταναλώθηκαν πέρα από τα προβλεπόμενα από τους επιβάτες και το πλήρωμα.

Η αμοιβή δεν μπορεί να είναι μικρότερη των δαπανών , με την προϋπόθεση ότι οι δαπάνες δεν υπερβαίνουν την αξία των διασωθέντων.

IV. Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΠΕΡΙ ΑΜΟΙΒΗΣ

Τα άρθρα 247 και 248 του ΚΙΝΔ καθορίζουν την υποχρέωση αμοιβής στο ανώτατο ύψος της , ακόμη και σε περίπτωση που δεν υπάρχει η σχετική σύμβαση μεταξύ των μερών.

Υπάρχει , όμως , και η περίπτωση να έχει συναφθεί σύμβαση σχετικά με την θαλάσσια αρωγή.

Η σύμβαση σχετικά με την θαλάσσια αρωγή μπορεί να μην αναφέρει κάποιο συγκεκριμένο αντικείμενο , αλλά μόνο ότι το πλοίο το οποίο κινδυνεύει δέχεται βοήθεια από κάποιο άλλο πλοίο και ότι το πλοίο αυτό είναι

υποχρεωμένο να παρέχει οποιασδήποτε μορφή βοήθειας. Στην περίπτωση αυτή η αμοιβή καθορίζεται εκ των υστέρων απο τα μέρη και αν αυτό δεν είναι εφικτό , τότε καθορίζεται απο το δικαστήριο.

Υπάρχει , όμως , η περίπτωση όπου η σύμβαση περιέχει και άλλους όρους , όπως και όρους σχετικούς με την αμοιβή.

Η σύμβαση σχετικά με την θαλάσσια αρωγή μπορεί να πραγματοποιηθεί τόσο προφορικά , όσο και γραπτά.

Σε μια γραπτή σύμβαση επιθαλάσσιας αρωγής οι όροι της μπορούν να αποδειχθούν ευκολότερα σε σχέση με μία προφορική. Στην προφορική σύμβαση επιθαλάσσιας αρωγής μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μάρτυρες αξιωματικοί και άλλα μέλη του πληρώματος οι οποίοι ήταν παρόν κατά τη σύναψη της σύμβασης.

Η σύμβαση της επιθαλάσσιας αρωγής μπορεί να συναφθεί απο τον πλοίαρχο και απο τον πλοιοκτήτη.

V. ΜΗ ΥΠΑΡΞΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ

Υπάρχει και η περίπτωση όπου μεταξύ των μερών δεν έχει συμφωνηθεί το οφειλόμενο ποσό για την παροχή βοήθειας. Το ποσό αυτό , σε αυτή την περίπτωση καθορίζεται , απο το δικαστήριο.

Το δικαστήριο , προκειμένου να καθορίσει το οφειλόμενο ποσό , λαμβάνει υπόψη του τους εξής παράγοντες :

α) Το επιτευχθέν αποτέλεσμα , τις προσπάθειες που κατάβαλλε το πλήρωμα για την παροχή βοήθειας , το κίνδυνο τον οποίο διέτρεξαν το πλοίο καθώς και οι επιβάτες , το πλήρωμα και το φορτίο , τα έξοδα τα οποία πραγματοποιήθηκαν και οι ζημιές οι οποίες επίσης πραγματοποιήθηκαν. β) Η αξία των διασωθέντων πραγμάτων.

Το ποσό της αμοιβής καθορίζεται σε χρήμα. Υπάρχει και η περίπτωση να καθορισθεί σε είδος , π.χ η αμοιβή θα προκύπτει απο 10 % του διασωθέντος φορτίου.

VI. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ.

Το τελευταίο ζήτημα το οποίο πρέπει να εξεταστεί είναι η κατανομή της αμοιβής. Τα ζητήματα αυτά επιλύουν τα άρθρα 251 και 252 του ΚΙΝΔ.

Σύμφωνα με το άρθρο 251 , ορίζεται ότι : " εάν η αρωγή παρεσχέθη υπό του πλοίου , το ήμισυ της αμοιβής ανήκει εις τον πλοιοκτήτην , το τέταρτο εις τον πλοίαρχον και το υπόλοιπον τέταρτον εις το πλήρωμα, πάσα δ' εναντίαν συμφωνία είναι άκυρος ".

Για να ισχύσουν τα ποσοστά του άρθρου 251 πρέπει η αμοιβή να παρασχεθεί υπό του πλοίου , όταν δηλαδή , το πλοίο το οποίο προσφέρει τη βοήθεια ρυμουλκεί το ακυβέρνητο πλοίο , ή όταν το πλήρωμα και οι επιβάτες του πλοίου το οποίο κινδυνεύει , μεταβιβάζονται στο πλοίο το οποίο παρέχει τη βοήθεια.

Αντίθετα , είναι δυνατόν η επιθαλάσσια αρωγή να παρέχεται μόνο υπό του πληρώματος. Αυτό συμβαίνει , όταν τα μέλη του πληρώματος του πλοίου το οποίο παρέχει τη βοήθεια μεταβιβάζονται στο κινδυνεύον πλοίο και επισκευάζουν την μηχανή προκειμένου να συνεχίσει το ταξίδι του. Σε αυτή την περίπτωση ο νόμος δεν ορίζει τον τρόπο κατανομής της αμοιβής. Είναι λογικό ότι η αμοιβή θα κατανεμηθεί μεταξύ των μελών που παρείχαν την βοήθεια.

Το άρθρο 252 του ΚΙΝΔ ορίζει ότι : " η διανομή της αμοιβής ρυθμίζεται συμφώνως προς το δίκαιον της σημαίας του παρασχόντος την αρωγήν ή του διασώσαντος πλοίου " .

Η ρύθμιση του άρθρου αυτού έχει πρακτική σημασία , σε περίπτωση που το πλοίο το οποίο παρέχει τη βοήθεια και το πλοίο την αποδέχεται έχουν διαφορετική σημαία.

Η διανομή της αμοιβής είναι εσωτερική υπόθεση του πλοίου και πρέπει να καθορισθεί με βάση την σημαία την οποία φέρει το πλοίο.

Πρόβλημα , όμως , προκύπτει ως προς την διανομή της αμοιβής , όταν θα υπάρξουν δύο πλοία τα οποία θα παρέχουν βοήθεια στο πλοίο το οποίο κινδυνεύει.

Π.χ , αν το ένα πλοίο προσέφερε Α υπηρεσίες και το άλλο πλοίο προσέφερε Β υπηρεσίες , τότε η αμοιβή θα χωρισθεί και κάθε πλοίο θα προβεί κατά το δίκαιο της σημαίας του στη διανομή της αναλογήσας αμοιβής. Σε περίπτωση που δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθεί τι είδους υπηρεσίες προσέφερε το κάθε πλοίο αλλά είναι εύκολο να διαπιστωθεί ποιο πλοίο πρωτοστάτησε

στην παροχή της επιθαλάσσιας αρωγής , τότε θα εφαρμοστεί για την διανομή της αμοιβής ότι προβλέπει το δίκαιο της σημαίας του πρωτοστιανήσαντος πλοίου. Σε περίπτωση που το πλοίο φέρει την ελληνική σημαία , τότε οι δύο πλοιοκτήτες θα πάρουν το μισό της αμοιβής , οι δύο πλοίαρχοι το τέταρτον και το τελευταίο τέταρτο θα το πάρουν τα πληρώματα.

I. ΓΕΝΙΚΑ

Παρ ' όλη την μεγάλη ανάπτυξη και πρόοδο της ελληνικής ναυτιλίας η ναυτική επιχείρηση αντιμετωπίζει μεγάλους κινδύνους.

Απο τους κινδύνους της ναυτικής επιχείρησης είναι δυνατόν να απαλλαγούν τα πρόσωπα τα οποία αναλαμβάνουν αυτήν , κάνοντας ασφαλιστική σύμβαση.

II. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Το αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης είναι κάθε έννομο συμφέρον , περιλαμβανομένου και του ελπιζομένου κέρδους.

Το έννομο συμφέρον αφορά το πλοίο , το φορτίο , το ναύλο. Ο νόμος αναφέρει και το συμφέρον (κέρδος) το οποίο θεωρείται ελπιζομένον.

Ως ελπιζομένον κέρδος είναι το κέρδος το οποίο αναμένεται απο την άφιξη των αγαθών στο τόπο προορισμού.

III. ΕΝΑΡΞΗ ΚΑΙ ΛΗΞΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Όσον αφορά την έναρξη και λήξη της ασφάλισης , υπάρχουν ερμηνευτικοί κανόνες στα άρθρα 262 , 263 και 264 του ΚΙΝΔ. Το άρθρο 262 αφορά την έναρξη και λήξη του χρόνου ασφάλισης ανεξάρτητα αν πρόκειται για ασφάλιση πλοίου ή φορτίου , ενώ τα άρθρα 263 και 264 αφορούν την ασφάλιση κατά πλούν επί ασφαλίσεως του πλοίου και επί ασφαλίσεως του φορτίου.

Σύμφωνα με το άρθρο 262 του ΚΙΝΔ , ορίζεται ότι : " επί της κατά χρόνον ασφαλίσεως , αυτή άρχεται απο της χρονολογίας του ασφαλιστηρίου ". Το εδάφιο αυτό αφορά ασφάλιση κατά χρόνο , δηλαδή ασφάλιση της οποίας η διάρκεια καθορίζεται κατά χρονικά διαστήματα , δηλαδή ημέρας , εβδομάδας , μήνας. Η ημερομηνία αφορά την ημέρα σύναψης της ασφαλιστικής σύμβασης.

Ως προς την λήξη της ασφάλισης το άρθρο 262 ορίζει τα εξής : " εάν ο χρόνος της ασφαλίσεως λήξη διαρκούντος του πλου , αυτή παρατείνεται και λήγει την επομένη της ημέρας καθ ' ήν το πλοίον ηγκυροβόλησε και προσεδέθη εις τον λιμένα του τελικού προορισμού".

Αν η ασφάλιση λήξη κατά τη διάρκεια του πλου τότε ισχύουν όσα ορίζει το άρθρο 262 του ΚΙΝΔ. Αν , όμως , η ασφάλιση λήξη μετά ή κατά την αγκυροβόληση και πρόσδεση του πλοίου στο λιμάνι του τελικού του προορισμού , η ασφάλιση θα λήξη μετά την λήξη του χρονικού διαστήματος που έχει συμφωνηθεί.

Το άρθρο 263 ορίζει ότι : " επί ασφαλίσεως του πλοίου κατά πλουν ο κίνδυνος καλύπτεται απο της έναρξεως της φορτώσεως ή της παραλαβής του έρματος , μέχρι της εκφορτώσεως " .

Το πρώτο ζήτημα το οποίο δημιουργείται είναι πότε αρχίζει η κάλυψη του κινδύνου , απο την έναρξη της φορτώσεως ή απο την έναρξη της παραλαβής του έρματος.

Πρώτη περίπτωση : είναι δυνατόν η έναρξη φόρτωσης και η παραλαβή του έρματος να συμπίπτουν. Στην περίπτωση αυτή ο κίνδυνος καλύπτεται απο την έναρξη της φόρτωσης και την έναρξη της παραλαβής του έρματος.

Δεύτερη περίπτωση : είναι δυνατόν η έναρξη της φόρτωσης να γίνεται πριν απο την παραλαβή του έρματος. Στην περίπτωση αυτή ο κίνδυνος καλύπτεται απο το χρονικό διάστημα που πραγματοποιήθηκε η έναρξη της φόρτωσης.

Τρίτη περίπτωση : είναι δυνατόν η παραλαβή του έρματος να πραγματοποιείται πριν απο την έναρξη της φόρτωσης. Στην περίπτωση αυτή ο κίνδυνος καλύπτεται απο το χρονικό διάστημα που πραγματοποιήθηκε η παραλαβή του έρματος.

Τέλος , το άρθρο 264 του ΚΙΝΔ προσδιορίζει πότε λαμβάνει χώρα η έναρξη φόρτωσης και εκφόρτωσης. Η έναρξη φόρτωσης πραγματοποιείται όταν τα εμπορεύματα δεν είναι πλέον στην ξηρά , ενώ η εκφόρτωση πραγματοποιείται όταν τα εμπορεύματα έχουν φτάσει στην ξηρά και συγκεκριμένα στο λιμάνι προορισμού. Υπάρχει, όμως , και η περίπτωση

όπου τα εμπορεύματα δεν εκφορτώνονται αμέσως , επομένως η ασφάλιση θα λήξει μετά απο τριάντα ημέρες απο τον κατάπλου του πλοίου στο λιμάνι προορισμού.

IV. ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ

Το άρθρο 269 του ΚΙΝΔ ορίζει ότι : " ο ασφαλιστής ενέχεται δια τας απωλείας και τας ζημίας αίτινες προκαλούνται εξ οιασδήποτε γεγονότος συμβάντος κατά τον πλούν , συμπεριλαμβανομένης και της κλοπής " .

Ο ασφαλιστής ευθύνεται στην θαλάσσια ασφάλιση για οποιοδήποτε γεγονός κατά τη διάρκεια του πλου και όχι μόνο για ορισμένα γεγονότα , όπως συμβαίνει σε άλλες ασφαλιστικές συμβάσεις , π.χ στην ασφάλιση πυρός.

Βάση του άρθρου 269 του ΚΙΝΔ , δημιουργείται ερώτημα αν καλύπτονται και οι κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας. Ως κίνδυνος της ναυσιπλοΐας θεωρείται κάθε γεγονός το οποίο πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια του πλού και προκύπτει απώλεια ή ζημιά , π.χ να υπάρξει κάποιο ναυάγιο λόγω τρικυμίας με αποτέλεσμα την απώλεια του πλοίου και του φορτίου ή ακόμα και γεγονότα τα οποία συνέβησαν στην ξηρά , π.χ κλοπή. Επομένως σύμφωνα με το άρθρο 269 του ΚΙΝΔ , καλύπτονται όλοι οι κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας.

V. ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Η λύση της ασφαλιστικής σύμβασης πραγματοποιείται όταν το πλοίο εκτεθεί σε πολεμικούς κινδύνους και αν αυτό συμβεί κατά τη διάρκεια του πλού , η λύση επέρχεται όταν το πλοίο φτάσει στο πρώτο λιμάνι.

Ως πολεμικοί κίνδυνοι θεωρούνται κάθε πολεμική πράξη ή και οποιοδήποτε γεγονός το οποίο πραγματοποιήθηκε μετά την λήξη πολέμου , αλλά εξαιτίας αυτού.

Ως πρώτο λιμάνι μπορεί να θεωρηθεί το λιμάνι εκκινήσεως ή και το λιμάνι προορισμού , ενώ ως πρώτο λιμάνι δεν χρειάζεται να είναι το πλησιέστερο λιμάνι.

VI. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΞΙΑ

Το άρθρο 268 του ΚΙΝΔ ορίζει ότι : " το ασφάλισμα καθορίζεται κατά την αξίαν ή είχαν τα ασφαλισθέντα καθ ' όν χρόνον ήρξατο η ασφαλιστική κάλυψις , επί δε του φορτίου προστίθενται τα έξοδα φορτώσεως και εκφορτώσεως , ο ναύλος και το ασφάλιστρον " .

Το ασφάλισμα καθορίζεται απο την αξία που είχαν τα ασφαλισμένα εμπορεύματα κατά τον χρόνο έναρξης της ασφαλιστικής κάλυψης. Κατά την έναρξη της ασφαλιστικής κάλυψης η τιμή η οποία θα ληφθεί υπόψη είναι η αγοραία τιμή.

Σύμφωνα με το άρθρο λαμβάνονται υπόψη και άλλες δαπάνες εκτός απο την αξία του φορτίου , οι οποίες δαπάνες πραγματοποιήθηκαν κατά την έναρξη της ασφαλιστικής κάλυψης. Αυτές οι δαπάνες είναι : τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης , ο ναύλος και το ασφάλιστρο.

Όσον αφορά για τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης , αν έχουν καταβληθεί προστίθονται στην αξία του φορτίου κατά την έναρξη της ασφαλιστικής κάλυψης ή οφείλονται μέχρι το τέλος της ασφαλιστικής περιπτώσεως.

Όσον αφορά το ναύλο θα ληφθεί υπόψη ο μικτός ναύλος για το λόγο ότι καταβάλλεται μικτός ναύλος απο το πρόσωπο το οποίο τον καταβάλλει.

Τέλος , για την ανεύρεση της ασφαλιστικής αξίας λαμβάνεται υπόψη και το ασφάλιστρο.

VII. ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ

Η έννοια της εγκατάλειψης ορίζεται στο άρθρο 280 του ΚΙΝΔ : " ο ασφαλισμένος δικαιούται να εγκαταλείψει εις τον ασφαλιστή τα ασφαλισθέντα αντικείμενα και να απαιτήσει το οφειλόμενον επί ολικής απώλειας ασφάλισμα , εις τας περιπτώσεις και υπό τους όρους των επομένων άρθρων ".

Σύμφωνα με το άρθρο το δικαίωμα εγκατάλειψης μπορεί να το ασκήσει το άτομο το οποίο είναι ασφαλισμένο και να εγκαταλείψει στον ασφαλιστή τα ασφαλισμένα αντικείμενα. Π.χ , σε περίπτωση που υπάρχει φορτίο το οποίο αποτελείται απο 10 κιβώτια ασφαλισμένα και 10 κιβώτια μη ασφαλισμένα ή ασφαλισμένα σε άλλο ασφαλιστή , το πρόσωπο το οποίο τα έχει ασφαλίσει σε κάποιον ασφαλιστή θα ασφαλίσει μόνο τα 10 κιβώτια τα οποία είναι ασφαλισμένα , όχι όμως και τα υπόλοιπα 10.

Προϋποθέσεις οι οποίες ισχύουν για την πραγματοποίηση της εγκατάλειψης είναι :

α) το πλοίο , λόγω κάποιου θαλάσσιου γεγονότος , περιήλθε σε κατάσταση ανικανότητας για πλεύση και δεν μπορεί να επισκευασθεί.

β) τα έξοδα για την ανέλκυση , την επισκευή και την επαναφορά του πλοίου το οποίο έχει υποστεί βλάβη σε κατάσταση ικανό για πλεύση , υπερβαίνουν τα τρία τέταρτα της ασφαλιστικής αξίας ή όταν η επισκευή δεν είναι εφικτή στον τόπο του ατυχήματος.

γ) απο την τελευταία είδηση του πλοίου τουλάχιστον τρεις μήνες όταν πρόκειται για μηχανοκίνητο πλοίο , για πέντες μήνες όταν πρόκειται για ιστιοφόρο.

Η δήλωση εγκατάλειψης πρέπει να κοινοποιηθεί στον ασφαλιστή , με αποτέλεσμα μέσα σε τριάντα ημέρες η μεταβίβαση κυριότητας να περιέλθει στον ασφαλιστή καθώς και τα ασφαλισμένα αντικείμενα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ΔΕΛΟΥΚΑ, Ναυτικό Δίκαιο, Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1979, έκδοση 2^η
- ΚΙΑΝΤΟΥ – ΠΑΜΠΟΥΚΗ Α., Ναυτικό Δίκαιο, εκδόσεις Σάκκουλα, έκδοση 2^η 1989 και έκδοση 3^η 1993
- ΚΙΑΝΤΟΥ Δ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, τεύχος Α' και τεύχος Β', εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1974 – 1975
- ΛΟΥΚΟΠΟΥΛΟΣ Α., Στοιχεία Εμπορικού Δικαίου, εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα - Κομοτηνή 1991
- ΡΟΚΑ Ν. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, Ναυτικό Δίκαιο, Αθήνα 1968

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Άρθρον 1

Πλοίον, κατά την έννοια του νόμου, είναι πάν σκάφος, χωρητικότητας καθαράς τουλάχιστον δέκα κόρων προωρισμένον όπως κινήται αυτοδυνάμως εν τη θαλάσση.

Αι διατάξεις των τρίτου, τετάρτου, έκτου, εβδόμου, δωδεκάτου, δεκάτου τρίτου και δεκάτου τετάρτου τίτλου του παρόντος νόμου εφαρμόζονται αναλόγως και επί παντός άλλου πλωτού ναυπηγήματος.

Άρθρον 2

Το ελληνικόν πλοίον εγγράφεται εις νηολόγιον του κράτους.

Η πράξις της νηολογήσεως αναγράφει το όνομα και την ιθαγένειαν του πλοιοκτήτου, διορισμόν αντικλήτου κατοικούντος εν Ελλάδι, τον τίτλον κτήσεως της κυριότητος, το όνομα του πλοίου, το διεθνές σήμα, τας επι τη βάσει επισήμου καταμετρήσεως διαστάσεις και χωρητικότητα, το είδος της κινητηρίου δυνάμεως, προκειμένου δε περί μηχανικίνητου πλοίου και την δύναμη της μηχανής.

Η πράξις της νηολογήσεως χρονολογείται και υπογράφεται υπο του φύλακος του νηολογίου.

Κεκυρωμένον αντίγραφο του τίτλου της κυριότητος κατατείνεται και τηρείται παρά τω φύλακι του νηολογίου.

Άρθρον 5

Επί συμβάσεως ναυπηγήσεως, εκτός αντιθέτου συμφωνίας, εφαρμόζονται αι περί μισθώσεως έργου διατάξεις του Αστικού Κώδικος, πλην των άρθρων 683, 693 και 695.

Άρθρον 6

Προς μεταβίβασιν της κυριότητος πλοίου απαιτείται συμφωνία μεταξύ του κυρίου και του αποκτώντος ότι δια νόμιμον τινά αιτίαν μετατίθεται εις αυτόν η κυριότης. Η συμφωνία γίνεται εγγράφως και υποβάλλεται εις καταχώρισιν εν τω νηολόγιω.

Άνευ της κατά το προηγούμενον εδάφιον εγγραφής δεν επέρχεται η μεταβίβασις της κυριότητος του πλοίου.

Άρθρον 8

Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως αι διατάξεις των άρθρων 1192 εως 1195, και 1199 εως 1204 του Αστικού Κώδικα.

Άρθρον 10

Όταν συγκύριοι πλοίου συνεκμεταλλεύονται αυτό (συμπλοιοκτησία), εκτός εναντίας συμφωνίας, εφαρμόζονται αι διατάξεις του παρόντος τίτλου.

Άρθρον 18

Η υπό του διαχειριστού, εντός των ορίων της εξουσίας αυτού συναφθείσα δικαιοπραξία, ενεργεί υπέρ και κατά των συμπλοιοκτητών, και αν έτι ούτοι δεν προσαρμόζονται εν αυτή.

Άρθρον 20

Εάν ληφθή απόφασις περί επισκευής του πλοίου εις μεγάλην έκτασιν ή περί καταβολής δι ήν χωρεί ή κατά τα αρθρά 85 επ., παραχώρησις, πας μη συνσινέσας συμπλοιοκτήτη δύναται να απαλλαγή της προς εκτέλεσιν της αποφάσεως ταύτης υποχρεώσεως του, διαθέτων άνευ αποζημιώσεως την μερίδα τον υπέρ των λοιπών συμπλοιοκτητών κατά λόγου των μερίδων των.

Άρθρον 21

Συμπλοιοκτήτης, όστις είναι και μέλος του πληρώματος δικαιούται, εάν απολυθή να ζητήση όπως οι λοιποί συμπλοιοκτήται εξαγοράσουν την μερίδα του. Το τίμημα καθορίζεται υπό του δικαστηρίου, μετά γνωμοδότησιν πραγματογνωμόνων. Η κυριότης δεν μεταβιβάζεται προ της καταβολής του τιμήματος.

Άρθρον 28

Έκαστος των συμπλοιοκτητών εκποιεί ελευθέρως την επι του πλοίου μερίδα του, η δε εκποίηση ενεργεί έναντι των λοιπών συμπλοιοκτητών αφ' ης εγνωστοποιήθη εις αυτούς ή τον διαχειριστήν.

Ο αποκτών υπεισέρχεται αυτοδικαίως εις την περί συμπλοιοκτησίας σύμβασιν.

Ο μεταβιβάσας και ο αποκτών ευθύνονται εις ολόκληρον δια τας μέχρι της γνωστοποιήσεως της εκποίησησεως αναληφθείσας υποχρεώσεις.

Ο αποκτών δύναται να προβή εις παραχώρησιν της μερίδος του, κατά τα εν άρθρο 85 επ. οριζόμενα δια τας υποχρεώσεις του προηγούμενου εδαφίου.

Άρθρον 36

Συμπλοιοκτησία δύναται να υπάρξη και επί του πλοίου ναυπηγούμενου, εφαρμοζομένων αναλόγως των διατάξεων του παρόντος τίτλου.

Άρθρον 38

Ο πλοιοκτήτης δύναται κατά πάντα χρόνον να καταγγείλη την σύμβασιν, μη υποχρεούμενος να τηρήση προθεσμία καταγγελίας. Εναντία συμφωνία είναι άκυρος.

Ο πλοιοκτήτης, καταγγέλων την σύμβασιν, ελλείψη εναντίας συμφωνίας, δεν υποχρεούται εις αποζημιώσιν.

Άρθρον 40

Ο πλοίαρχος ευθύνεται δια παν πταίσμα.

Άρθρο 47

Ο πλοίαρχος διαρκούντος του πλού, δύναται, εις περίπτωσην επειγούσης ανάγκης, εν ονόματι του πλοιοκτήτου να κοινοποιεί έγγραφα να λαμβάνει συντηρητικά μέτρα και να εγείρη αγωγών δια παν ότι αφορά εις το πλοίον ή το φορτίον.

Ο πλοίαρχος υπο τας προϋποθέσεις της προηγούμενης παραγράφου, δύναται εν ονόματι των φορτωτών να λάβη συντηρητικά μέτρα.

Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως αι περί διοικήσεως αλλοτρίων διατάξεις.

Άρθρο 48

Εάν το πλοίον ευρίσκεται εις τόπον διάφορον της κατοικίας του πλοιοκτήτου, η κοινοποίησης διαδικαστικών ή εξωδίκων εγγράφων δύναται να γίνη εις τον πλοίαρχον.

Άρθρον 52

Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως αι διατάξεις περί πληρώματος, εφ' όσον προσαρμόζονται εις την φύσιν του λειτουργήματος του πλοίαρχου.

Άρθρον 53

Η σύμβασις ναυτολογήσεως συνομολογείται μετά του πλοίαρχου, συντελείται δε δια της εγγραφής αυτής εις το ναυτολόγιον.

Η εγγραφή ενεργείται υπότου λιμενάρχου ή του προξένου.

Άρθρον 68

Πάσα σύμβασις ναυτολογήσεως λύεται και εκ των κάτωθι λόγων:

- α) της απώλειας του πλοίου
- β) της αποβολής της ελληνικής σημαίας
- γ) της εκποιήσεως εις δημόσιον πλειστηριασμόν

Άρθρον 69

Ο πλοίαρχος δικαιούται εις υπαναχώρησιν ,

- α) λόγω ανικανότητας του πλοίου προς πλούν
- β) λόγω παρανόμου απουσίας του ναυτικού

Άρθρον 72

Η σύμβασις ναυτολογήσεως δύναται κατά πάντα χρόνον να λυθή δια καταγγελίας υπο του πλοίαρχου, μη υποχρεομένου όπως τήρηση προθεσμίαν καταγγελίας.

Άρθρον 73

Σύμβασις ναυτολογήσεως αορίστου χρόνου, παρελθόντος έτους απο της συνομολογήσεως αυτής, δύναται να λυθεί υπο του ναυτικού δια καταγγελίας. Η λύσις επέρχεται άμα τη παρόδω της προθεσμίας καταγγελίας, ήτις δω δύναται να είναι μικρότερα των επτά ημερών, παρατεινόμενη μέχρι του κατάπλου εις λιμένα.

Ο ναυτικός και προ της παρόδου έτους δικαιούται να καταγγείλη την σύμβασιν, εφ' όσον χρόνον το πλοίον ευρίσκεται εις ελληνικόν λιμένα.

Άρθρον 74

Σύμβασις ναυτολογήσεως ωρισμένου ή αορίστου χρόνου δύναται να καταγγελθή υπό του ναυτικού κατά πάντα χρόνον εαν ο πλοίαρχος υποπέση εις βαρείαν παράβασιν των έναντι του ναυτικού καθηκόντων.

Άρθρον 84

Ο πλοιοκτήτης ενέχεται εκ των δικαιπραζιών ας επεείρησεν ο πλοίαρχος κατά την εκτέλεσιν των ανατεθειμένων εις αυτόν καθηκόντων.

Ο πλοιοκτήτης ευθύνεται ωσαύτως εκ των αδικπραζιών τας οποίας διέπραξεν πλοίαρχος, το πλήρωμα ή ο πλοηγός κατά την εκτέλεσιν των ανατεθειμένων εις αυτούς καθηκόντων.

Άρθρον 85

Ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται των εκ του προηγουμένου άρθρου υποχρεώσεων, παραχωρών το πλοίον και τον μικτόν ναύλο. Εις την παραχώρησιν δικαιούται ο πλοιοκτήτης και όταν ούτος ως πλοίαρχος διέπραξεν αδικπραζίαν εξ αμελείας.

Η παραχώρησις δεν περιλαμβάνει τα ασφάλισμα. Τούτο δεν ισχύει επι απαιτήσεων εξ ατυχημάτων εις πρόσωπα.

Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται ν' αναπληρώση τα ποσά άτινα, ένεκα προνομίου ή υποθήκης, ήθελον προαφαιρεθεί εκ της αξίας του πλοίου και του ναύλου παρά δανειστών έχόντων κατά του πλοιοκτήτου απαιτήσιν, ης ούτος δεν δύναται ν' απαλλαγή δια παραχωρήσεως.

Άρθρον 105

Ο εκμεταλλεόμενος δι' εαυτόν πλοίον ανήκον εις άλλον (εφοπλιστής) οφείλει να δηλώση τούτο εγγράφως από κοινού μετά του κυρίου του πλοίου εις την λιμενικής αρχήν του τόπου της νηολογήσεως.

Η δήλωσις, περιλαμβάνουσα το όνομα, την ιθαγένειαν και την κατοικίαν του εφοπλιστού, την διάρκεια της εκμεταλλεύσεως, ως και τα χαρακτηριστικά του πλοίου, καταχωρίζεται εις το νηολόγιον και σημειούται εις το έγγραφον εθνικότητας του πλοίου.

Μη -γενομένης τοιαύτης δηλώσεως ο κύριος του πλοίου τεκμαίρεται ότι εκμεταλλεύεται τούτον δι εαυτόν.

Ο εφοπλιστής έχει το κατά τας διατάξεις του παρόντος τίτλου δικαίωμα παραχωρήσεως.

Άρθρον 106

Ο εφοπλιστής, εκτός εναντίας συμφωνίας, διορίζει τον πλοίαρχον.

Αι εκ του εφοπλισμού απορρέουσαι απαιτήσεις ασκούνται και κατά του πλοίου. Εν περιπτώσει παραχωρήσεως κατά το άρθρον 85 υπο του εφοπλιστού, ο πλοιοκτήτης δικαιούται να αντικαταστήση ταύτην δια της κατά το άρθρο 86, εδ. 1 παραχωρήσεως.

Άρθρον 107

Η σύμβασις ναυλώσεως έχει ως αντικείμενον την έναντι ανταλλάγματος:

α) χρησιμοποίησιν του πλοίου εν όλω (ολική ναύλωσις) ή εν μέρει (μερική ναύλωσις) προς ενέργειαν θαλασσίας μεταφοράς.

β) μεταφοράν πραγμάτων δια θαλάσσης (σύμβασις μεταφοράς πραγμάτων)

γ) μεταφοράν επιβατών δια θαλάσσης (σύμβασις μεταφοράς επιβατών).

Επί της συμβάσεως μεταφοράς πραγμάτων, εφ' όσον άλλο τι δεν ορίζεται υπο του νόμου ή δεν συνομολογείται ρητώς ή δεν πρικόπτει εκ της σχέσεως, εφαρμόζονται αι διατάξεις περί ολικής ή μερικής ναυλώσεως.

Η μεταφορά επιβατών ρυθμίζεται υπο των ειδικών διατάξεων του κεφαλαίου Ζ' του παρόντος τίτλου.

Άρθρον 111

Ο εκναυλωτής υποχρεούται να έχη το πλοίον κατάλληλον προς θαλασσοπλοϊαν και εν γένει την αντίστοιχον προς το σκοπό της ναυλώσεως κατάστασιν, εξοπλισμόν, εφοδιασμόν, και επάνδρωσιν (καταλληλότης προς πλούν). Υποχρεούται να διατηρή του προς απόθεσιν του φορτίου χώρους, περιλαμβανομένων και των ψυγείων, εις την κατάστασιν, ήτις απαιτείται δια την κατάλληλον τοποθέτησιν και προσήκουσαν διατήρησιν των πραγμάτων (καταλληλότης προς διατήρησιν του φορτίου).

Άρθρον 112

Ο εκναυλωτής υποχρεούται:

α) να φέρη το πλοίον εις τον τόπο της φορτώσεως και αναλόγως των τοπικών συνθηκών εις την ενδεδειγμένην δια την φόρτωσιν θέσιν.

β) να ενεργήση ιδίαις δαπάναις απο της προκυμαίας ή της φορτηγίδος την φόρτωσιν και την στοιβασίαν και να επιμελήται της καλής διατηρήσεως του φορτίου κατά την διάρκειαν του πλοΐ.

Άρθρον 113

Ο εκναυλωτής δεν δικαιούται να ενεργήση την μεταφοράν δια πλοίου άλλου η του συμφωνηθέντος. Δεν δικαιούται επίσης εις μεταμόρφωσιν, εκτός επι αναπόφευκτου ανάγκης.

Άρθρον 115

Επι ολικής ναυλώσεως και αν έτι ο ναυλωτής δεν δίδη προς φόρτωσιν φορτίον αντιστοιχούν προς ολόκληρον των χώρον του πλοίου ο εκναυλωτής δεν δικαιούται να φορτώση εις τον απομένοντα χώρον, υποχρεούμενος άλλως εις καταβολήν του αντιστοίχου ναύλου.

Επί ολικής ή μερικής ναυλώσεως ο εκναυλωτής, εφ' όσον η παροχή του δεν καθίσταται επαχθεστέρα, υποχρεοται να δεχθή προς φόρτωσιν πράγματα διάφορα των ετη συμβάσει καθοριζομένων.

Άρθρον 119

Δια την υπεραναμονήν ο εκναυλωτής δικαιούται εις πρόσθετον αντάλλαγμα οριζόμενον κατ' επιεικήν κρίσιν. Εις την υπεραναμονήν συνυπολογίζονται αι κατά την διάταξιν του άρθρου 117 εδ. 3 ημέραι αργίας και αδυναμίας φορτώσεως.

Άρθρον 120

Παρελθόντος του χρόνου αναμονής, ως και του χρόνου υπεραναμονής εφ' όσον υφίσταται και δια ταύτην υποχρέωσις, ο εκναυλωτής δεν υποχρεούται εις περαιτέρω αναμονήν, εάν ειδοποιήση τον ναυλωτήν τρείς πλήρεις ημέρας προ του απόπλου, συνυπολογιζομένων και των μη εργάσιμων.

Άρθρον 125

Ο εκναυλωτής υποχρεούται, επί τη αιτήσει του ναυλωτού, να παραδώση εις τούτον έγγραφον αποδεικτικόν της γενομένης φορτώσεως (φορτωτική).

Η φορτωτική περιέχει: α) καθορισμόν του εκναυλωτού, του ναυλωτού, του παραλήπτου, του πλοίου και του πλοιάρχου, β) καθορισμόν των λιμένων φορτώσεως και προορισμού, γ) τας περί ναύλου συμφωνίας, δ) τα προς διάκρισιν των φορτωθέντων πραγμάτων σημεία, ως ταύτα καθωρίσθησαν γραπτώς υπό του φορτωτού και εφ' όσον τα σημεία επί των φορτωθέντων πραγμάτων ή των περικαλυμμάτων αυτών κατά τοιούτον τρόπον, ώστε να προσδοκάται ότι θα παραμείνουν ευδιάκριτα μέχρι πέρατος του πλού, ε) τον εις δέματα ή τεμάχια αριθμόν ή την κατά βάρος ποσότητα, ως τα στοιχεία ταύτα εδηλώθησαν εγγράφως υπό του φορτωτού, στ) την εν γένει κατάστασιν των εμπορευμάτων, ως αυτή εμφανίζεται κατά την φόρτωσιν, ζ) χρονολογίαν εκδόσεως.

Ο εκναυλωτής δεν υποχρεούται να περιλάβη εις την φορτωτικήν διακριτικά σημεία ή δηλώσεις περί αριθμού ή βάρους των φορτωθέντων, εφ' όσον έχει εύλογον αιτών να θεωρή τα στοιχεία ταύτα ως μη αντιστοιχούντα ακριβώς προς τα φορτωθέντα πράγματα ή δεν έχει, κατ' εύλογον κρίσιν, δυνατότητα ελέγχου της ακριβείας αυτών.

Εάν εις τον ναυλωτήν έχη δωθεί προσωρινή απόδειξις παραλαβής του πράγματος, ο εκναυλωτής υποχρεούται εις παράδοσιν της φορτωτικής μόνο έναντι επιστροφής της αποδείξεως ταύτης.

Άρθρον 126

Ο εκναυλωτής υποχρεούται να τηρήση την εν τη συμβάσει καθοριζομένην ή εκ των εν γένει συνθηκών υπαγορευομένην πορεί του πλοίου, μη δικαιούμενος εις αλλαγην ή παρέκκλισιν.

Δεν αποτελεί παράβασιν της εν τη προηγούμενη παραγράφω υποχρεώσεως, παρέκκλισις απο τη γραμμή πλεύσεως γενομένη προς σκοπόν σωτηρίας προσώπων ή αγαθών εν θαλάσση ή υπαγορευθείσα εξ άλλης τινός ευλόγου αιτίας.

Άρθρον 128

Επί ολικής ή μερικής ναυλώσεως, άμα το πλοίον αφιχθή εις τον λιμένα εκφορτώσεως και είναι έτοιμον προς εκφόρτωσιν, ο εκναυλωτής οφείλει να ειδοποιήση περί τούτου τον παραλήπτην.

Εν αγνοία περί του προσώπου ή της κατοικίας του παραλήπτου ως και επί συμβάσεως μεταφοράς πραγμάτων δύναται, αντί της προς τον ναυλωτήν ειδοποιήσεως, να γίνει γνωστοποιήσις κατά τον προσφορότερον, εν όψει τω τοπικών συνθηκών, τρόπον.

Άρθρον 131

Εάν εις τον λιμένα εκφορτώσεως ο παραλήπτης δεν εμφανίζεται ή αρνείται να παραλάβη το φορτίον, ο εκναυλωτής δικαιούται, μετά προηγούμενην ειδοποίησιν, εφ' όσον αυτή είναι εφικτή, να εκφορτώση και να παρακαταθέση τούτο, όσον το δυνατόν ασφαλέστερον, ειδοποιών τον ναυλωτήν αμελλητί.

Εάν εμφανίζονται πλείονες αξιούντες, έκαστος δι' εαυτόν, ότι είναι παραλήπται, ο εκναυλωτής δύναται να προκαλέση τον διορισμόν μεσεγγυούχου.

Από της παρακαταθέσεως ή της εις τον μεσεγγυούχον παραδόσεως ο εκναυλωτής ελευθερούται, διατηρών πάντα τα δικαιώματα αυτού.

Δια την χρονοτριβήν την προκληθείσαν εκ των κατά τας διατάξεις του παρόντος άρθρου ενεργειών ο εκναυλωτής δικαιούται εις πρόσθετον αντάλλαγμα κατ' επιεική κρίσιν.

Άρθρον 134

Ο εκναυλωτής υποχρεούται εις πάσαν επιμέλειαν.

Τούτο ισχύει ιδία ως προς την φόρτωσιν, την στοιβασία, την καλήν διατήρησιν, φύλαξιν, μεταφοράν και εκφόρτωσιν των περιών η ναύλωσις πραγμάτων.

Ο εκναυλωτής ευθύνεται δια πάσαν ζημίαν εκ της απώλειας ή βλάβης των πραγμάτων, προκληθείσαν κατά τον χρόνον απο της παραλαβής προς μεταφοράν μέχρι της παραδόσεως αυτών, εκτός αν η απώλεια ή βλάβη οφείλεται εις τα περιστατικά τα οποία δεν ηδύνατο να αποτραπούν ουδέ δια επιμελείας συνετού εκναυλωτού.

Ο εκναυλωτής ευθύνεται διά πάσαν ζημίαν, η οποία επήλθεν εξ υπαιτίου χρονοτριβής κατά τον απόπλου, διαρκούντος του πλου ή κατά την εκφόρτωσιν.

Άρθρον 136

Εάν ο εκναυλωτής εδήλωσε χωρητικότητα του πλοίου μεγαλυτέραν ή μικροτέραν της αληθούς ή προέβη εις άλλας ανακριβείς δηλώσεις, ευθύνεται εις αποκατάστασιν της έντευθεν ζημίας του ναυλωτού.

Η περί της χωρητικότητας δήλωσις δεν θεωρείται ανακριβής εάν η διαφορά δεν υπερβαίνει το εν εικοστό ή εάν η δήλωσις είναι σύμφωνος προς το πιστοποιητικόν της καταμετρήσεως του πλοίου.

Άρθρον 138

Ο εκναυλωτής ευθύνεται δια το πταίσμα των υπ' αυτού προστηθέντων, ιδία του πλοιάρχου και του πληρώματος, ως δι' ίδιον αυτού πταίσμα.

Εάν η ζημιά προκλήθη εκ πράξεως ή παραλείψεως περί την διακυβέρνησιν ή τον χειρισμόν του πλοίου, ο εκναυλωτής ευθύνεται μόνον δι' ίδιον αυτού πταίσμα. Εις την διακυβέρνησιν ή το χειρισμό του πλοίου δεν περιλαμβάνονται μέτρα λαμβανόμενα κυρίως προς το συμφέρον του φορτίου.

Εάν η ζημιά προήλθεν εκ πυρκαϊάς ο εκναυλωτής ευθύνεται μόνον δι' ίδιον αυτού πταίσμα.

Άρθρον 139

Εάν συμφώνως προς τας διατάξεις των άρθρων 134, 135, 138, υπάρχει ευθύνη του εκναυλωτού δι' ολικήν ή μερικήν απώλειαν των πραγμάτων, ούτος υποχρεούται να αποκαταστήση την αξίαν την οποίαν πράγματα του αυτού γένους και της αυτής ποιότητος έχουν εις τόπον προορισμού και κατά το χρόνον της ενάρξεως της εκφορτώσεως.

Άρθρον 144

Επιφυλλασομένων των γενικών περί αδυναμίας παροχής διατάξεων, ο εκναυλωτής δεν ευθύνεται δια ζημίας αίτινες προέρχονται:

α) εκ θαλασσιών εν γένει συμβεβηκότων

β) πράξεων, αίτινες αποτελούν συνέπειαν πολέμου ή εχθροπραξιών εν γένει.

γ) εκ παρεμποδίσεως υπό ξένης Δυνάμεως.

δ) εκ μέτρων υγειονομικών

ε) εκ κατασχέσεως αδεία της Αρχής

στ) εξ απεργίας ή εν γένει παρεμποδίσεως της εργασίας.

ζ) εκ πράξεων γενομένων προς διάσωσιν προσώπων ή πραγμάτων εν θαλάσση.

η) εξ απομειώσεως του βάρους ή του όγκου του φορτίου ή εξ ελαττωμάτων ή της ειδικής φύσεως αυτού, πλημμελούς συσκευασίας ή ατέλειας περί τα διακριτικά σημεία.

θ) εκ πράξεων ή παραλείψετου φορτωτού ή του κυρίου του φορτίου ή των εν φένει προεστώντων αυτών.

ι) εκ λαϊκών εξεγέρσεων

Άρθρον 146

Η υπό του ως παραλήπτου νομιμοποιουμένουτων μεταφερόμενων πραγμάτων άνευ επιφυλάξεως δημιουργεί τεκμήριον, ότι τα πράγματα παρελήφθησαν ως εν τη φορτωτική αναγράφονται.

Η επιφύλαξις γίνεται τα βραδύτερον κατά την παραλαβήν των πραγμάτων, δι' εγγράφου δηλώσεως απευθυνόμενης προς τον εκναυλωτήν ή τον εν λιμένα εκφορτώσεως αντιπρόσωπον αυτού ή τον πλοίαρχον.

Εαν αι απώλεια ή ζημιαί δεν είναι καταφανείς, η επιφύλαξις δύναται να γίνει τριων ημερών απο της παραλαβής.

Άρθρον 147

Η επιφύλαξις περιττεύει εάν κατά την παραλαβήν η κατάσταση των μεταφερθέντων πραγμάτων διεπιστώθη είτε υπό των μερών είτε υπό πραγματογνωμόνων.

Οι πραγματογνώμονες, είς ή τρείς, διορίζονται υπό του προέδρου των πρωτοδικών του τόπου της παραλαβής των πραγμάτων και αποφαινόνται επί της καταστάσεως αυτών ως και της εκτάσεως και των αιτιών της ζημίας. Ο αιτούμενος την διενέργειαν της πραγματογνωμοσύνης οφείλει να κλητεύση, εφ' όσον είναι εφικτόν, το έτερον των μερών, όπως παραστή κατ' αυτήν.

Άρθρον 148

Το δικαίωμα προς αποζημίωσιν διά μερικήν απώλειαν ή ζημίας των φορτωθέντων πραγμάτων αποσβέννεται μετά παρέλευσιν έτους απο της παραλαβής αυτών.

Άρθρον 149

Ο ναυλωτής υποχρεούται να καταβάλη τον συμφωνηθέντα ναύλον και τας συμφώνως προς τας διατάξεις του παρόντος ή της συμβάσεως ναυλώσεως προσθέτους παροχάς, ιδία λόγω υπεραναμονής, χρονοτριβής λόγω μη παραλαβής του πράγματος και αποκαταστάσεως δαπανών. Εν αμφιβολία ο ναύλος είναι καταβλητέος μετά την φόρτωσιν.

Εάν ο ναύλος δεν έχει καθορισθεί εν τη συμβάσει, οφείλεται ο εις τον λιμένα εκφορτώσεως και κατά τον χρόνον αυτής συνήθης.

Εάν εφορτώθησαν πράγματα καθ' υπέρβασιν της συμπεφωνημένης ποσότητας, καταβάλλεται ο αναλογών επί πλέον ναύλος.

Άρθρον 154

Ο ναυλωτής υποχρεούται:

- α) να φέρει τα προς φόρτωσιν πράγματα επι της προκυμαίας ή επί της φορτηγίδος παραπλεύρως του πλοίου και εις την ενδεδειγμένην διά την φόρτωσιν θέσιν.
- β) να παραδώση εις τον πλοίαρχον πάντα τα έγγραφα, τα δια την ενέργειαν της φορτώσεως απαιτούμενα.
- γ) να παραδώση εις τον πλοίαρχον εν τω λιμένι εκφορτώσεως κατά την παραλαβήν των πραγμάτων σχετικήν έγγραφον απόδειξιν.

Άρθρον 155

Ο ναυλωτής δικαιούται προ της ενάρξεως της φορτώσεως και διαρκούντος του χρόνου αναμονή, να υποχωρήση της συμβάσεως, υποχρεούμενος εις καταβολήν του ημίσεως του ναύλου.

Εάν η περί υπαναχωρήσεως δήλωσις έγινεν αρξαμένης της φορτώσεως ή παρελθόντος του χρόνου αναμονής, ο ναυλωτής οφείλει ολόκληρον τον ναύλον.

Ο ναυλωτής υποχρεούται εις ολόκληρον τον ναύλον εάν χωρίς να προβεί εις τη περί υπαναχωρήσεως δήλωσιν αφήκε να παρέλθη ο χρόνος αναμονής και δεν έφερε προς φόρτωσιν τα περι των η ναύλωνσιν πράγματα ή έφερε μέρος μόνον αυτών.

Άρθρον 156

Επί συμβάσεως μεταφοράς πραγμάτων, εάν η περί υπαναχωρήσεως δήλωσις έγινε μετά την φόρτωσιν, ο ναυλωτής υποχρεούται εις το ήμισιο του ναύλου και επί πλέον εις

πληρωμήν των δαπανών φορτώσεως και αναφορτώσεως των μετακινηθέντων άλλων εμπορευμάτων, ως και εις την αποκατάστασιν της εκ της χρονοτριβής και πάσης άλλης ζημίας.

Άρθρον 157

Εάν η περί υπαναχωρήσεως δήλωσις έγινε μετά τον απόπλου ο ναυλωτής υποχρεούται εις ολόκληρον τον ναύλον και πάντα τα έξοδα της μετακινήσεως τα προξενηθέντα εκ της εκφορτώσεως.

Ο εκναυλωτής δύναται να αρνηθή την εκφόρτωσιν όταν αυτή εν όψει των εν γένει συνθηκών, καθίσταται ιδιαίτερος επαχθής δι' αυτόν ή τους λοιπούς ναυλωτάς, ιδία λόγω χρονοτριβής ή παρεκκλίσεως απο της πορείας του πλοίου.

Εαν η υπαναχώρησις γίνεται δι αιτίαν αφορούσαν εις τον εκναυλωτήν, ούτος υποχρεούται εν πάση περιπτώσει εις της ίδιαις δαπάναις εκφόρτωσιν και εις αποκατάστασιν των ζημιών και εξόδων.

Άρθρον 159

Η σύμβασις ναυλώσεως διαλύεται και αμφότερα τα μέρη ελευθερούνται, εάν προ της ενάρξεως του πλού το πλοίον απωλέσθη εκ τύχης κατέστη ανίκανον προς πλού, διηπάγη ή εληϊσθη ή εάν έλαβε χώραν επίταξης η παρεμπόδισις του απόπλου κατά διαταγήν πολιτείας τινός. Το αυτό ισχύει αν έλαβε χώραν αποκλεισμός του λιμένος προορισμού ή άλλως παρεμπόδισις της μετ' αυτού ναυσιπλοΐας.

Άρθρον 161

Εάν εκ τυχαίου συμβεβηκόντος παραστή ανάγκη επισκευής του πλοίου, ή προσωρινής διακοπής του πλου, τα μέρη εξακολουθούν ενεχόμενα εκ της συμβάσεως. Εαν όμως η διάρκεια του κωλύματος παρατείνεται υπερμέτρως δικαιούται, υπαναχωρών της συμβάσεως, να αναλάβει τα φορτωθέντα, ως και τον ναύλον τον αντιστοιχούντα εις το μη διανυθέν μέρος του πλού.

Άρθρον 162

Η σύμβασις ναυλώσεως λύεται και αμφότερα τα μέρη ελευθερούνται εάν προ της φορτώσεως τα περιών η ναύλωσις ατομικώς ωρισμένα πράγματα απωλέσθησαν εκ τύχης. Το αυτό ισχύει εάν προ του απόπλου απωλέσθησαν εκ τύχης τα πράγματα τα οποία εφορτώθησαν ή παρελήφθησαν υπο του εκναυλωτού προς φόρτωσιν.

Εις την περίπτωσην του προηγούμενου εδαφίου η σύμβασις δεν λύεται εάν ο ναυλωτής εδήλωσεν, ότι αντί των απολεσθέντων προτίθεται να φέρη προς φόρτωσιν άλλα πράγματα και ήρχισε φέρων τα πράγματα ταύτα εντός του χρόνου αναμονής και τυχόν υποχρεωτικής υπεραναμονής. Υποχρεούται ούτος εν τοιαύτη περιπτώσει να αποπερατώση εντός του συντομότερου δυνατού χρονικού διαστήματος, την παράδοσιν των προς φόρτωσιν πραγμάτων και να αποκατάσταση εις τον εκναυλωτήν πάσα εκ της αντικαταστάσεως των απολεσθέντων πραγμάτων προσγενομένην, ιδία εκ της χρονοτριβής ζημίαν ή πρόσθετον δαπάνην.

Άρθρον 163

Η σύμβασις ναυλώσεως λύεται και τα μέρη ελευθερούνται εάν μετά τον απόπλου των φορτωθέντων πράγματα απωλέστησαν εκ τύχης. Επί μερικής απώλειας επέρχεται αντίστοιχος απαλλαγή των μερών.

Άρθρον 168

Η φορτωτική εκδίδεται υπο του πλοιάρχου μετά την φόρτωσιν. Αντίγραφον της φορτωτικής υπογεγραμμένον υπό του φορτωτού, παραδίδεται εις τον εκναυλωτήν.

Άρθρον 205

Είναι προνομιοῦχοι επί του πλοίου και του ναύλου κατά την κατωτέρω τάξιν μόνον αἱ ακόλουθοι απαιτήσεις:

α) τα δικαστικά έξοδα τα γενόμενα προς το κοινόν συμφέρον των δανειστών, τα βαρύνοντα το πλοῖον τέλη και δικαιώματα, οι συναφείς προς την ναυσιπλοΐαν φόροι, ως και τα από του κατάπλου του πλοίου εις τον τελευταίον λιμένα έξοδα φυλάξεως και συντηρήσεως.

β) αἱ εκ της συμβάσεως εργασίας πηγάζουσαι απαιτήσεις του πλοιάρχου και του πληρώματος, ως και τα εκ της ναυτολογήσεως αὐτῶν δικαιώματα του Νκοῦ Απομαχικῶ Ταμείου.

γ) τα έξοδα και αἱ αμοιβαὶ λόγω επιθαλασσίου αρωγῆς, διασώσεως και ναυαγιαρέσεως.

δ) αἱ λόγοι συγκρούσεως ἢ προσκρούσεως πλοῖον οφειλόμενα αποζημιώσεις εις τα πλοία, τους επιβάτας και τα φορτία.

Τα προνόμια προηγούνται της υποθήκης.

Άρθρον 219

Αποτελοῦν κοινὰς αβαρίας αἱ ζημίαι και αἱ ἔκτακτοι δαπάναι αἱ γενόμεναι εκουσίως και κατ' εὐλογον κρίσιν προς την σωτηρίαν πλοίου και φορτίου από κοινού θαλασσίου κινδύνου, εφ' ὅσον ἐπῆλθε το επιδιωχθέν ωφέλιμον αποτέλεσμα.

Άρθρον 224

Επί εκβολῆς, αὐτὴ αποφασίζεται και ενεργείται κατά την κρίσιν αγαθοῦ ἀνδρός, ἰδίᾳ δε λαμβάνεται υπ' ὄψει το βάρος, η αξία και η επί του πλοίου θέσις των εκβλητέων.

Άρθρον 225

Αἱ την κοινήν αβαρίαν συνιστώσαι θυσίαι κατανέμονται μεταξύ διασωθέντος και θυσιασθέντος φορτίου, ἀφ' ενός του πλοίου και του ναύλου, ἀφ' ἑτέρου. Η κατανομή γίνεται δια συνεισφοράς και ρυθμίζεται (κανονισμός της αβαρίας) συμφώνως προς τας επομένας διατάξεις, εφ' ὅσον δεν υπάρχει συμφωνία γενομένη ρητῶς αποδεκτὴ υπό πάντων των ενδιαφερομένων.

Άρθρον 227

Τα θυσιασθέντα ως και τα διασωθέντα πράγματα συνεισφέρουν κατ' αναλογίαν της αξίας, ἣν ἔχουν εις τον λιμένα της εκφορτώσεως, αφαιρουμένων των εξόδων εκφορτώσεως, των τελωνειακῶν δασμῶν ἢ ἄλλων παρομοίων βαρῶν.

Το πλοίο συνεισφέρει κατ' αναλογίαν της αξίας ήν έχει εις τον λιμένα της εκφορτώσεως. Ο ανεκκαθάριστος ναύλος πραγμάτων και επιβατών, περί του οποίου συνομολογήθη ότι θα είναι οπωσδήποτε κεκτημένος ή οφειλόμενος, συνεισφέρει κατά τα δύο τρίτα.

Άρθρον 231

Το γένος, το είδος και η ποσότης των πραγμάτων, άτινα συνεισφέρουν, ως και των εκβληθέντων ή διασωθέντων, αποδεικνύονται διά της φορτωτικής και των τιμολογίων, τοιούτων δε μη εκδοθέντων, διά πάντως αποδεικτικού μέσου.

Τα πράγματα, άτινα εφορτώθηκαν εν αγνοία του πλοιάρχου, δεν γίνονται δεκτά εις κοινήν αβαρίαν, εάν εθυσιάστηκαν ή εβλάβησαν, συνεισφέρουν όμως εάν διεσώθησαν.

Άρθρον 290

Εις διετή παραγραφήν υπόκεινται αι αξιώσεις:

1. Των συμπλοιοκτητών κατ' αλληλών ή κατά του διαχειριστού της συμπλοιοκτησίας αι πηγάζουσαι εκ της εκμεταλλεύσεως ή διαχειρίσεως του πλοίου.
2. Εκ της θαλάσσιας ασφαλίσεως.
3. Εξ επιθαλασσίας αρωγής ή διασώσεως διά την πληρωμήν της αμοιβής και των εξόδων.
4. Κατά του ναυπηγού ένεκεν αλλείψεων του ναυπηγηθέντος πλοίου.

Άρθρον 292

Ο καλή τη πίστει και δυνάμει νομίμου τίτλου προσηκόντως εγγεγραμμένου νεμηθείς πλοίων επί τριετίαν γίνεται κύριος αυτού.

Ο επί δεκαετίαν νεμόμενος πλοίων γίνεται κύριος αυτού.

Άρθρον 247

Πάσα πράξις αρωγής ή διασώσεως πλοίου, εφ' όσον έσχεν ωφέλιμον αποτέλεσμα, υπάρχει δικαίωμα ευλόγου αμοιβής. Αμοιβή οφείλεται και όταν η αρωγή ή διάσωσης έλαβον χώραν μεταξύ πλοίων ανηκόντων εις τον αυτόν πλοιοκτήτην.

Άρθρον 248

Εν ουδεμία περιπτώσει το ποσόν της αμοιβής δύναται να υπερβή την αξίαν των διασωθέντων πραγμάτων.

Άρθρον 252

Η διανομή της αμοιβής ρυθμίζεται συμφώνως προς το δίκαιον της σημαίας του παρασχόντος την αρωγήν ή του διασώσαντος πλοίου.

Άρθρον 280

Ο ησφαλισμένος δικαιούται να εγκαταλείψη εις τον ασφαλιστήν τα ασφαλισθέντα αντικείμενα και να απαιτήση το οφειλόμενον επί ολικής απώλειας ασφάλισμα, εις τας περιπτώσεις και υπό τους όρους των επομένων άρθρων.

Άρθρον 281

Η εγκατάλειψη του πλοίου ή του φορτίου ή του ναύλου δύναται να γίνει μόνον όταν α) το πλοίον, συναρεία θαλασσίου συμβεβηκόντος, απωλέσθη ή περιήλθεν εις κατάστασιν ανικανότητος προς πλούν και δεν δύναται να επισκευασθή, β) τα έξοδα διά την ανέλκυσιν, την επισκευήν και την επαναφοράν του βλαβέντος πλοίου εις κατάστασιν επιτέπουσαν να εξακολουθήση τούτο την ναυσιπλοΐαν, υπερβαίνουν τα τρία τέταρτα της ασφαλιστικής αξίας ή όταν η επισκευή δεν είναι εφικτή εις τον τόπο του ατυχήματος, ουδ' είναι δυνατή ή αυτόθι μεταφορά των μέσων της επισκευής ή η ρυμούλκησις του πλοίου εις λιμένα εΐθθα δύναται να επισκευασθή γ) από της τελευταίας ειδήσεως περί του πλοίου παρήλθον τουλάχιστον τρεις μήνες προκειμένου περί πλοίων μηχανοκίνητων, προκειμένου δε περί ιστιοφόρων πέντε μήνες, οπότε ο κίνδυνος θεωρείται πραγματοποιηθείς την επομένην της ημέρας εις ήν ανάγεται η τελευταία είδησις και δ) το πλοίον αλώθη ή εμποδισθή κατά διαταγήν ξένης δυνάμεως, η δε ασφάλισις καλύπτει τους κινδύνους πολέμου.

Άρθρον 282

Εις την περίπτωσην δ' του προηγούμενου άρθρου το προς εγκατάλειψιν δικαίωμα δεν δύναται ν' ασκηθή πριν η παρέλθη τρίμηνον από της γνωστοποιήσεως της αλώσεως ή της εμποδίσεως.

Άρθρον 285

Εάν ο ασφαλιστής εντός τράκοντα ημερών από της κοινοποιήσεως της δηλώσεως περί εγκαταλείψεως, δεν αμφισβήτηση το δικαίωμα της εγκαταλείψεως ή εάν τούτο αναγνωρισθή δικαστικώς, τα επί των εγκαταλειπομένων αντικειμένων δικαιώματα μεταβιβάζονται εις τον ασφαλιστήν. Η μεταβίβασις θεωρείται συντελείσθαι από της κοινοποιήσεως της περί εγκαταλείψεως δηλώσεως.

Ο ησφαλισμένος υποχρεούται να παράσχη εις τον ασφαλιστήν τας υπάρχουσας πληροφορίας και να παραδώση εις αυτόν τα εις την κατοχήν του αποδεικτικά έγγραφα.

