

Θεμελιώδης πράξη ταυτοποίησης του πλοίου ο Λιμένας Νηολόγησης

Νομοθετικό Πλαίσιο

— ΒΔ. 10/17-7-1910 - ΦΕΚ 241/Α/17-7-1910 "Περί νηολογίων, ναυτικών υποθηκολογίων"

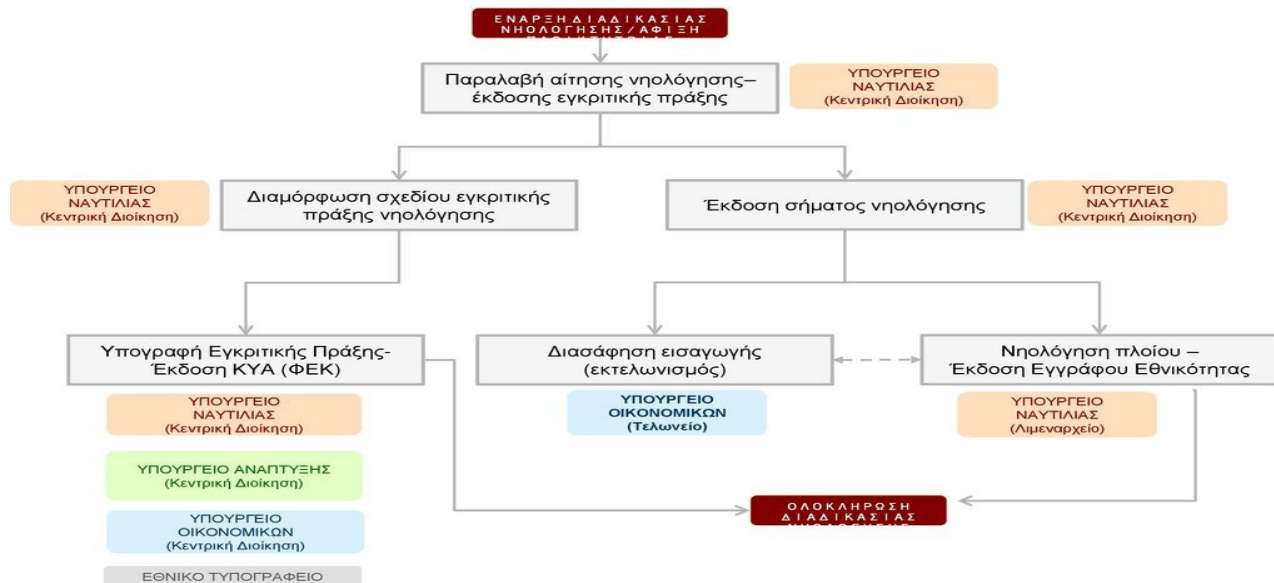
— ΝΔ. 2687/1953 / άρθρο 13 "Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» περιέχονται ειδικές διατάξεις που αφορούν τη νηολόγηση πλοίων άνω των 1500 κ.ο.χ. τα οποία ανήκουν σε ελληνικές ή αλλοδαπές εταιρείες που ελέγχονται σε ποσοστό άνω του 50% από Έλληνες υπηκόους.

— Νόμος 3816/1958 - ΦΕΚ 32/Α/8-2-1958 "Περί κυρώσεως του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου" Στον ΚΙΝΔ περιέχονται διατάξεις κυρίως ενδοτικού δικαίου που ρυθμίζουν μεταξύ άλλων θέματα διενέργειας του θαλάσσιου εμπορίου, σύμβασης ναυτολόγησης, θαλάσσιας ασφάλισης, ναυτικής υποθήκης.

— ΝΔ 187/1973 - ΦΕΚ Α-261/3-10-1973 "Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου"

Στον ΚΔΝΔ περιέχονται διατάξεις δημοσίου αναγκαστικού δικαίου, οι οποίες αναφέρονται στους τρεις βασικούς πυλώνες της ναυτιλίας / πλοίο, ναυτικός, κράτος.

Διαδικασία εγγραφής πλοίων άρθρου 13 στο Ελληνικό νηολόγιο



Ταυτοποίηση πλοίων

Στις αρμόδιες λιμενικές αρχές τηρούνται διάφορα βιβλία προκειμένου να **ταυτοποιείται** η μοναδικότητα των πλοίων, να διευκολύνεται η εποπτεία, να διασφαλίζονται οι συναλλαγές και να παρέχονται πληροφορίες για την λειτουργία των. Όπως τα φυσικά πρόσωπα διαθέτουν την κατοικία τους και τα νομικά πρόσωπα την καταστατική τους έδρα, έτσι και τα πλοία έχουν κάποιο «**λιμένα αναφοράς**». Ο τόπος αυτός για ένα πλοίο είναι ο **λιμένας νηολόγησής** του, ο οποίος αποτελεί αφενός το βασικό χαρακτηριστικό στοιχείο του πλοίου και αφετέρου τον τόπο όπου πραγματοποιούνται όλες οι πράξεις που αφορούν την **υποθήκευση, παραχώρηση ή δικαστική εκποίηση** αυτού.

Η απόκτηση αυτού του δεσμού μεταξύ του πλοίου και του συγκεκριμένου λιμένα, που επιλέγεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη, ενεργείται μέσω της διαδικασίας νηολόγησης, η οποία αποτελεί ταυτόχρονα την θεμελιώδη πράξη για τον καθορισμό της εθνικότητας του πλοίου και την ανάρτηση της σημαίας του.

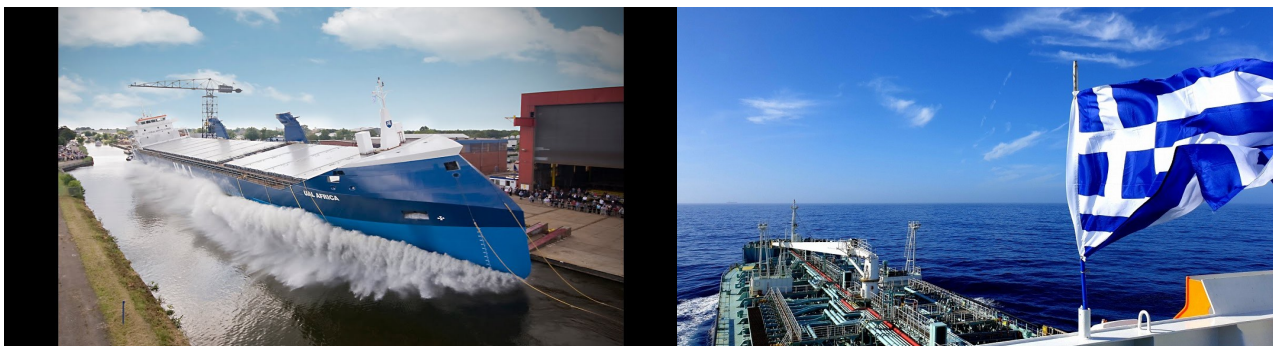
Νηολόγηση είναι ουσιαστικά η **υποχρεωτική εγγραφή** του πλοίου σε ειδικό βιβλίο, το **Νηολόγιο**, το οποίο περιλαμβάνει 300 σελίδες και θεωρείται από τον αρμόδιο Εισαγγελέα Πρωτοδικών της περιφέρειας της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, στο κατάστημα της οποίας και τηρείται από ειδικά επιφορτισμένο Αξιωματικό. Η νηολόγηση των πλοίων στα ελληνικά νηολόγια διενεργείται σύμφωνα με τις πάγιες διατάξεις του **Κ.Ι.Ν.Δ / Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου** του άρθρου 13 του αυξημένης τυπικής ισχύος Νομοθετικού Διατάγματος 2687/53 «Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού». Στο Νηολόγιο καταχωρείται η πράξη νηολόγησης κάθε νηολογούμενου πλοίου, η οποία καταλαμβάνει δύο σελίδες / δεξιά και αριστερά, στις οποίες, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 2 του **Κ.Ι.Ν.Δ**, αναγράφονται το **όνομα** και η **ιθαγένεια** του πλοιοκτήτη, ο τίτλος κτήσης κυριότητας, το **όνομα**, οι **διαστάσεις**, η **χωρητικότητα** του πλοίου, το **Δ.Δ.Σ. / Διεθνές Διακριτικό Σήμα** του, το είδος μέσου πρόωσης και η ιπποδύναμη της μηχανής. Επίσης, αναφέρεται το όνομα του διορισμένου αντικλήτου, ο οποίος πρέπει να είναι κάτοικος Ελλάδος. Εκτός από τα παραπάνω στοιχεία, στο Νηολόγιο καταχωρούνται και λοιπές σημειώσεις που έχουν σχέση με το πλοίο π.χ. οι **υποθήκες** που έχουν συσταθεί επί αυτού, οι οποίες, αν υπερβούν τον αναλογούντα χώρο, εγγράφονται με παραπομπές σε σελίδες αμέσως μετά την τελευταία νηολόγηση. Για την νηολόγηση πλοίου απαιτείται η υποβολή από τον πλοιοκτήτη όλων των απαραίτητων δικαιολογητικών, όπως ενδεικτικά του **τίτλου κυριότητας** και του **πιστοποιητικού καταμέτρησης** της χωρητικότητάς του.

Μετά την νηολόγηση, χορηγείται το **έγγραφο εθνικότητας** του πλοίου καθώς και άλλα **ναυτιλιακά έγγραφα**, όπως το «**Πιστοποιητικό νηολόγησης**», αντίγραφο του οποίου πρέπει να φέρεται υποχρεωτικά επί του πλοίου για κάθε ζήτησή του από τις Αρχές. Ο δε **λιμένας νηολόγησης** αναγράφεται υποχρεωτικά κάτω από το **όνομα του πλοίου** στο **πρυμναίο**

τμήμα του. Ωστόσο, ο δεσμός που αποκτά το πλοίο με το λιμένα νηολόγησής του δεν είναι άρρηκτος, καθώς είναι επιτρεπτή η **μετανηολόγησή του**. Με τον όρο μετά-νηολόγηση ή μετεγγραφή πλοίου νοείται η ελεύθερη μεταφορά εγγραφής ενός πλοίου από ένα νηολόγιο σε άλλο, κατόπιν σχετικής αιτήσεως του πλοιοκτήτη ή συμπλοιοκτητών που κατέχουν **«πέραν του εξ'αδιαιρέτου ημίσεως του πλοίου»**. Σε περίπτωση ενυπόθηκου πλοίου η μετανηολόγηση δεν πραγματοποιείται αν δεν προσαχθεί και αντίγραφο συμβολαιογραφικής συναίνεσης των ενυπόθηκων δανειστών. Χαρακτηριστικό του καταλυτικού ρόλου που διαδραματίζει για την ίδια την υπόσταση του πλοίου το Νηολόγιο, είναι το γεγονός, ότι για τη μεταβίβαση της κυριότητας αυτού απαιτείται σχετική έγγραφη συμφωνία μεταξύ του κυρίου και του αποκτώντος, η οποία και καταχωρείται υποχρεωτικά στο Νηολόγιο. Η δε μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου επέρχεται μόνο μετά την καταχώρηση αυτή, κατ'αντιστοιχία με όσα ισχύουν για την μεταβίβαση ακινήτων δια της εγγραφής των αντίστοιχων πράξεων μεταβίβασης στα βιβλία μεταγραφών.

Σύμφωνα με τη διάταξη του **άρθρου 4 του Κ.Ι.Ν.Δ.**, νηολόγηση μπορεί να γίνει και κατά το **στάδιο της ναυπήγησης** του πλοίου, έστω και αν αυτό στερείται ακόμη των βασικών προϋποθέσεων της έννοιας του πλοίου.

Στην περίπτωση αυτή, στο Νηολόγιο καταχωρούνται εκτός από το ονοματεπώνυμο του ιδιοκτήτη του πλοίου και του αντίκλητου του στην Ελλάδα, και τα στοιχεία του ναυπηγείου, καθώς και όλα τα προβλεπόμενα στοιχεία του υπό ναυπήγηση πλοίου, όπως οι διαστάσεις, η χωρητικότητα, το μέσον πρόωσης και η ιπποδύναμη της μηχανής. Δικαιολογητική βάση της εξαίρεσης αυτής είναι, ότι για τη διενέργεια της ναυπήγησης απαιτούνται σοβαρά χρηματικά ποσά, οπότε με τη νηολόγηση του υπό ναυπήγηση πλοίου δίνεται η ευκαιρία στον έχοντα τη κυριότητα, είτε αυτός είναι ο ναυπηγός, είτε αυτός που παρήγγειλε τη ναυπήγηση, να μπορεί να **δανείζεται υποθηκεύοντας** το ίδιο το ναυπηγούμενο πλοίο. Στην περίπτωση αυτή, η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου μετά την αποπεράτωση της ναυπήγησης δεν θίγει την υποθήκη που συνεστήθη επί αυτού κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης.



Νηολόγος / Registrar

Στην Ελλάδα νηολόγοι είναι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος που είναι επιφορτισμένοι με τη καλή και ορθή τήρηση των νηολογίων και που συνήθως είναι οι Λιμενάρχες των λιμένων που τηρούνται νηολόγια, πλην του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά, όπου τα καθήκοντα Νηολόγου ασκεί έτερος υπό τον Κεντρικό Λιμενάρχη, Αξιωματικός του Λ.Σ. Ο Νηολόγος αξιωματικός κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του τελεί επίσης και υπό την εποπτεία του Εισαγγελέα Πρωτοδικών της περιφέρειάς του, όπου και οφείλει να συμμορφώνεται προς τις οδηγίες εκείνου. Για τα, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του αυτών, σφάλματα ή παραλείψεις εκτός των ποινικών και πειθαρχικών κυρώσεων ευθύνεται και στην αποκατάσταση της όποιας προξενηθείσας ζημίας.

Ελληνικό Νηολόγιο

Η προσέλευση πλοίων στο εθνικό νηολόγιο αποτελεί πάγια προτεραιότητα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Για το σκοπό αυτό, εφαρμόζεται ένα πλέγμα μέτρων που αποσκοπούν στην ανταγωνιστικότητα και τον εκσυγχρονισμό του Ελληνικού νηολογίου. Η ελληνική σημαία χαρακτηρίζεται ως **«ποιοτική σημαία»** η οποία συγκροτείται από δυναμικό στόλο σύγχρονης τεχνολογίας. Προσφέρει συγκεκριμένα πλεονεκτήματα και ποιοτικά χαρακτηριστικά που την καθιστούν ανταγωνιστική στο διεθνή ναυτιλιακό στίβο. Στο χαρτοφυλάκιο του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής περιλαμβάνεται η περαιτέρω απλοποίηση, βελτιστοποίηση και εκσυγχρονισμός των διαδικασιών νηολόγησης πλοίων στην Ελληνική σημαία, μέσω **αναβαθμισμένων ηλεκτρονικών διαδικασιών** και εξειδικευμένου στελεχιακού δυναμικού. Στην κατεύθυνση αυτή, λειτουργεί Γραφείο Εξυπηρέτησης Νηολόγησης Πλοίων το οποίο λειτουργεί με σκοπό τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των ναυτιλιακών εταιρειών. Το γραφείο έχει ως αντικείμενο την υποδοχή και διαχείριση των αιτήσεων σχετικά με τη νηολόγηση ποντοπόρων πλοίων (**Άρθρο 13 του ΝΑ 2687/53-ΦΕΚ 317Α**)

Οι Ναυτιλιακοί Ακόλουθοι Λονδίνου, Νέας Υόρκης και Τόκβο επιπρόσθετα τηρούν Νηολόγια και Υποθηκολόγια και προβαίνουν στην οριστική αναγνώριση πλοίων ως Ελληνικών, όπως ειδικότερα προβλέπεται από την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία.

Ηλεκτρονική Νηολόγηση Πλοίου / Υποβολή Αίτησης

Στην εν λόγω αίτηση καταχωρούνται τα απαιτούμενα στοιχεία της εταιρείας, του εκπροσώπου-εγγυητή και του πλοίου ενώ παράλληλα επισυνάπτονται τα απαιτούμενα δικαιολογητικά με βάση τον κατάλογο / checklist της ηλεκτρονικής αίτησης. Ο ενδιαφερόμενος εξακολουθεί να υποβάλλει την αίτηση νηολόγησης στο Λιμεναρχείο / Τμήμα Νηολογίων καθώς και τα πρόσθετα δικαιολογητικά που απαιτούνται για τη νηολόγηση.

Επιπλέον, μέσω της υπηρεσίας **«Ηλεκτρονική Παρακολούθηση της Πορείας της Αίτησης»** παρέχεται η δυνατότητα στον ενδιαφερόμενο να αντλεί πληροφορίες και να παρακολουθεί την πορεία - εξέλιξη της αίτησης και συγκεκριμένα από την υποβολή της μέχρι την έκδοση της εγκριτικής πράξης νηολόγησης (ΚΥΑ), την χορήγηση των Προσωρινών

Ναυτιλιακών Εγγράφων και την νηολόγηση του πλοίου.

Η ανάπτυξη της υπηρεσίας της ηλεκτρονικής υποβολής και παρακολούθησης της υπόψη αίτησης αποτελεί την αφετηρία ενός συνόλου μεταρρυθμιστικών πρωτοβουλιών που υλοποιεί το **ΥΝΑΝΠ** με **στόχο**:

—Την υιοθέτηση ενός σύγχρονου μοντέλου εξυπηρέτησης, με το οποίο παρέχονται ποιοτικές, αποτελεσματικές και ταχύτερες υπηρεσίες

—Την ανάπτυξη του ηλεκτρονικού νηολογίου της χώρας (**e - Νηολόγιο**)

—Την διαμόρφωση ενός νέου πλαισίου λειτουργίας του ελληνικού νηολογίου όπως αρμόζει σε έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της Ελληνικής οικονομίας



Σημαία νηολόγησης

Σε μια παγκόσμια αγορά, όπως είναι η ναυτιλία πολλά είναι εκείνα που μπορούν να επηρεάσουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων. Ένα από αυτά είναι η επιλογή της σημαίας νηολόγησης. Αυτή η επιλογή γίνεται από τον εκάστοτε πλοιοκτήτη βάσει πολλών κριτηρίων. Η σημαία που θα υψωθεί σε ένα πλοίο είναι μια πολύ σημαντική απόφαση που καλείται να πάρει η διαχειρίστρια εταιρία. Είναι απόφαση στρατηγικής σημασίας, καθώς σε ένα τέτοιο περιβάλλον όπως είναι η ναυτιλιακή βιομηχανία, όλα επηρεάζονται από σωστές αποφάσεις, άλλοτε σημαντικές κι άλλοτε όχι τόσο. Για την επιλογή της σημαίας παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο οι στόχοι που έχει θέσει η εταιρία για τον μέλλον το κάθε πλοίου κι επομένως της ίδιας της εταιρίας καθώς επίσης και τα συμφέροντα της. Οι περισσότεροι πλοιοκτήτες στρέφονται σε σημαίες που θα τους επιτρέπουν φορολογικές ελαφρύνσεις και αποφυγή ρυθμίσεων οποιασδήποτε φύσης και θα τους δίνεται η δυνατότητα για μεγιστοποίηση κέρδους και ελαχιστοποίηση κόστους. Άρα γρήγορα καταλαβαίνουμε ότι ένα από τα σημαντικότερα κριτήρια επιλογής σημαίας είναι το κόστος αλλά και η ευελιξία αναφορικά με τη φορολογία. Πολλοί είναι βέβαιοι εκείνοι που λειτουργούν με την καρδιά και την παράδοση της οικογένειας τους πολλές φορές, επιλέγοντας τη σημαία της πατρίδας τους. Για παράδειγμα πολλοί είναι οι Έλληνες εφοπλιστές που έχουν επιλέξει να υψώσουν την ελληνική σημαία στα πλοία τους, αφήνοντας σε δεύτερη μοίρα θέματα όπως η φορολογία, η γραφειοκρατία κ.λ.π. Όμως παρ' όλα αυτά, μιλάμε για μια σημαία πολύ ισχυρή στην παγκόσμια αγορά με χιλιάδες πλοία παγκοσμίως υπό τη νηολόγηση της. Η Ελληνική είναι μια σημαία εθνικού νηολογίου και υψηλής εμπιστοσύνης από πολλούς και σημαντικούς θεσμούς της ναυτιλίας και **Port State Controls**. Οπότε η επιλογή της ελληνικής Σημαίας μπορεί να γίνεται και συνειδητά πέρα από το συναίσθημα του πατριωτισμού.

Κριτήρια που επηρεάζουν στην επιλογή σημαίας

- **Κόστος:** Είναι πολύ σημαντικό για ναυτιλιακή επιχείρηση να μπορεί να μειώσει το λειτουργικό της κόστος και να αυξήσει τα κέρδη της. Γι' αυτό μεγάλο ρόλο στην επιλογή σημαίας θα παίξει το κόστος της νηολόγησης καθώς επίσης και το κόστος επάνδρωσης, δηλαδή τις αμοιβές του πληρώματος.
- **Φορολογικό καθεστώς:** Συμπληρωματικό του προηγούμενου παράγοντα είναι και το φορολογικό καθεστώς. Οι πλοιοκτήτες θα ενδιαφερθούν να πληρώσουν όσο το δυνατόν λιγότερα χρήματα που αφορούν στη φορολογία. Πολλές σημαίες φορολογούν τις εταιρίες βάσει της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων της και όχι τον αριθμό τους. Γενικά θα γίνει έρευνα για ένα νηολόγιο με τις περισσότερες δυνατές φορολογικές ελαφρύνσεις, έτσι ώστε το κέρδος να είναι υψηλότερο.
- **Πρότυπα ασφαλείας:** Το κάθε νηολόγιο έχει ξεχωριστά πρότυπα ασφαλείας. Άλλα αυστηρά και άλλα πιο χαλαρά και ευέλικτα. Τα νηολόγια διαφέρουν και στην επιβολή τιμωριών που επιβάλλονται βάσει των διεθνών κανονισμών ασφαλείας. Έτσι συχνά γίνει επιλογή μιας σημαίας με περισσότερα χαλαρότητα αναφορικά με την ασφάλεια καθώς και χαμηλότερα κόστη επιβολής τιμωριών σε περίπτωση που το πλοίο δεν είναι συμμορφωμένο με κάποιον διεθνή κανονισμό.
- **Port State Control:** Πολλά νηολόγια βρίσκονται υπό τη στενή και πιο αυστηρή επίβλεψη των Μνημονίων του Παρισιού και του Τόκιο λόγω των πολλών και συνεχόμενων παρατηρήσεων σε πλοία που φέρουν τις σημαίες τους. Τέτοια νηολόγια αποφεύγονται συγκριτικά με άλλα τα οποία βρίσκονται ψηλά στις λευκές λίστες με ελάχιστες παρατηρήσεις και κρατήσεις. Επίσης οι επιθεωρήσεις είναι πιο αυστηρές ή πιο χαλαρές στα αντίστοιχα νηολόγια.
- **Χρηματοδότες, ασφαλιστές, ναυλωτές:** Με την επιλογή μίας ισχυρής και γνωστής σημαίας γίνεται ευκολότερη η πρόσβαση σε τραπεζικούς δανεισμούς καθώς υπάρχει εμπιστοσύνη απέναντι τους. Οι προϋποθέσεις για ένα δάνειο μπορεί να διαφέρουν μεταξύ των διάφορων νηολογίων. Επίσης οι ασφαλιστές μπορεί να δείξουν δυσφορία απέναντι σε συγκεκριμένα νηολόγια και να μην είναι πρόθυμοι να συνεργαστούν, αλλά και το αντίθετο. Επιπλέον πολλοί ναυλομεσίτες δείχνουν την ξεκάθαρη προτίμησή τους απέναντι σε συγκεκριμένα νηολόγια που θεωρούν ως πιο έμπιστα, έτσι ώστε να μεταφερθεί με ασφάλεια το φορτίο τους στον επιθυμητό προορισμό.

• **Καμποτάζ και Εμπάργκο:** Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι κάποιες σημαίες απαγορεύεται να προσεγγίσουν λιμάνια ορισμένων άλλων κρατών, αυτό σημαίνει πως δεν μπορεί να γίνει καμία εμπορική ανταλλαγή μεταξύ των εκάστοτε κρατών.

• **Περιορισμοί και απαιτήσεις:** Τα νηολόγια έχουν συγκεκριμένες απαιτήσεις αλλά και περιορισμούς για τα πλοία τα οποία θα πλέουν υπό τη σημαία τους. Άλλες σημαίες είναι απαιτητικές με πολλούς και αυστηρούς περιορισμούς αναφορικά με τους κανόνες ασφάλειας των πλοίων, την ηλικία τους και τα χαρακτηριστικά των ναυτικών τους ή επίσης μπορεί να υπάρχουν περιορισμοί όπως η απαίτηση για σύνδεση του πλοίου ή του πλοιοκτήτη με το κράτος σημαίας.



Τύποι και χαρακτηριστικά νηολογίων

Μία διαχειρίστρια εταιρία έχει τη δυνατότητα να επιλέξει σημαία νηολόγησης για τα πλοία της ανάμεσα από κάποιες συγκεκριμένες κατηγορίες. Ή κάθε κατηγορία ξεχωριστά έχει τα δικά της χαρακτηριστικά και μεταξύ τους διαφέρουν σε πολλά. Ο πλοιοκτήτης θα επιλέξει κατά κύριο λόγο κάποια **σημαία κατηγορίας** βάσει των προσωπικών του απόψεων και πλοιοκτήσεων αλλά κυρίως βάσει των συμφερόντων του αλλά και δυνατοτήτων που του προσφέρουν.

• Παραδοσιακά εθνικά / κλειστά νηολόγια

Τα εθνικά είναι κυρίως νηολόγια που ανήκουν σε παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες όπως για παράδειγμα η Ελλάδα, η Μ. Βρετανία, η Γερμανία, η Νορβηγία, η Ολλανδία. Σε αυτά τα νηολόγια εγγράφονται πλοία των οποίων οι πλοιοκτήτες έχουν την υπηκοότητα εκείνου του κράτους. Το Διεθνές Δίκαιο στηρίζεται στο δόγμα της ύπαρξης γνήσιου δεσμού ανάμεσα στο πλοίο και στο κράτος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο. Στα εθνικά νηολόγια υπάρχουν περιορισμοί που έχουν να κάνουν κυρίως με την εθνικότητα του πληρώματος ενός πλοίου, το εθνικό εμπόριο, αλλά και το διεθνές εμπόριο. Επίσης υπάρχουν συγκεκριμένοι και πολλές φορές αυστηροί νόμοι αναφορικά με τη φορολογία τους.

• Ανοικτά νηολόγια / Σημαίες ευκαιρίας ή ευκολίας

Ως Ανοικτό Νηολόγιο ή σημαία ευκαιρίας χαρακτηρίζονται οι εθνικές σημαίες εκείνων των χωρών των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν και διευκολύνουν να νηολογούνται υπό την σημαία τους πλοία ξένης ιδιοκτησίας, σε αντίθεση με όσα ισχύουν στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες στις οποίες το δικαίωμα χρησιμοποίησης της σημαίας τους παρέχεται κάτω από αυστηρούς περιορισμούς και βαριές υποχρεώσεις. Οι σημαίες ευκαιρίας επιτρέπουν την ιδιοκτησία και των έλεγχο πλοίων της από μη πολίτες της. Επίσης προσφέρουν εύκολη πρόσβαση και εγγραφή ακόμα και στο προξενείο της χώρας όπου επιθυμεί τη νηολόγηση καθώς ακόμη και εύκολη, χωρίς εμπόδια έξοδο από το νηολόγιο. Τα ανοικτά νηολόγια έχουν ως στόχο να προσφέρουν ευελιξία στην νομοθεσία και αποφυγή πολιτικών περιορισμών και διακρίσεων που θα συσχετίζονται με τυχόν χρηματοοικονομικά προβλήματα που μπορεί να αντιμετωπίζει η χώρα εθνικής προέλευσης της ναυτιλιακής επιχείρησης. Επιπλέον σημαντικό χαρακτηριστικό των σημαίων ευκαιρίας είναι η δυνατότητα ευελιξίας στην εθνικότητα των πληρωμάτων, κάτι που συνεπάγεται και με χαμηλό κόστος επάνδρωσης αλλά και χαμηλότερους μισθούς. Δεν υπάρχουν συγκεκριμένοι μηχανισμοί για την επιβολή διοικητικού ελέγχου στις εταιρίες και έλεγχο ασφάλειας στα πλοία. Το πιο σημαντικό από όλα τα παραπάνω όμως, κι εκείνο το χαρακτηριστικό που κάνει τη διαφορά είναι η χαμηλή έως και ανύπαρκτη φορολογία επί των καθαρών κερδών του πλοίου. Με την πάροδο των χρόνων οι σημαίες ευκολίας γίνονταν όλο και περισσότερο γνωστές και πολλοί εφοπλιστές τις χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, ενώ τα τελευταία χρόνια το ποσοστό αυτό έχει αυξηθεί στο **+52%**.

• Παράλληλα ή Διπλά νηολόγια / Υβριδικά Νηολόγια

Τα παράλληλα νηολόγια εφευρέθηκαν από τα ναυτιλιακά κράτη τα οποία αντιμετώπιζαν τον ανταγωνισμό από τα αναδυόμενα ανοικτά νηολόγια. Εδρεύουν ή διαχειρίζονται από πρώην αποικίες όπως για παράδειγμα το Hong Kong, Macau, Aruba κ.λπ. ή από ανεξάρτητες, αυτοκυβέρνητες, ημιαυτόνομες πολιτείες όπως είναι το Isle of Man, Madeira κ.λπ. Επίσης μπορεί να διαχειρίζονται από την ίδια χώρα που έχει εθνικό νηολόγιο αλλά με διαφορετική δικαιοδοσία από το κύριο νηολόγιο. Π.χ., μεγάλα εθνικά νηολόγια όπως αυτά της Μ. Βρετανίας, της Γαλλίας, της Ολλανδίας, της Ισπανίας, της Δανίας, της Πορτογαλίας, διαχειρίζονται παράλληλα νηολόγια σε μέρη όπως τα Cayman Islands, τα νησιά Kerguelen, οι Ολλανδικές Αντίλλες, οι Κανάριες Νήσοι και τα νησιά Φερόε αντίστοιχα. Τα διπλά νηολόγια είναι ανταγωνιστικά αποκλείοντας τα δικαιώματα του καμποτάζ, αλλά παρέχουν πολλά άλλα προνόμια και ελαφρύνσεις, παρόμοια με εκείνα των ανοικτών νηολογίων, δηλαδή, ελαφριά φορολόγηση, ευελιξία στην επιλογή πληρώματος κ.λ.π. Οι πλοιοκτήτες μπορούν να εγγράψουν τα πλοία τους στα εθνικά νηολόγια, δύνανται όμως να εκμεταλλεύονται τα

πλοία τους με ένα μεγάλο βαθμό ελαστικότητας, όσον αφορά στους όρους απασχόλησης των πληρωμάτων / υψηλό ποσοστό απασχόλησης μη υπηκόων του κράτους της σημαίας.

Το βασικό πλεονέκτημα των παράλληλων νηολογίων είναι ότι τα πλοία έχουν το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία ενός κράτους και ταυτόχρονα να υπάρχουν προνόμια τα οποία όμως αν και έχουν κοινά με εκείνα των ανοικτών νηολογίων, είναι πιο περιορισμένα, όμως είναι σίγουρα πιο ευέλικτα από αυτά των εθνικών νηολογίων.

• Διεθνή ή Δεύτερα νηολόγια

Τα Διεθνή νηολόγια θεσπίστηκαν στα τέλη της δεκαετίας του 80' και συγκεκριμένα στη Νορβηγία το 1985. Σκοπός τους ήταν η θέσπιση καθεστώτος ανάλογου των ανοικτών νηολογίων για τα εγγραφόμενα πλοία με διατήρηση όμως ουσιαστικού συνδέσμου κράτους σημαίας – πλοίου, ελαφρύνοντας από οικονομικές επιβαρύνσεις, που ο σύνδεσμος συνεπάγεται για το πλοίο / φόροι, εισφορές. Τα πιο ανεπτυγμένα Διεθνή νηολόγια είναι εκείνα των Γερμανίας, Δανίας και Νορβηγίας στα οποία το 72% κατά μέσο όρο της χωρητικότητας των πλοίων του εθνικού τους στόλου ανήκει στα διεθνή νηολόγια της Γαλλίας, Λουξεμβούργου, Φινλανδίας, και Ιταλίας. Προκειμένου να αντιμετωπίσουν την φυγή από τα εθνικά νηολόγια, ορισμένα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει διεθνή νηολόγια, κύριο χαρακτηριστικό των οποίων είναι ότι αποτελούν δεύτερα εθνικά νηολόγια με αυστηρές μεν προβλέψεις όσον αφορά στην διαχείριση και το πλήρωμα, αλλά όχι τόσο αυστηρές όπως οι αντίστοιχες του αρχικού εθνικού νηολογίου. Το πρώτο νηολόγιο τέτοιου είδους δημιουργήθηκε το 1986 από τη Γαλλία. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στο Δανικό διεθνές νηολόγιο υπάγεται το 92% του εθνικού στόλου, ενώ στο αντίστοιχο Γερμανικό το 76%.

Ναυτικές υποθήκες — Υποθηκολόγια

Η διεξαγωγή της ναυτιλιακής δραστηριότητας στις σύγχρονες συνθήκες και το μεγάλο κεφαλαιακό βάρος που αυτή φέρει, ωθεί τις ναυτιλιακές εταιρείες σε μία **πολιτική εξωστρέφειας** προς τη δανειακή χρηματοδότηση και τις σύγχρονες χρηματαγορές. Εντούτοις, η χρηματοδότηση αυτή, λόγω της κυκλικότητας και των έντονων διακυμάνσεων που παρουσιάζει ο ναυτιλιακός κλάδος, **διαφέρει** από τις άλλες μορφές χρηματοδοτήσεων των εμπορικών εταιρειών. Εύλογα, οι επίδοχοι χρηματοδοτές, και δη τα τραπεζικά ιδρύματα, δεν θα ρίσκαραν την έκθεσή τους σε τόσο μεγάλο κεφαλαιακό κίνδυνο, αν δε λάμβαναν αντιστοίχως μία προσήκουσα παροχή εμπραγμάτων και ενοχικών ασφαλειών. Σε αυτό το σημείο, καλείται το ίδιο το πλοίο να καταστεί αντικείμενο ναυτικής πίστης, αφού ένας από τους σπουδαιότερους θεσμούς εξασφάλισης των δανειοδοτών της ναυτιλιακής δραστηριότητας, πέρα από τη συνήθη παροχή προσωπικών εγγυήσεων εκ μέρους του εφοπλιστή ή των κύριων μετόχων της εταιρείας, είναι οι **ναυτικές υποθήκες / maritime mortgages**, που συστήνονται επί των πλοίων. Αυτές διακρίνονται σε **απλές** και **προτιμώμενες**.

Οι ναυτικές υποθήκες αποτελούν θεσμό ανάλογο της υποθήκης του Αστικού Κώδικα, με μία σημαντική, όμως, εξαίρεση που εντοπίζεται στη φύση των αντικειμένων επί των οποίων συστήνεται η καθεμία. Η κλασική υποθήκη αποτελεί εμπράγματο δικαίωμα που συστήνεται μόνο επί ακινήτων, αντίθετα, **το πλοίο είναι το μοναδικό κινητό πράγμα επί του οποίου μπορεί να συσταθεί υποθήκη**. Ο δικαιολογητικός λόγος δεν είναι άλλος από τη μεγάλη χρηματική του αξία και το μέγεθος των απαιτήσεων που η ναυτική υποθήκη καλείται να καλύψει, απαιτήσεις που δεν μπορούν να καλυφθούν με επάρκεια από άλλους θεσμούς εμπράγματης ασφάλειας.

Η **απλή ναυτική υποθήκη** ρυθμίζεται από τον **ΚΙΝΔ / Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου** και συμπληρωματικά από τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα. Για τη σύστασή της αφενός απαιτείται ως τίτλος η ιδιωτική βούληση του κυρίου του πλοίου, η οποία επιτρέπει στο δανειστή την εγγραφή υποθήκης σε ορισμένο πλοίο. Η υποθήκη που έχει εγγραφεί επί του πλοίου εξακολουθεί να το βαρύνει, ακόμη κι αν αυτό μεταβιβαστεί σε τρίτον. Επομένως, ο δανειστής **διατηρεί την αξιώςή του** να ικανοποιηθεί από την αξία του πλοίου και στην περίπτωση που αυτό **«αλλάξει χέρια»**.

Η **προτιμώμενη υποθήκη / preferred mortgage**, αποτελεί θεσμό αγγλοσαξονικής προέλευσης, που εισήχθη στο Ελληνικό ναυτικό δίκαιο με τις διατάξεις των **άρθρων 1 έως 22 του Ν.Α. 3899/1958 «περί προτιμώμενης υποθήκης επί πλοίων»**, με σκοπό να καταστήσει πιο δελεαστική τη χρηματοδότηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας, παρέχοντας στους ενυπόθηκους δανειστές **διευρυμένα δικαιώματα**. Βασικό χαρακτηριστικό της προτιμώμενης υποθήκης, συν τοις άλλοις, είναι η δυνατότητα που προσφέρεται στο δανειστή να αναλάβει τη διαχείριση και την εκμετάλλευση του πλοίου για δικό του λογαριασμό, προς εξασφάλιση της απαίτησής του. Επίσης, βάσει της προτιμώμενης υποθήκης, ο δανειστής δύναται να ασκήσει και άλλα δικαιώματα που του παραχωρήθηκαν με περαιτέρω συμφωνίες με τον οφειλέτη, βασικότερο από τα οποία είναι το δικαίωμα ιδιωτικής εκποίησης, δηλαδή εκποίησης του πλοίου χωρίς να είναι απαραίτητη η τήρηση των διαδικασιών του δημόσιου πλειστηριασμού. Συμπερασματικά θα λέγαμε ότι σε κάθε περίπτωση χρηματοδότησης, και δη όταν αυτή εξασφαλίζεται με ναυτική υποθήκη, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ως αστάθμητος παράγοντας η μεταβλητότητα στις χρηματοροές και τις αξίες των πλοίων. Πιο συγκεκριμένα, όταν οι ναύλοι είναι υψηλοί, αυξάνεται η ρευστότητα των ναυτιλιακών εταιρειών συμπαρασύροντας τις αξίες των πλοίων, ενώ, όταν οι ναύλοι είναι χαμηλοί, επέρχεται μείωση της ρευστότητας και συνακόλουθα της αξίας των πλοίων.

ΥΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΠΛΟΙΟΥ / ΚΩΔΙΚΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ / ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΑΤΟΣ

Νόμος 3816/1958 - ΦΕΚ 32/Α/8-2-1958 "Περί κυρώσεως του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου"

Άρθρο 195: Σχετικός ο Ν. 457/1976 (Α', 276) περί εφαρμογής διατάξεων τινών του Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και του Ν.Δ. 3899/1958, επί τινών κατηγοριών πλωτών ναυπηγημάτων, ο οποίος και ορίζει στο άρθρο 1 τα ακόλουθα: "Επί πλωτών ναυπηγημάτων ολικής χωρητικότητας μείζονος των πεντακοσίων κόρων ή εκτοπίσματος μείζονος, κατά τα υπό της Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων αξιούμενα στοιχεία, των χιλίων τόννων, τυγχάνουν αναλόγου εφαρμογής και αι διατάξεις των πρώτου, δευτέρου, ογδόου, ενάτου και δεκάτου, τίτλων του κυρωθέντος δια του Νόμου 3816/1958 "Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου". Ωσαύτως, εφαρμόζονται αναλόγως αι διατάξεις των άρθρων 1 έως 22 του Ν.Δ. 3899/1958

«περί προτιμώμενης υποθήκης επί πλοίων».

Άρθρο 196: Το δικαίωμα προς απόκτηση υποθήκης παρέχεται δια δηλώσεως ενώπιον συμβολαιογράφου. Η δήλωση πρέπει να περιέχει πλην των κατά το κοινόν δίκαιον στοιχείων, περιγραφήν του πλοίου κατά τα άρθρ. 2 και 4 μετά του αριθμού νηολογίου αυτού ως και διορισμόν αντικλήτου κατοικούντος εις τον τόπον ένθα τηρείται το βιβλίον υποθηκών. Εν ελλείψει διορισμού αντικλήτου αι επιδόσεις αι σχετικά προς την υποθήκην δύνανται να γίνουν εις τον Εισαγγελέα Πρωτοδικών εις την περιφέρειαν του οποίου υπάγεται ο τόπος ένθα τηρείται το βιβλίον υποθηκών.

Άρθρο 197 : Η υποθήκη λαμβάνει ύπαρξιν από της προσηκούσης εγγραφής εις το βιβλίον υποθηκών της περιφέρειας ένθα είναι νηολογημένον το πλοίον.

Άρθρο 198: Ο δανειστής, εφ' όσον δεν υπάρχει ήδη αντίστοιχος ασφαλιστική κάλυψις, δικαιούται, δαπάνη του οφειλέτου, ν' ασφαλίξη το πλοίον κατά των θαλασσιών κινδύνων μέχρις αξίας ίσης προς το ποσόν του δανείου ηυξημένου κατά τριάκοντα επί τοις εκατόν. Εάν ο οφειλέτης δεν καταβάλη τα ασφάλιστρα, ο δανειστής δικαιούται ν' απαιτήση την άμεσον καταβολήν του χρέους. Το δικαίωμα της υποθήκης ασκείται και επί του ασφαλισματος. Αι διατάξεις των άρθρ. 190 εδ. 3 και 194 εφαρμόζονται και επί της υποθήκης επί πλοίων. Το άρθρ. 1287 του Α.Κ. δεν εφαρμόζεται.

Άρθρο 199: Από της εγγραφής κατασχέσεως επί του πλοίου, αναγκαστικής ή συντηρητικής είναι άκυρος πάσα εγγραφή υποθήκης.

Άρθρο 200: Η διάταξις του άρθρ. 537 εδ. 4 Εμπορικού Νόμου εφαρμόζεται και επί υποθήκης επί πλοίων.

Άρθρο 201: Απαγορεύεται η μεταβολή λιμένος νηολογήσεως (μετανηολόγησις) ή η μετονομασία ενυποθήκου πλοίου άνευ της εγγράφου συναινέσεως των ενυποθήκων δανειστών. Ο λιμενάρχης του λιμένος νηολογήσεως του πλοίου, άμα τη εν τω νηολογίω εγγραφή του νέου ονόματος, ειδοποιεί τον φύλακα του υποθηκολογίου όπως επιφέρει τας δεούσας μεταβολάς.

Άρθρο 202: Δικαιοπραξία εκποιητική ενυποθήκου πλοίου επιφέρουσα απώλειαν της ελληνικής ιθαγενείας, εφ' όσον εγένετο άνευ συναινέσεως του ενυποθήκου δανειστού, είναι άκυρος.

Άρθρο 203: Υποθήκη υφισταμένη επί πλοίου, καθ' ον χρόνον τούτο αποκτά την ελληνικήν ιθαγένειαν, εξακολουθεί ισχύουσα, εφ' όσον κατά το δίκαιον της προηγούμενης ιθαγενείας απεκτήθη δι' εγγραφής εις δημόσιον βιβλίον, ενεγράφη δε εις το ελληνικόν βιβλίον υποθηκών εντός εξήκοντα ημερών από της νηολογήσεως του πλοίου ως ελληνικού.

Άρθρο 204: Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως αι σχετικά περί υποθήκης διατάξεις του Αστικού Κώδικος.

Στα **Ναυτικά Υποθηκολόγια** καταχωρούνται οι υποθήκες επί των πλοίων. Υποθήκες μπορεί να υπάρχουν και σε υπό ναυπήγηση πλοία.



Κατάσχεση πλοίου

Υπάρχουν δύο είδη κατάσχεσεως, η αναγκαστική, που ανήκει στη διαδικασία της **έμμεσης αναγκαστικής εκτελέσεως**, και η **συντηρητική**, η οποία αποτελεί συντηρητικό **ασφαλιστικό μέτρο / άρθρ. 707 ΚΠολΔ**. Η αναγκαστική κατάσχεση αποτελεί πράξη δημόσιας εξουσίας συνισταμένη στην υλική και νομική δέσμευση περιουσιακού αντικειμένου του οφειλέτη και αποσκοπεί, μαζί με την αναγκαστική διαχείριση και την προσωπική κράτηση, στην ικανοποίηση **χρηματικών απαιτήσεων του δανειστή / άρθρο 951 παρ. 1 ΚΠολΔ**. Ο τελευταίος έχει τη διακριτική ευχέρεια να επιλέξει οποιοδήποτε από τα μέσα αυτά και να τα χρησιμοποιήσει είτε μεμονωμένα είτε σωρευτικά, μέχρι την ικανοποίησή του, όσο και διαδοχικά χωρίς την τήρηση ορισμένης μεταξύ τους σειράς

Αναγκαστική κατάσχεση

Ειδικά δε σε σχέση με την **επιβολή αναγκαστικής κατάσχεσης** σε πλοίο, το **άρθρο 1011 ΚπολΔ**, ορίζει, ότι στην έκθεση κατάσχεσης του πλοίου πρέπει να αναφέρονται και το όνομα και η ιθαγένεια του πλοιοκτήτη, το όνομα του πλοίου, η πράξη της νηολογήσεώς του, καθώς και το διεθνές σήμα του. Η περιγραφή του κατασχεμένου πλοίου απαιτείται να περιλαμβάνει τις διαστάσεις και τη χωρητικότητά του, το είδος της κινητήριας δύναμης και τη δύναμη της μηχανής του, καθώς και τα κατασχεμένα παραρτήματά του, πράγμα που ενέχει διακριτή σημασία, γιατί η κατάσχεση του πλοίου εκτείνεται αυτοδικαίως μόνο στα συστατικά του και όχι και στα παραρτήματά του. Η δε περιγραφή πρέπει να γίνεται με ακρίβεια και με τέτοιο τρόπο που να μη γεννιέται αμφιβολία για την ταυτότητα του πλοίου. Η πλέον σημαντική συνέπεια της επιβολής κατάσχεσης επί πλοίου συνίσταται στο μη επιτρεπτό του απόπλου του καθ' όσο διάστημα διαρκεί το καθεστώς της κατάσχεσης και μέχρι τη διεξαγωγή του πλειστηριασμού. Μάλιστα, το πλοίο δεν επιτρέπεται να αποπλεύσει ακόμα και όταν η κατάσχεση επιβλήθηκε ενώ ήταν **«φορτωμένο»** και έτοιμο για αναχώρηση, η δε τυχόν παραβίαση της απαγόρευσης του απόπλου δεν επιδρά στο κύρος της κατάσχεσης.

Στα πλαίσια αυτά, αντίγραφο της κατασχετήριας έκθεσης απαιτείται να επιδοθεί και στο λιμενάρχη του λιμανιού, όπου έγινε η κατάσχεση μέσα σε δύο ημέρες από την ημέρα της επιβολής της, ο δε λιμενάρχης οφείλει να εμποδίσει τον απόπλου μόλις του επιδοθεί το αντίγραφο της κατασχετήριας έκθεσης.

Πλειστηριασμός κατασχεμένου πλοίου

άρθρο 1012 ΚΠολΔ ρυθμίζει τη διαδικασία διενέργειας του πλειστηριασμού του κατασχεμένου πλοίου, η οποία λαμβάνει χώρα ενώπιον συμβολαιογράφου της περιφέρειας του λιμανιού όπου βρισκόταν το πλοίο κατά την κατάσχεση. Η δε περιληψη της κατασχετήριας έκθεσης του πλοίου επιδίδεται, πέρα από το λιμενάρχη του λιμανιού όπου το πλοίο κατασχέθηκε, και στον πλοίαρχο του πλοίου καθώς και στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο και κατατίθεται στον υπάλληλο του πλειστηριασμού. Η δε περιληψη της κατασχετήριας έκθεσης τοιχοκολλείται, όταν αυτό απαιτείται κατά το άρθρο 999 παρ. 2 του ίδιου Κώδικα, στο λιμεναρχείο του λιμανιού όπου έγινε η κατάσχεση και, επιπλέον, σε φανερό μέρος του πλοίου. Η αναστολή πλειστηριασμού του 1000 ΚΠολΔ, εφαρμόζεται και στην περίπτωση των πλοίων, με τη μόνη διαφορά ότι δεν μπορεί να υπερβεί τους τρεις μήνες από την αρχική ημερομηνία του πλειστηριασμού, σε αντίθεση με ότι αφορά τα ακίνητα, όπου η αναστολή μπορεί να φτάσει έως και τους έξι μήνες. Τέλος, στην ειδική περίπτωση επιβολής αναγκαστικής εκτέλεσης κατά ελληνικού πλοίου που βαρύνεται με υποθήκη σε ξένο νόμισμα, καθώς και κατά αλλοδαπού πλοίου, σε κάθε περίπτωση, η επιταγή πληρωμής, η εκτίμηση του κατασχεμένου, η περιληψη της κατασχετήριας έκθεσης, ο αναγκαστικός πλειστηριασμός και η κατάταξη των δανειστών γίνονται σε ξένο νόμισμα, που ορίζεται από τον επισπεύδοντα.

Συντηρητική κατάσχεση

Η σημασία και η ιδιαιτερότητα της συντηρητικής κατάσχεσης των πλοίων/ Άρθρο 709 ΚπολΔ, σε σχέση με εκείνη των υπολοίπων περιουσιακών αντικείμενων, κινητών και ακινήτων, είναι εύκολα αντιληπτή, αν λάβουμε υπόψη το γεγονός ότι το πλοίο αποτελεί την «πλέον αβέβαιη μορφή ιδιοκτησίας». Οι λόγοι, για τους οποίους επιβάλλεται το συγκεκριμένο μέτρο, αφορούν όχι μόνον στην αφερεγγυότητα του ναυτικού οφειλέτη, αλλά και στην τυχόν αδικοπρακτική συμπεριφορά του πλοίαρχου π.χ στην περίπτωση υπαίτιας σύγκρουσης, σε απαιτήσεις, που συνδέονται με την εκμετάλλευση του πλοίου, ή σε γεγονότα έκτακτα και αναπάντεχα / ναυτικά ατυχήματα, τα οποία μπορούν να απομειώσουν ή και να εκμηδενίσουν την αξία του πλοίου ενός κατά τ' άλλα εύπορου πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή. Έπειτα, το μέγεθος των οικονομικών συμφερόντων, που διακυβεύονται με την παρεμπόδιση του θαλάσσιου ταξιδιού είναι κατά πολύ μεγαλύτερο σε σχέση με τα αντίστοιχα οικονομικά συμφέροντα μιας χερσαίας μικρομεσαίας εμπορικής επιχείρησης, η οποία τελεί υπό κατάσχεση. Απώλεια ναυτικής πίστης, απόλυση κι αποζημίωση πληρώματος, δαπάνες μεθόρμησης, δαπάνες τελών και προστίμων, απώλεια ναύλου, διαφυγή πελατείας αποτελούν ορισμένες από τις συνέπειες της συντηρητικής κατάσχεσης πλοίου, που συνεπάγονται τεράστιο οικονομικό κόστος για το θαλάσσιο επιχειρηματία, δρομολογώντας εν τούτοις τον οικονομικό «ακρωτηριασμό» του. Οι δυσβάστακτες αυτές οικονομικές συνέπειες δεν αφορούν, ωστόσο, αποκλειστικά τον πλοιοκτήτη ή το ναυλωτή του πλοίου, αφού κάλλιστα μπορούν να αντιστραφούν και να επιβαρύνουν τελικά το ναυτικό δανειστή / κατάσχοντα, εάν αποδειχθεί ότι η κατάσχεση, που ο ίδιος επέσπευσε ήταν καταχρηστική ή αδικαιολόγητη. Περαιτέρω, από την συντηρητική κατάσχεση και ακινητοποίηση του πλοίου επηρεάζονται σημαντικά τα οικονομικά συμφέροντα ενός ευρύτερου κύκλου προσώπων /εισαγωγείς και εξαγωγείς έμποροι, φορτωτές, παραλήπτες, ασφαλιστές κ.λ.π, οι οποίοι προσβλέπουν πρωτίστως στην απρόσκοπτη διεξαγωγή του πλου. Τέλος, η συντηρητική κατάσχεση επί πλοίου έχει, επιπλέον, την ιδιαιτερότητα της εμπλοκής διαφόρων εννόμων τάξεων ως προς την πρακτική διάσταση της επιβολής της, καθώς το πλοίο εκ της φύσεως και του προορισμού του δεν είναι σταθερό, αλλά μετακινείται μεταξύ διαφόρων επικρατειών, όπως και στην ανοιχτή θάλασσα, ξεφεύγοντας από τα αυστηρά προκαθορισμένα τοπικά πλαίσια μιας εσωτερικής διαφοράς. Εξ αυτού του γεγονότος, η συντηρητική κατάσχεση πλοίου δύναται να επιφέρει συγκρούσεις νόμων και ποικίλες πρακτικές δυσχέρειες.

Διαγραφή πλοίου

— Νομοθετικό διάταγμα 187/73 / ΚΑΝΔ - Άρθρο 18 : “Διαγραφή πλοίου εκ του νηολογίου”

— Νόμος 4256/2014 /παρ. 4 άρθρο 16 - ΦΕΚ 92/Α/14-4-2014 (Κωδικοποιημένος) / 'Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις" (Στο άρθρο 18 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ.187/1973, Α' 261) προστίθεται παράγραφος 3).

Ελληνικό πλοίο διαγράφεται εκ του οικείου νηολογίου:

- Επί απώλειας της ελληνικής εθνικότητας
- Επί απώλειας του πλοίου
- Επί διαλύσεως του πλοίου οπωσδήποτε επερχόμενης
- Επί ελλείψεως ειδήσεων περί του πλοίου επί εξάμηνο από της τελευταίας πληροφορίας, εις ην περίπτωσην πιθανολογείται σφόδρα ή απώλεια αυτού
- Η διαγραφή ενεργείται τη αιτήσε του ενδιαφερομένου ή αυτεπαγγέλτως υπό της Αρχής του λιμένος νηολογήσεως, κατόπιν αποφάσεως του Υπουργού, μετά σχετική έρευνα των επαγόμενων την διαγραφήν περιστατικών.
- Ελληνικό πλοίο διαγράφεται επίσης από το αντίστοιχο νηολόγιο μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη, λόγω αλλαγής σημαίας, με την οποία συνυποβάλλονται βεβαιώσεις ότι δεν υπάρχουν οφειλές προς το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο και φορολογικές, τελωνειακές και λοιπές οφειλές σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας και Ναυτιλίας καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις και κάθε σχετικό θέμα για την εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας.

Τα Ναυτιλιακά Έγγραφα ως Δημόσια βεβαιωτικά έγγραφα νηολόγησης

Μέσα σε ένα τόσο διεθνοποιημένο και ρυθμιζόμενο περιβάλλον, και για τη διευκόλυνση της λειτουργίας των εμπορικών πλοίων, τη διασφάλιση των συμφερόντων των πλοιοκτητών, των ναυλωτών, ασφαλιστών, του πληρώματος και γενικά των επιβαινόντων στο πλοίο, του Δημοσίου, των ασφαλιστικών ταμείων / NAT κ.λ.π., καθώς και κάθε τρίτου που εξαρτά κάποιο έννομο συμφέρον από την εκμετάλλευση του πλοίου, όπως και για την απόδειξη συμμορφώσεως στους διεθνείς κανόνες, καθώς και την απόδειξη ορισμένων καταστάσεων, γεγονότων και ενεργειών στο πλοίο, προβλέπεται από τον ΚΙΝΔ. ΚΑΝΔ και τις Διεθνείς Συμβάσεις, η **τήρηση ορισμένων έγγραφων και βιβλίων** τα όποια

ο πλοίαρχος πρέπει πάντοτε να έχει πάνω στο πλοίο. Τα ειδικά αυτά βιβλία και έγγραφα καλούνται γενικά Ναυτιλιακά έγγραφα. Η Διεθνής Κοινότητα με τη συνομολόγηση των **Δ.Σ. SOLAS, LOAD-LINE, MARPOL** αποσκοπεί στο να διασφαλίσει αφενός πλοία ικανά που να παρέχουν ασφάλεια στον άνθρωπο και στα μεταφερόμενα φορτία και αφετέρου την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Κάθε πλοίο σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τους κανονισμούς είναι υποχρεωμένο να φέρει τα κατάλληλα πιστοποιητικά, τα οποία πρέπει να είναι αμέσως διαθέσιμα στο πλοίο για κάθε έλεγχο σε κάθε στιγμή. Στα πλαίσια της ελληνικής Ναυτιλίας, και προκειμένου η λειτουργία του πλοίου ως εθνική μονάδα πλουτοπαραγωγικής πηγής για την Ελληνική οικονομία να είναι εύρυθμη, παραγωγική, ανταγωνιστική, αλλά και ταυτόχρονα ασφαλής ως προς το ποιο και ως προς το πλήρωμα, η Πολιτεία καθιέρωσε με κανόνες δικαίου / Νόμους - Κώδικες, Διατάγματα και Υπουργικές Αποφάσεις, τα ναυτιλιακά έγγραφα, βιβλία και πιστοποιητικά, που πρέπει υποχρεωτικά να φέρει κάθε πλοίο υπό Ελληνική σημαία. Η υποχρεωτική φύση και ο χαρακτήρας των εγγράφων αυτών απορρέει από τις διεθνείς συμβάσεις και τις εθνικές διατάξεις που τα καθιέρωσαν, ενώ η τήρησή τους είναι δεσμευτική και σε καμία περίπτωση η υιοθέτησή τους δεν αποτελεί «**στοιχείο της δυναμικής προαίρεσής**». Για την έκδοση και διατήρηση σε ισχύ αυτών των πιστοποιητικών /εγγράφων κάθε πλοίο υποβάλλεται σε μια σειρά επιθεωρήσεων και ελέγχων από ειδικευμένο προσωπικό, τους επιθεωρητές / Surveyors. Μετά τις επιθεωρήσεις και τους ελέγχους του απαιτούμενου εξοπλισμού και των οργάνων του πλοίου και εφόσον αυτά βρεθούν σε ικανοποιητική κατάσταση και καταλληλότητα, το κάθε πιστοποιητικό εκδίδεται ή / και ανανεώνεται αναλόγως.

Η υποχρεωτική φύση και ο χαρακτήρας των Ναυτιλιακών εγγράφων / βιβλίων / πιστοποιητικών Έγγραφο εθνικότητας / certificate of registry

Μετά την αναγνώριση του πλοίου ως Ελληνικού και την **εγγραφή του στο νηολόγιο**, εκδίδεται από τη λιμενική αρχή νηολογήσεως το έγγραφο εθνικότητας, το οποίο είναι ένα από τα σπουδαιότερα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου, αφού αποδεικνύει την εθνικότητα και την κυριότητα αυτού.

Το έγγραφο εθνικότητας **περιλαμβάνει:**

Τα κύρια χαρακτηριστικά του πλοίου που είναι:

- Το όνομα του πλοίου
- Η χωρητικότητα /καθαρή και ολική
- Ο αριθμός και το λιμάνι νηολογήσεως
- Το διεθνές διακριτικό σήμα

Το όνομα και την κατοικία του πλοιοκτήτη ή την επωνυμία και έδρα της πλοιοκτήτριας εταιρείας.

Αν υπάρχουν περισσότεροι πλοιοκτήτες σημειώνονται και τα ποσοστά συμμετοχής του καθενός.

Άλλες λεπτομέρειες που πρέπει να συμφωνούν με την περιγραφή του Νηογνώμονα, στον οποίο είναι γραμμένο το πλοίο /υλικό κατασκευής, είδος και υποδύναμη της κινητήριας μηχανής, έτος κατασκευής κ.λπ.).

Πιστοποιητικό / Πρωτόκολλο καταμετρήσεως /certificate of measurement

Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται από τη λιμενική αρχή **νηολογήσεως** του πλοίου ή από την αρμόδια Διεύθυνση του Κλάδου Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων, που είναι κεντρική υπηρεσία του ΥΝΑΝΠ και εδρεύει στον Πειραιά. Στο πιστοποιητικό αυτό αναγράφονται οι διαστάσεις του πλοίου /μήκος, πλάτος, ύψος, η καθαρή και ολική χωρητικότητα αυτού, καθώς και άλλες τεχνικές λεπτομέρειες.

Πιστοποιητικό / Πρωτόκολλο ασφάλειας επιθεωρήσεως / safety certificates

Εκδίδονται στην Ελλάδα από την αρμόδια Διεύθυνση του Κ.Ε.Ε.Π. του ΥΝΑΝΠ και στο εξωτερικό από ειδικά εξουσιοδοτημένους Νηογνώμονες. Τα πιστοποιητικά αυτά είναι χρήσιμα για τον έλεγχο των Λιμενικών και άλλων αρμοδίων Αρχών, για τους ασφαλιστές πλοίου και φορτίου, τους φορτωτές και ναυλωτές και άλλους ενδιαφερόμενους που θέλουν να γνωρίζουν τις δυνατότητες και τη γενικότερη κατάσταση του πλοίου.

Πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως / Load line certificate

Εκδίδεται, όπως και τα πιστοποιητικά ασφάλειας από την αρμόδια Διεύθυνση του Κ.Ε.Ε.Π. του ΥΝΑΝΠ ή από εξουσιοδοτημένο Νηογνώμονα. Με το πιστοποιητικό αυτό βεβαιώνεται ότι το πλοίο πληροί τους όρους της διεθνούς σύμβασης «**περί Γραμμής Φορτώσεως**» και του Ελληνικού κυρωτικού νόμου.

Ναυτολόγιο

Το ναυτολόγιο είναι από τα σημαντικότερα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου και πρέπει ο Πλοίαρχος να το τηρεί συνεχώς στο πλοίο. Στο ναυτολόγιο καταχωρίζονται από τη Λιμενική ή Προξενική Αρχή τα στοιχεία του Πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος κατά τη χρονική σειρά εγγραφής τους σ' αυτό / Πράξεις ναυτολογήσεως. Επίσης αναγράφονται σε ειδικές στήλες του ναυτολογίου ο κατάπλους του πλοίου στα διάφορα λιμάνια και ο απόπλους από αυτά.

Η σημασία του ναυτολογίου είναι σημαντική **επειδή:**

- Είναι απαραίτητο για τη ναυτολόγηση του Πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος και σύμφωνα με το νόμο η σύμβαση ναυτολογήσεως συντελείται με την εγγραφή στο ναυτολόγιο (άρθρο 53 του ΚΙΝΔ).
- Με βάση το ναυτολόγιο γίνεται από την υπηρεσία του Ν.Α.Τ. ο υπολογισμός και η είσπραξη των εισφορών υπέρ του Ν.Α.Τ. / Πλοιοκτήτη-Ναυτικού. Μαζί με τις εισφορές αυτές υπολογίζονται και εισπράττονται και οι εισφορές υπέρ άλλων ταμείων και λογαριασμών, όπως είναι τα Ταμεία Πρόνοιας του Εμπορικού Ναυτικού, η Εστία Ναυτικού κ.ά..
- Με βάση το ναυτολόγιο καταχωρίζεται από την υπηρεσία ναυτικών μητρώων η υπηρεσία όλων των ναυτικών και γίνεται ο υπολογισμός της συνολικής θαλάσσιας υπηρεσίας του καθενός για τη συμμετοχή στις εξετάσεις, για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και για τον υπολογισμό της συντάξεώς τους.
- Είναι το επίσημο βιβλίο, με βάση το οποίο ελέγχεται η σύνθεση πληρώματος από τις λιμενικές αρχές, στην περιοχή των οποίων καταπλέει το πλοίο και παρέχεται άδεια απόπλου. Το ναυτολόγιο εκδίδεται από τη λιμενική ή προξενική αρχή. Η λιμενική ή προξενική αρχή, κατά τη **νηολογήση του πλοίου** ή την έναρξη ταξιδιών, εκδίδει το **ναυτολόγιο**,

συμπληρώνοντας στις πρώτες σελίδες του τα στοιχεία του πλοίου και του πλοιοκτήτη και την προβλεπόμενη από το σχετικό προεδρικό διάταγμα ή την εγκριτική πράξη νηολογήσεως σύνθεση πληρώματος, δηλαδή τον αριθμό και τις ειδικότητες των ναυτικών που πρέπει να υπηρετούν στο πλοίο. Κατόπιν καταχωρεί στις ειδικές στήλες του ναυτολογίου τα στοιχεία του Πλοίαρχου και των μελών του πληρώματος / ονοματεπώνυμο, καταγωγή, αριθμό μητρώου και διπλώματος. Επίσης τους όρους με τους οποίους ναυτολογείται ο ναυτικός, δηλαδή την ειδικότητα, το βαθμό, το συμφωνηθέντα μισθό κ.λ.π., καθώς και το λιμάνι και την ημερομηνία ναυτολογήσεως. Στην τελευταία στήλη, ο προϊστάμενος της αρχής θέτει τη σφραγίδα της υπηρεσίας και υπογραφή. Παράλληλα με την καταχώριση εγγραφής στο ναυτολόγιο, η αρχή προβαίνει σε ανάλογη εγγραφή και στο ναυτικό φυλλάδιο του ναυτικού. Όταν διακόπτεται η σχέση εργασίας του ναυτικού, όταν δηλαδή λύεται η σύμβαση ναυτολογήσεως, πρέπει να γίνει η **απόλυσή** του από τη λιμενική ή προξενική αρχή, η οποία καταχωρεί στο ναυτολόγιο του πλοίου σχετική εγγραφή στην οποία αναφέρεται η ημερομηνία και ο λόγος απολύσεως π.χ. με αμοιβαία συναίνεση, λόγω ασθένειας, λόγω παραπτώματος. Ανάλογη εγγραφή γίνεται και στο ναυτικό φυλλάδιο του απολυόμενου ναυτικού. Το ναυτολόγιο ισχύει για ένα εξάμηνο, κατά τη διάρκεια του οποίου επέρχονται διάφορες μεταβολές στη συγκρότηση του πληρώματος. Γίνονται δηλαδή απολύσεις, νέες προσλήψεις, προαγωγές και αλλαγές ειδικότητας των μελών του πληρώματος. Οι μεταβολές ενεργούνται από οποιαδήποτε λιμενική ή προξενική αρχή στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Μετά τη λήξη του εξαμήνου, το ναυτολόγιο πρέπει να εξοφλείται και να εκδίδεται καινούργιο από τη λιμενική ή προξενική αρχή του λιμανιού, όπου βρίσκεται το πλοίο. Το παλιό ναυτολόγιο αποστέλλεται από την αρχή στο Ν.Α.Τ. για οριστική εκκαθάριση. Στη συνέχεια, το Ν.Α.Τ. το διαβιβάζει στην υπηρεσία ναυτικών μητρώων για την καταχώριση της υπηρεσίας των ναυτικών στα τηρούμενα μητρώα. Το ναυτολόγιο, μέσα σε εικοσιτέσσερις (24) ώρες από τον κατάπλου του πλοίου πρέπει να προσκομίζεται στη λιμενική ή προξενική αρχή, από τον Πλοίαρχο ή άλλο αξιωματικό του πλοίου, για θεώρηση μαζί με το ημερολόγιο. Η θεώρηση του κατάπλου έχει σκοπό τη διαπίστωση από την προξενική ή λιμενική αρχή της ακριβούς ημερομηνίας κατάπλου του πλοίου και τον έλεγχο της συνθέσεώς του. Όταν το πλοίο πρόκειται να αποπλεύσει, το ναυτολόγιο πρέπει να προσκομίζεται και πάλι στην αρχή προς θεώρηση του απόπλου. Η θεώρηση του απόπλου έχει την έννοια της χορηγήσεως από την αρχή άδειας απόπλου, αφού θα έχουν εξετασθεί όλα τα θέματα που αφορούν στο πλοίο, στο φορτίο και στους επιβάτες, δηλαδή η ισχύς των πιστοποιητικών ασφάλειας του πλοίου, η γενική κατάστασή του από πλευράς ασφάλειας, υγιεινής και όρων ενδιαιτήσεως των επιβαινόντων, η κανονικότητα της συνθέσεως πληρώματος κ.λ.π..

Ημερολόγιο γέφυρας

Το ημερολόγιο του πλοίου ή ημερολόγιο γέφυρας τηρείται από τον Πλοίαρχο και είναι το κυριότερο ναυτιλιακό έγγραφο του πλοίου. Στο βιβλίο αυτό καταγράφονται καθημερινά οι ναυτικές και μετεωρολογικές παρατηρήσεις και ενδείξεις, καθώς και τα διάφορα γεγονότα που αφορούν στο πλοίο, στη ναυσιπλοΐα, στους επιβαινόντες και το φορτίο. Το ημερολόγιο του πλοίου συντάσσεται με βάση τα στοιχεία που καταχωρούνται στο «πρόχειρο ημερολόγιο», από τον αξιωματικό φυλακής γέφυρας, κατά τη διάρκεια της φυλακής του. Οι εγγραφές πρέπει να γίνονται κατά χρονολογική σειρά και να είναι καθαρογραμμένες και ευανάγνωστες, χωρίς σβησίματα ή ξέσματα ή παρεμβολές εγγραφών σε ενδιάμεσες γραμμές ή στα περιθώρια. Αν χρειασθεί να γίνει διόρθωση ή διαγραφή κάποιας λέξεως ή φράσεως, αυτή πρέπει να γίνεται σε παρένθεση, να υπογραμμίζεται κάθε λέξη και να σημειώνεται ότι διαγράφονται μία ή δύο κ.λ.π. λέξεις. Όταν το ημερολόγιο είναι κανονικά συντεταγμένο, έχει αποδεικτική δύναμη, αλλά επιτρέπεται ανταπόδειξη. Μπορεί δηλαδή κάθε ενδιαφερόμενος να αποδείξει με μάρτυρες ή άλλα αποδεικτικά μέσα / έγγραφα, τεκμήρια κ.λπ. ότι δεν είναι ακριβή τα αναγραφόμενα στο ημερολόγιο. Τυχόν αλλοίωση ή παραποίηση εγγραφής του ημερολογίου συνεπάγεται ποινική και πειθαρχική ευθύνη του Πλοίαρχου ή άλλου προσώπου.

Εγγραφές στο ημερολόγιο

Στο ημερολόγιο **γέφυρας** καταχωρίζονται τα περιστατικά **όπως:**

- Κάθε γέννηση ή θάνατος που συμβαίνει στο πλοίο. Στη σχετική εγγραφή θα πρέπει να μνημονεύεται ότι τηρήθηκε η νόμιμη διαδικασία για τη διαπίστωση του περιστατικού και τη διαφύλαξη των πραγμάτων του νεκρού, στη δεύτερη περίπτωση.
- Τραυματισμός ή άλλο ατύχημα μέλους πληρώματος ή άλλου ατόμου που επιβαίνει στο πλοίο π.χ. φορτοεκφορτωτή, εργάτη συνεργείου.
- Κάθε βλάβη μηχανής ή ασυρμάτου ή άλλων εξαρτημάτων του πλοίου ή του φορτίου. Θα πρέπει να μνημονεύεται στη συνέχεια η αποκατάστασή της.
- Κάθε ναυτικό ατύχημα, οποιασδήποτε φύσεως και ανεξάρτητα από τις συνέπειές του, με πλήρη περιγραφή των συνθηκών, κάτω από τις οποίες έλαβε αυτό χώρα.
- Οι διαταγές που λαμβάνονται από το **ΥΝΑΝΠ** και οι ενέργειες που γίνονται προς εκτέλεσή τους.

Η πραγματοποίηση των υποχρεώσεων που επιβάλλονται από τους **διεθνείς** και τους **εσωτερικούς κανονισμούς** ως **προς:**

- Τον έλεγχο της καταστάσεως του πλοίου
- Την τήρηση της γραμμής φορτώσεως
- Τη διεξαγωγή γυμνασίων
- Τον έλεγχο των σωστικών και πυροσβεστικών μέσων
- Τον έλεγχο στεγανότητας των θυρών ασφάλειας του πλοίου
- Οι ναυτολογήσεις και απολύσεις των μελών πληρώματος
- Οι διαπιστωθείσες παραβάσεις των κανονισμών και τα μέτρα που λαμβάνονται
- Κάθε άλλη αναφορά που προβλέπεται από την εσωτερική και διεθνή νομοθεσία.

Θεώρηση του ημερολογίου

Το ημερολόγιο πρέπει να συμπληρώνεται το αργότερο μέσα σε (24) εικοσιτέσσερις ώρες, από τότε που συνέβησαν τα περιστατικά και να θεωρείται από τη λιμενική ή προξενική αρχή του πρώτου λιμανιού κατάπλου του πλοίου. Έτσι αυτή πληροφορείται για τα συμβάντα στο πλοίο, το φορτίο και τους επιβαίνοντες και προβαίνει στις απαιτούμενες ενέργειες εάν απαιτηθεί π.χ. διεξαγωγή ανακρίσεως. Ο Πλοίαρχος ή, όταν αυτός κωλύεται, ο νόμιμος αναπληρωτής του, οφείλει μέσα σε (24) εικοσιτέσσερις ώρες από τον κατάπλου του πλοίου να παρουσιασθεί στη λιμενική ή προξενική αρχή, προσκομίζοντας για θεώρηση το ημερολόγιο και το ναυτολόγιο, καθώς και κάθε άλλο ναυτιλιακό έγγραφο που θα ζητηθεί από την αρχή ή που ο Πλοίαρχος κρίνει ότι χρειάζεται θεώρηση π.χ. το ποινολόγιο για επικύρωση τυχόν επιβληθείσας ποινής. Το ημερολόγιο που έχει θεωρηθεί κατά τον κατάπλου θα πρέπει να προσκομίζεται και πάλι κατά τον απόπλου για θεώρηση, αν στο μεταξύ έγιναν νέες εγγραφές για αξιόλογα εν τω μεταξύ συμβάντα. Κατά τη θεώρηση του ημερολογίου οι λιμενικές ή προξενικές αρχές καταχωρίζουν διάφορες εγγραφές που αναφέρονται στην πληροφόρηση, σε υποδείξεις ή εντολές προς τον πλοίαρχο, των οποίων η τήρηση πρέπει να ελέγχεται από την προξενική ή λιμενική αρχή του επόμενου λιμανιού κατάπλου. Αν το πλοίο απολεσθεί ή αλλάξει σημαία και διαγραφεί από τα νηολόγια, πρέπει να επιστραφούν στη λιμενική αρχή νηολογήσεως όλα τα **ναυτιλιακά έγγραφα**, εκτός από το ημερολόγιο γέφυρας και το ποινολόγιο που παραδίδονται στα γραφεία της εταιρείας.

Ημερολόγιο Μηχανής / engineer's log book

Τηρείται από τον πρώτο μηχανικό του πλοίου, υπό την εποπτεία του Πλοίαρχου. Στο ημερολόγιο αυτό εγγράφονται γεγονότα που έχουν σχέση με την κατάσταση και λειτουργία των μηχανών και των βοηθητικών μηχανημάτων του πλοίου, τις επισκευές αυτών και την κατανάλωση καυσίμων. Καταχωρίζονται επίσης οι εντολές της γέφυρας για τις κινήσεις της μηχανής / πρόσω, ανάποδα, ημιταχώς, κράτει, έτοιμος κ.λ.π.. Προσκομίζεται, όπως και το ημερολόγιο γέφυρας, στη λιμενική ή προξενική αρχή κατάπλου του πλοίου προς θεώρηση, μαζί με τα λοιπά ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου.

Ημερολόγιο ασυρμάτου / wireless log

Ημερολόγιο Στο βιβλίο αυτό καταγράφονται στοιχεία που αφορούν στην κατάσταση και στη λειτουργία του ασυρμάτου και των άλλων μέσων τηλεπικοινωνίας, καθώς επίσης οι πραγματοποιηθείσες ανταποκρίσεις, τα ληφθέντα ή μεταβιβασθέντα σήματα, τα μετεωρολογικά δελτία, τυχόν ζημιές και επισκευές του ασυρμάτου κ.λ.π..

Ποινολόγιο

Τηρείται από τον Πλοίαρχο και χρησιμοποιείται για την εγγραφή σ' αυτό των ναυτικών που διαπράττουν πειθαρχικά παραπτώματα για τα οποία ο Πλοίαρχος ασκεί πειθαρχική δίωξη, επιβάλλοντας τις προβλεπόμενες ποινές / επίπληξη-πρόστιμο. Το ποινολόγιο πρέπει απαραίτητως να θεωρείται από τη λιμενική αρχή η οποία επικυρώνει, επαυξάνει ή μειώνει ή ακόμα και ακυρώνει τις ποινές που επέβαλε ο Πλοίαρχος.

Βιβλίο πετρελαίου

Η τήρησή του επιβάλλεται από τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από τα Πλοία (**Marpol**), που έχει κυρωθεί από την Ελλάδα και ισχύει διεθνώς. Καταχωρίζονται σ' αυτό στοιχεία για την παραλαβή και κατανάλωση καυσίμων του πλοίου, για τον τρόπο διαθέσεως καταλοίπων πετρελαίου στα λιμάνια προσεγγίσεως του πλοίου κ.λ.π..

Βιβλίο επιθεωρήσεων και γυμνασίων

Στο βιβλίο αυτό καταγράφονται οι επιθεωρήσεις του πλοίου από τις αρμόδιες αρχές, οι παρατηρήσεις αυτών, καθώς και τα γυμνάσια που πρέπει να εκτελούνται ανελλιπώς με την ευθύνη και φροντίδα του Πλοίαρχου.

Φορτωτικά έγγραφα του πλοίου

Φορτωτικά έγγραφα καλούνται οι φορτωτικές και τα ναυλοσύμφωνα που πρέπει να φέρονται επί του πλοίου και είναι απαραίτητα για την άσκηση διοικητικού ελέγχου ως προς το είδος, την προέλευση και τον προορισμό του φορτίου. Με βάση τα έγγραφα αυτά, ο Πλοίαρχος ρυθμίζει τις ενέργειές του, αφού ενημερώνεται σε ό,τι αφορά στους φορτωτές-παραλήπτες, στους όρους μεταφοράς του φορτίου, το είδος και τις ιδιότητες αυτού κ.λ.π.

Αποδεικτικά εκπληρώσεως των τελωνειακών διατυπώσεων

Απόδειξη περί της εκπληρώσεως των τελωνειακών διατυπώσεων του πλοίου αποτελεί το δηλωτικό φορτίου. Αυτό είναι έντυπο στο οποίο ο Πλοίαρχος αναγράφει τα στοιχεία του φορτίου, δηλαδή το είδος, την ποσότητα, την προέλευση και τον προορισμό αυτού, όπως ακριβώς αναφέρονται στις φορτωτικές. Το δηλωτικό φορτίου θεωρείται από την τελωνειακή αρχή, η οποία με τον τρόπο αυτό βεβαιώνει ότι έχουν εκπληρωθεί οι απαιτούμενες τελωνειακές διατυπώσεις. Η σημασία της τήρησης αυτών των βασικών αρχείων με ακρίβεια δεν μπορεί να υπερεκτιμηθεί. Τα καλά συντηρημένα έγγραφα είναι τα ίδια, στοιχεία ακρίβειας και τα καλά αρχεία θα καταστήσουν την περισυλλογή των συγκεκριμένων αποδείξεων και της διερεύνησης οποιουδήποτε περιστατικού, γρηγορότερη και ευκολότερη. Επιπλέον τα εσκεμμένα ψευδεπίγραφα ή αλλοιωμένα στοιχεία είναι εύκολα αναγνωρίσιμα. Υπάρχουν πολλές καθιερωμένες ιατροδικαστικές μέθοδοι με τις οποίες οι ερευνητές μπορούν να χρονολογούν και να επαληθεύουν γραπτά, φωτογραφικά και φυσικά στοιχεία καθώς και να προσδιορίζουν τυχόν μετέπειτα μεταβολές. Μόνο ένα πλαστογραφημένο ή αλλοιωμένο αποδεικτικό στοιχείο, θα θέσει σε αμφισβήτηση όλα τα άλλα στοιχεία. Η πράξη της παραποίησης ή αλλοίωσης αποδεικτικών στοιχείων μπορεί επίσης να αποτελέσει εγκληματική πράξη με δυνητικά σοβαρές συνέπειες για τα εμπλεκόμενα άτομα.

Υπεύθυνος για την τήρηση και φύλαξη των ναυτιλιακών εγγράφων είναι ο πλοίαρχος.

Αξίζει να σημειωθεί ότι συχνά είναι δυνατό να υπάρξει σύγχυση με τη χρήση του όρου ναυτικά / ναυτιλιακά έντυπα, έγγραφα ή ναυτικά βιβλία. Ο Κ.Δ.Ν.Δ. αναφέρει ενδεικτικά κάποια βασικά ναυτιλιακά έγγραφα / όπως αυτά που αναφέρθηκαν, χωρίς όμως να αποκλείει τη δυνατότητα να ορισθούν και άλλα με νέα Προεδρικά Διατάγματα. Επίσης ορίζει, ποια είναι η αποστολή και η σημασία της τήρησης καθενός απ' αυτά. Από τις σχετικές διατάξεις του

Κ.Δ.Ν.Δ. /άρθρα 46-53, για τα ναυτιλιακά έγγραφα, προκύπτει ότι απ' αυτά το **ναυτολόγιο**, το **ημερολόγιο γέφυρας**, το **ημερολόγιο μηχανής**, το **ημερολόγιο ασυρμάτου**, το **ποινολόγιο** και το **βιβλίο πετρελαίου**, χαρακτηρίζονται από τον ίδιο το νομοθέτη ως **βιβλία**, πράγμα που επιβάλλει και η ίδια η φύση τους, διότι καθένα από αυτά πραγματικά αποτελεί πολυσέλιδο τόμο, βιβλιοδετημένο έτσι ώστε να αντέχει σε μακροχρόνια χρήση. Επομένως αυτά είναι τα ναυτιλιακά βιβλία. Αντίστοιχα, το **έγγραφο εθνικότητας**, το **πιστοποιητικό καταμέτρησης**, τα **πιστοποιητικά ασφαλείας**, το **πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης**, χαρακτηρίζονται ως **ναυτιλιακά έγγραφα**, διότι αυτός ο χαρακτηρισμός ανταποκρίνεται καλύτερα στη φύση τους ως **έντυπα** που κατά κανόνα έχουν μία ή δυο σελίδες. Επίσης, πρέπει να τονισθεί ότι υπάρχουν και άλλες κατηγορίες εντύπων / εγγράφων που έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με τη ναυτιλία όπως το **βιβλίο υπερωριών**, τα **φορτωτικά** και **τελωνειακά έγγραφα**. Τα τελωνειακά έγγραφα σύμφωνα με το άρθρο 86 του Τελωνειακού Κώδικα είναι το δηλωτικό φορτίου, το δηλωτικό εφοδίων πλοίου, το δηλωτικό ειδών πληρώματος και το βιβλίο ατελειών.

Σύμφωνα με το **Ελληνικό δίκαιο**, τα ναυτιλιακά έγγραφα και πιστοποιητικά κάθε πλοίου υπό ελληνική σημαία, χαρακτηρίζονται ως **δημόσια βεβαιωτικά έγγραφα**, καθώς εκδίδονται από τις Υπηρεσίες του Ελληνικού Δημοσίου ή τους εκάστοτε από αυτό εξουσιοδοτημένους νομίμως οργανισμούς και γιατί προβλέπονται και καθορίζονται από την σχετική νομοθεσία ως διατιμημένα έντυπα /εκτός εκείνων που αναφέρονται στο φορτίο. Με Υπουργική Απόφαση ή Προεδρικό Διάταγμα, όλα τα ναυτιλιακά έγγραφα, βιβλία και πιστοποιητικά κατά το άρθρο 13 παρ. 3 του Ποινικού Κώδικα «αποτελούν γραπτά προορισμένα ή πρόσφορα να αποδείξουν γεγονός έχον έννομη σημασία και σημεία προορισμένα να αποδείξουν τοιούτο γεγονός». Επίσης, τα ναυτιλιακά έγγραφα των πλοίων αποτελούν δημόσια έγγραφα διότι συντάσσονται με τους νόμιμους τύπους από δημοσίους υπαλλήλους και όργανα που ασκούν δημόσια υπηρεσία και λειτουργήμα, μέσα στα όρια της αρμοδιότητάς τους. Έτσι λοιπόν ενέργειες όπως η σφράγιση των βιβλίων κατά σελίδα και θεώρηση στην τελευταία σελίδα από την Λιμενική ή Προξενική Αρχή καθώς και ο έλεγχος και η θεώρηση όλων των ναυτιλιακών εγγράφων από τις υπηρεσίες αυτές πραγματοποιείται υπό την έννοια του δημόσιου εκδοθέντος εγγράφου. Ως εκ τούτου έχουν τα ναυτιλιακά έγγραφα και βεβαιωτικό χαρακτήρα αφού από τη φύση και τη σύνταξη τους περιλαμβάνουν βεβαίωση και δήλωση αντίληψης και γεγονότος για κάποιο ναυτικό, τεχνικό ή άλλο θέμα. Η μη έγκαιρη προσκόμιση των ναυτιλιακών εγγράφων και βιβλίων για θεώρηση στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή, συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα του πλοιάρχου. Ο πλοίαρχος πλοίου, ανεξάρτητα με τη σημαία που αυτό φέρει, δηλαδή αν είναι Ελληνική ή ξένη, υποχρεούται, πριν διενεργήσει τον απόπλου του πλοίου που διοικεί, να προσκομίσει στη Λιμενική Αρχή για έλεγχο τα ναυτιλιακά έγγραφα και να εφοδιαστεί με τη σχετική άδεια απόπλου.



Συμπέρασμα

Σε μια ανταγωνιστική βιομηχανία όπως η ναυτιλία, που συνεισφέρει καθοριστικά στην οικονομία και προσδίδει στη χώρα μεγάλη, διπλωματική και πολιτική, ισχύ, οφείλεται ένα **σταθερό σημείο αναφοράς**. Χρειαζόμαστε ένα **Εθνικό Ναυτιλιακό Σχέδιο** που να αξιοποιεί τις τεράστιες δυνατότητες όλου του **ναυτιλιακού πλέγματος** αλλά και να δεσμεύει τις κυβερνήσεις, διασφαλίζοντας συνέχεια στις πολιτικές τους. Με δυο λόγια, ένα **Shipping Plan** μέσω του οποίου θα ενισχυθούν ακόμα περισσότερο οι **δεσμοί της ναυτιλίας** με την **εγχώρια οικονομία**, εστιάζοντας στην **προστιθέμενη αξία** της ναυτιλίας και σε οικονομικές δράσεις ξηράς, για την καταπολέμηση της ανεργίας.

Η **προσέλκυση πλοίων στην Ελληνική σημαία** αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη και επέκταση του ναυτιλιακού μας πλέγματος. Η Ελληνική σημαία με ένα σύγχρονο και πιο **αποτελεσματικό πλαίσιο μέτρων νηολόγησης** πλοίων θα μπορούσε να γίνει ελκυστική και ισχυρή σε διεθνές επίπεδο, αφενός επειδή υποστηρίζεται από ένα ολοκληρωμένο διοικητικό μηχανισμό σε εθνικό και σε διεθνές επίπεδο, που κανένα άλλο κράτος στον κόσμο δεν προσφέρει και αφετέρου επειδή στηρίζεται σε ανταγωνιστικά, διαφανή και σταθερά εδώ και πολλές δεκαετίες κίνητρα για ναυτιλιακές επενδύσεις. Επίσης εκείνο που είναι σημαντικό και αφορά την χώρα μας είναι ότι διαθέτει τα καταλληλότερα στον κόσμο στελέχη για τη ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα. Η ποιοτική σημαία σε μια διεθνή βιομηχανία όπως η ναυτιλία, σημαίνει καλύτερους επιχειρηματικούς όρους πρόσβασης στην παγκόσμια αγορά. **Η επιλογή της Ελληνικής σημαίας, δεν θα είναι απλά μια αναγνώριση της προσφοράς, αλλά θα ενισχύσει σημαντικά τους στενούς δεσμούς που τους ενώνουν με το πλοίο και την επιχειρηματικότητα.**

Του Πλοιάρχου Α.Σ Δημητρίου Κουκουβίνου ε.α