



Του Προέδρου της ΠΕΠΕΝ
Cpt. Μαν. Τσικαλάκη



Επιβάλλεται άμεσα Η ΑΠΟΠΟΙΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ

Στην ισχύουσα ναυτική νομοθεσία, ο πλοίαρχος είναι αποπλοίαρχος στα γενικότερα θέματα ασφαλείας του πλοίου, του και υπάρχει για τον λόγο αυτό μεγάλη ανάγκη εκσυγχρονισμού της τεχνολογίας στις μέρες μας, είναι ραγδαία και η πρόοδος. Ήδη, έχουν ναυπηγηθεί υπερσύγχρονα πλοία στα οποία ερ- τέτοια πλοία. Είναι ανεδαφικό στην εποχή της εξειδίκευσης, Η κατάσταση αυτή έχει σαν αποτέλεσμα να είναι εντελώς η ισχύουσα νομοθεσία. Ότι δηλαδή, ευθύνεται για οτιδήποτε ή άλλων ομάδων.

Το τεράστιο αυτό θέμα έχει τεθεί αμέτρητες φορές στις εκά- συνάντηση του προεδρείου της ΠΕΠΕΝ με τον Υπουργό Ναυτι- τα θέματα της Ναυτικής εκπαίδευσης που συζητήσαν με τον κατά την άσκηση των καθηκόντων τους οφειλόμενα στην θύμα στο οποίο επιρρίπτει τις ευθύνες για τις παραλείψεις

Είναι πολλές οι περιπτώσεις που συνάδελφοί μας βρίσκονται άδικα μπλεγμένοι σε καταστάσεις, για τις οποίες ουδεμία ευθύνη έχουν. Παρ' όλα αυτά διασύρονται δικαστικά και τους επιβάλλονται εξον- τωτικά πρόστιμα.

Ενδεικτικά με το καθεστώς που ισχύει σήμερα, βρίσκεται υπόλογος ο Πλοίαρχος και διώκεται διοι- κητικά σε περίπτωση καθυστερήσεων δρομολογίων, ανεξάρτητα αν αυτές οφείλονται π.χ. στην έλλειψη υποδομών στα λιμάνια ώστε αυτά να μπορούν να ανταποκριθούν στην αυξημένη κίνηση κατά τους θε- ρινούς μήνες, είτε διότι το πλοίο δεν έχει την ταχύ- τητα εκείνη με βάση την οποία υπολογίστηκε η

χρονική διάρκεια του πλου, όταν έλαβε την σχετική δρομολογιακή έγκριση.

Διώκεται επίσης ο πλοίαρχος, εάν συμβεί περι- στατικό οφειλόμενο στις ελλείψεις των χερσαίων υποδομών των λιμανιών, υπευθυνότητας των Λιμε- νικών Ταμείων, για τις οποίες όμως δεν έχει ενημε- ρωθεί. Επίσης διώκεται ο πλοίαρχος, εάν λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών σε συνδυασμό με τις ελλείψεις των λιμανιών, δεν καταστεί δυνατόν να δέσει το πλοίο με ασφάλεια σε κάποιο από αυτά.

Σε άλλη περίπτωση, διώκεται ο πλοίαρχος επιβα- τηγού πλοίου, εάν διαπιστωθεί ότι επιβαίνει σε αυτό

ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ

μικά υπεύθυνος για οτιδήποτε συμβεί στο πλοίο. Η νομοθεσία στον τομέα ευθύνης του πληρώματος, του φορτίου, θα μπορούσε κάλλιστα να θεωρηθεί ότι είναι απαρχαιωμένη της, για να μπορεί να είναι εναρμονισμένη με τη σημερινή πραγματικότητα. Η εξέλιξη αυτή έχει εισχωρήσει και στο χώρο της ναυτιλίας.

γάζεται εξειδικευμένο πλήρωμα κι εξακολουθούν να ναυπηγούνται όλο και περισσότερα να υπάρχει η απαίτηση να βαρύνεται ο πλοίαρχος με ευθύνες άλλων προσώπων. άδικη και άνιση για τον πλοίαρχο η θεώρηση που έχει γι' αυτόν και τον ρόλο του, συμβαίνει στο πλοίο, ακόμη κι αν τούτο ανήκει σε σφαίρα ευθύνης άλλου προσώπου,

στοτε πολιτικές ηγεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και μάλιστα κατά την τελευταία λίας κ. Φώτη Κουβέλη, ο Πρόεδρος της Ενώσεως μας Cpt. Μαν. Τσικαλάκης, εκτός από ΥΝΑΝΠ, αναφέρθηκε και στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι Έλληνες Πλοίαρχοι απαρχαιωμένη νομοθεσία, η οποία βρίσκει στο πρόσωπο του Πλοίαρχου το εξιλαστήριο τρίτων.

παράτυπος μετανάστης. Ουδεμία δυνατότητα έχει ο πλοίαρχος να γνωρίζει ή να διαπιστώνει, εάν ο κάθε επιβάτης βρίσκεται νόμιμα στο πλοίο. Η διαδικασία αυτή ανήκει στην ευθύνη του πράκτορα και της Λιμενικής Αρχής.

Μία άλλη περίπτωση είναι, αυτή κατά την οποία διαπιστώνεται παράβαση σε θέματα ελλείψεως των προβλεπομένων παραστατικών και προδιαγραφών για τα τρόφιμα του πλοίου, παρά το ότι υπάρχει υπεύθυνος υγειονομικού ελέγχου για το πλοίο.

Ένα βήμα προς την σωστή κατεύθυνση, που συντείνει στην απάλειψη των αδικιών που υφίσταται

ο Πλοίαρχος, έγινε με το άρθρο 139 παρ.2, εδ. β του Ν.4504/2017, με το οποίο εξαιρέθηκε ο Πλοίαρχος από την υποχρέωση καταβολής του προστίμου, στην περίπτωση που δεν διαπιστώνεται ευθύνη αυτού και έχει μεριμνήσει εγκαίρως για την έγγραφη ενημέρωση του πλοιοκτήτη σχετικά με την αναγκαιότητα λήψης μέτρων και παροχής πόρων εκ μέρους του πλοιοκτήτη για την τήρηση της νομοθεσίας περί ορίων εργασίας και ανάπαυσης ναυτικών.

Ομοίως, με τα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 139 παρ.2, εδ. α του ανωτέρω νόμου, ορθά εξαιρέθηκε ο πλοίαρχος από την υποχρέωση καταβολής του προστίμου που επιβάλλεται, εάν υπάρξει παράβαση του

άρθρου 40 παρ. 1θ του Κ.Δ.Ν.Δ., σύμφωνα με το οποίο, θα πρέπει να είναι κανονικώς εγγεγραμμένο στο ναυτολόγιο του πλοίου, οποιοδήποτε πρόσωπο έχει προσληφθεί ή απασχολείται ή εργάζεται επί του πλοίου. Υπόχρεοι για την καταβολή του προστίμου αυτού θεσπίστηκε ότι είναι αλληλεγγύως και εις ολόκληρον ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής, ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο εφοπλιστής και ο πράκτορας του πλοίου.

να αποτελέσουν την βάση και τον οδηγό για την απαραίτητη νομοθετική μεταρρύθμιση.

Αναφορικά με το ζήτημα των προστίμων και μέχρι να προσαρμοσθεί η νομοθεσία με τις συνθήκες που επικρατούν στην σύγχρονη Ναυτιλία, είναι απαραίτητο να γίνουν τα ακόλουθα:

Οι Λιμενικές Αρχές θα πρέπει να μην καταφεύ-

γουν στην εύκολη λύση της επιβολής προστίμων στους Πλοίαρχους, έστω και αλληλέγγυα και σ' ολόκληρο με πλοιοκτήτες, εφοπλιστές και πράκτορες του πλοίου αλλά να τον απαλλάσσουν, όταν διαπιστώνεται ότι δεν διέπραξε ή ότι ήταν αδύνατο να διαπράξει την παράβαση που του αποδίδεται, αφού αυτή οφείλεται σε παραλείψεις άλλων.

Θα πρέπει επίσης οι Λιμε-

νικές Αρχές να ερευνούν και να ολοκληρώνουν χωρίς καθυστέρηση τις υποθέσεις που χειρίζονται και να μην κωλυσιεργούν. Παρατηρείται το φαινόμενο να επιβάλλονται πρόστιμα σε Πλοίαρχους ενώ πλέον έχουν απολυθεί από το πλοίο και έχουν διακόψει τις σχέσεις τους με την εταιρεία. Στην περίπτωση αυτή βρίσκονται αντιμέτωποι με πρόστιμα, πολλές φορές υπέρογκα, για παραβάσεις που τους αποδίδονται ενόσω υπηρετούσαν στο πλοίο και καλούνται να τα πληρώσουν πλέον μόνοι αυτοί, αφού μπορεί να έχει πωληθεί το πλοίο ή να έχει διαλυθεί η εταιρεία. Η εκκαθάριση των υποθέσεων επιβάλλεται να γίνεται με γρήγορους ρυθμούς κι ενόσω ο Πλοίαρχος υπηρε-

Είναι πλέον ώριμες οι συνθήκες για να προχωρήσει ο εκσυγχρονισμός της Νομοθεσίας ώστε να παύσει να ευθύνεται ο Πλοίαρχος για ότι συμβαίνει στο πλοίο ή ακόμα και έξω από αυτό. Έτσι πρέπει να συμβαίνει, εφόσον διαπιστωθεί από την έρευνα που θα διενεργηθεί, ότι ο Πλοίαρχος είχε τηρήσει τις διαδικασίες που προβλέπονται από τον ISM και από την εν γένει νομοθεσία. Στην περίπτωση αυτή οι ευθύνες θα πρέπει να αποδίδονται στα πρόσωπα εκείνα, που με τις πράξεις ή τις παραλείψεις τους συνετέλεσαν στο να προκληθεί κάποια παράβαση. Οι διατάξεις του άρθρου 139 παρ. 2 του Ν. 4504/2017 θα πρέπει



τεί στο πλοίο, ώστε να δίδεται η δυνατότητα σε αυτόν να καλυφθεί από την εργοδότηρια πλοιοκτήτρια εταιρεία, στις περιπτώσεις που υφίσταται αλληλέγγυα και σε ολόκληρο μεταξύ τους ευθύνη.

Ενδεικτικά αναφέρω την περίπτωση συναδέλφου μας στην γραμμή Κυλλήνης - Ζακύνθου - Κεφαλλονιάς, ο οποίος βρέθηκε να βαρύνεται με πρόστιμα πάνω από 10000 ευρώ που επιβλήθηκαν στο πλοίο και σε εκείνον και επαφίεται στην «καλή διάθεση» της πρώην εργοδότηριας εταιρείας ως προς το αν αυτή θα τηρήσει την ρύθμιση που έκανε με την Εφορία. Το εξοργιστικό είναι ότι, η Φορολογική Αρχή παρακράτησε από το ΑΦΜ της συζύγου του, η οποία έκανε κοινή φορολογική δήλωση με αυτόν, 800 περίπου ευρώ από επιστροφή φόρου που εκείνη δικαιούτο να λάβει, έναντι των επιβληθέντων στο πλοίο προστίμων!

Υπάρχουν επίσης περιπτώσεις, που τα επιβαλλόμενα πρόστιμα παραμένουν μόνο στον πλοίαρχο σε πλοία που δρομολογούνται με ξένη σημαία στον Ελλαδικό χώρο.

Αυτό συμβαίνει, όταν τα πλοία αυτά αλλάξουν πλοιοκτήτρια εταιρεία πραγματικά ή εικονικά.

Επίσης, σχετική είναι και η περίπτωση συναδέλφου μας Πλοίαρχου, ο οποίος μας ενημέρωσε ότι επιβλήθηκε κατάσχεση στην κατοικία του για οφειλές σε ναυτικό, μέλος του πληρώματος πλοίου της ΝΕΛ, για τις οποίες κρίθηκε από το Δικαστήριο ότι είναι συνυπεύθυνος ο Πλοίαρχος από κοινού με την πλοιοκτήτρια εταιρεία για να εξοφλήσει τον συνάδελφο του ναυτικό, με τον οποίο συνυπηρετούσε

στο πλοίο! Εννοείται ότι η παραπάνω εταιρεία όχι μόνο είχε αφήσει απλήρωτο τον πλοίαρχο όπως και όλα τα μέλη του πληρώματος, αλλά τον άφησε και ακάλυπτο στην αστική δίκη που ήταν εναγόμενος!

Δυστυχώς είναι τεράστιο το μέγεθος του προβλήματος που δημιουργείται. Σε κάθε περίπτωση στα πλαίσια των επιβαλλομένων αλλαγών, θα πρέπει να προβλεφθεί ρητά στη Νομοθεσία, ότι ο Πλοίαρχος ουδεμία ευθύνη έχει έναντι παντός από την εκμετάλλευση του πλοίου, η οποία ανήκει στον χώρο ευθύνης της πλοιοκτήτριας ή της εφοπλίστριας εταιρείας, ανάλογα με την περίπτωση.



Πιστεύω ότι ωρίμασε ο καιρός και είναι επιτακτική ανάγκη να εκσυγχρονισθεί η Νομοθεσία στην χώρα μας, που είναι πρώτη δύναμη στην Παγκόσμια Ναυτιλία και αποτελεί διαχρονικά την πραγματική Βαριά Βιομηχανία της Πατρίδας μας.

Η προτεινόμενη αναθεώρηση της Νομοθεσίας αποτελεί, εκτός των άλλων, κίνητρο για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και ειδικότερα με την ειδικότητα του πλοίαρχου.