



# ΟΙ ΘΕΣΕΙΣ ΤΗΣ Π.Ν.Ο. ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΕΠΕΝ

Την 18<sup>η</sup> Φεβρουαρίου η ΠΝΟ και η Ένωση μας δια του Προέδρου της Cpt. Μαν. και Εμπορίου της Βουλής κατέθεσαν δυο υπομνήματα με τις θέσεις τους, που σε όργανα της Πολιτείας) αλλά σε κάποια άλλα, όμως, οι υπό συζήτηση διατάξεις, σχετικά με τον εκσυγχρονισμό της Νομοθεσίας σε θέματα που άπτονται των ευθυνών

## ΥΠΟΜΝΗΜΑ Π.Ν.Ο.

Αξιότιμες κυρίες και κύριοι Βουλευτές,  
Με την σημερινή μου παρουσία ενώπιον της παρούσας Επιτροπής θα σας παραθέσω τις θέσεις της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας στο υπό συζήτηση σχέδιο Νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Το εύρος των θεμάτων τα οποία περιέχονται στο νομοσχέδιο, είναι μεγάλο. Είναι γεγονός ότι σε κάποια από τα θέματα αυτά έχουν ληφθεί υπ' όψη οι θέσεις της ΠΝΟ, που εκφράστηκαν στα αρμόδια Όργανα της Πολιτείας. Σε κάποια άλλα όμως ζητήματα οι υπό συζήτηση διατάξεις έρχονται σε αντίθεση με τις πάγιες θέσεις της Ομοσπονδίας.



Ο Πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ Cpt. Μαν. Τσικαλάκης στην Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής

1) Αναφέρομαι κατά πρώτον στην ρύθμιση του άρθρου 10

παρ. 3, με την οποία καταργείται η υποχρέωση υπηρεσίας πλοιάρχου και πληρώματος σε επαγγελματικά πλοία αναψυχής και με ολικό μήκος μέχρι και 24 μέτρα, με μεταφορική ικανότητα άνω των 12 επιβατών. Καταργείται δηλαδή η πρόβλεψη του αριθμού των επιβατών και διατηρείται μόνο η πρόβλεψη για το μήκος του πλοίου. Είναι όμως γνωστό ότι πολλά από αυτά τα πλοία προβλέπεται ότι μπορούν να μεταφέρουν πάνω από 12 επιβάτες. Άσχετα από τον αριθμό των μεταφερομένων επιβατών θεωρούμε ότι με την προτεινόμενη ρύθμιση μειώνονται οι προδιαγραφές ασφαλούς μεταφοράς των επιβατών, αφού η υπηρεσία πλοιάρχου και πληρώματος αποτελεί εξέχγου για την κατά τεκμήριο ασφαλή εκτέλεση του πλοίου.

Το ίδιο ισχύει και με την πρόβλεψη της παραγράφου αυτής, σύμφωνα με την οποία την διακυβέρνηση των εκναυλωμένων πλοίων αναψυχής μήκους έως 24 μέτρα αναλαμβάνει κυβερνήτης, ο οποίος έχει τα προσόντα των αποφάσεων του Υπουργού Ναυτιλίας που αναφέρονται σε αυτήν. Τόσον η ΠΝΟ όσο και η Πανελλήνια Ένωση Πλοιαρχών Εμπορικού Ναυτικού (στην οποία είμαι Πρόεδρος), έχουμε επανειλημμένα ζητήσει από το αρμόδιο Υπουργείο να θεσπιστεί η υποχρέωση ώστε σε κάθε περίπτωση ο πλοίαρχος επαγγελματικού σκάφους αναψυχής θα πρέπει να είναι κάτοχος είτε κάτοχος διπλώ-

ματος πλοιάρχου οιασδήποτε τάξεως είτε κάτοχος διπλώματος κυβερνήτη που θα έχει αποκτήσει το δίπλωμά του σύμφωνα με το Π.Δ. 141/2014. Θα πρέπει δηλαδή να είναι επαγγελματίες ναυτικοί, οι οποίοι έχουν εκπαιδευθεί κατάλληλα και έχουν αποκτήσει με εξετάσεις από την Πολιτεία τα διπλώματα και τις πιστοποιήσεις που απαι-

τούνται για την διακυβέρνηση και την υπηρεσία τους στο πλοίο. Μόνο με τον τρόπο αυτόν υφίσταται η προϋπόθεση της κατά τεκμήριο ασφαλούς διακυβέρνησης του πλοίου, αφού ο επαγγελματίας ναυτικός έχει εκπαιδευθεί και εργαστεί με επιτυχία σε θέματα π.χ. Διεθνούς Κανονισμού Αποφυγής Συγκρούσεων, Ναυτιλίας, σωστικών κ.λ.π. Με την ισχύουσα ρύθμιση αλλά και με την επιχει-

ρούμενη είναι βέβαιον ότι θα αυξηθούν οι περιπτώσεις μικρών ή μεγάλων ατυχημάτων που συμβαίνουν στις θάλασσές μας ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες τουριστικής αιχμής, τα οποία οφείλονται στην έλλειψη απόκτησης γνώσεων και ναυτικών ικανοτήτων κάποιων από αυτούς που κυβερνούν επαγγελματικά πλοία αναψυχής. Η προϋπόθεση αυτή ισχύει σε κάθε περίπτωση, άσχετα δηλαδή από το αν το πλοίο που εκναυλώνεται είναι μηχανοκίνητο ή ιστιοφόρο. Τουτό διότι η συντριπτική πλειοψηφία των επαγγελματικών ιστιοφόρων έχουν και μηχανή, την οποία χρησιμοποιούν κατά την διάρκεια του πλοίου. Δεν θα πρέπει δηλαδή να γίνονται εκπώσεις στα θέματα ασφαλείας των επιβατών και του πλοίου στο όνομα της κερδοφορίας. Οι επιπτώσεις στην εικόνα του τουρισμού και της χώρας μας θα είναι δυσμενέστερες σε περίπτωση ατυχημάτων που οφείλονται στην έλλειψη γνώσεων και ναυτικής εμπειρίας των κυβερνητών των πλοίων αυτών.

2) Σχετικά με το ζήτημα της Εκπαίδευσης έχουμε επανειλημμένα τονίσει στην Πολιτεία τις προτάσεις μας για την αναβάθμιση των Σχολών και του ΚΕΣΕΝ. Η αναβάθμιση αυτή θα πρέπει πρώτα και κύρια να ξεκινήσει με την στελέχυσή τους με τον αναγκαίο αριθμό καθηγη-

# ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΤΟΥ Υ.ΝΑ.Ν.Π.

**Τσικαλάκη, πού ήταν και εκ των βασικών ομιλητών στην Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής πολλά θέματα έχουν μεν ληφθεί υπόψη (αυτές που έχουν εκφραστεί στα αρμόδια έρχονται σε αντίθεση με τις παλιές θέσεις της Ομοσπονδίας. Όπως επίσης και θέσεις, του Πλοιάρχου κατά την άσκηση των καθηκόντων του.**

τών Πλοιαρχών και Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού, ώστε αυτές να είναι σε θέση να προσφέρουν στους φοιτητές την απαραίτητη εκπαίδευση που θα τους επιτρέψει, να ανταπεξέλθουν με επιτυχία στις σημερινές και αυριανές συνθήκες της παγκόσμιας Εμπορικής Ναυτιλίας. Πριν από κάθε αλλαγή στη δομή των Σχολών θα πρέπει να δοθούν κίνητρα, επί πλέον των προβλεπόμενων, τα οποία θα προσελκύουν ναυτοδιδασκάλους με εμπειρία, για να διδάξουν σε αυτές. Είναι απαραίτητη προϋπόθεση να γίνονται προσλήψεις των καθηγητών αυτών με μόνιμες σχέσεις εργασίας και καλά αμειβόμενες. Θα πρέπει σταδιακά να εκλείψει το απαράδεκτο φαινόμενο των ωρομισθίων καθηγητών. Θα πρέπει επίσης να αναβαθμισθεί η υλικοτεχνική υποδομή των Σχολών, ώστε αυτές να εκσυγχρονιστούν και να παρέχουν εκπαίδευση, η οποία να ανταποκρίνεται στην παρούσα ναυτική πραγματικότητα.

Για τα θέματα αυτά δεν υπάρχει η αναγκαία πρόνοια στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο. Οι ρυθμίσεις που προβλέπονται στο άρθρο 14 παρ. 4, θα είναι ανεφάρμοστες, ακόμα και αν ψηφιστούν. Τούτο διότι κάθε Σχολή θα πρέπει σύμφωνα με τις πρόνοιες αυτές, να έχει 10-12 άτομα εκπαιδευτικό προσωπικό, κάτι που δεν συμβαίνει στην συντριπτική πλειοψηφία των Σχολών. Οι ρυθμίσεις αυτές είναι αναποτελεσματικές και προκαλούν δυσλειτουργίες στις Σχολές με την δημιουργία πολλών φορέων στη Διοίκησή τους. Δεν θα πρέπει να ισχύσουν τα προβλεπόμενα για τους Τομείς, του Υπεύθυνου Τομέων και τους Υπεύθυνους Εργαστηρίων. Θα πρέπει επίσης να προβλεφθεί στην παράγραφο 5δ του άρθρου 14, ποίος θα προϊστάται της Γραμματείας της Σχολής.

Διαφωνούμε επίσης με το περιεχόμενο της παρ. 7 του άρθρου 14. Τούτο διότι Διευθυντής στην Σχολή Πλοιαρχών θα πρέπει να είναι πάντοτε καθηγητής Πλοίαρχος Εμπορικού Ναυτικού και στην Σχολή Μηχανικών καθηγητής Μηχανικός Εμπορικού Ναυτικού. Η διατύπωση που διαλαμβάνει ότι δηλαδή: *"Αν δεν υπάρχουν καθηγητές των ανωτέρω ειδικοτήτων ή αναπληρωτές ή επίκουροι, υποψηφιότητα μπορούν να θέτουν καθηγητές ή αναπληρωτές και ελλείψει αυτών και επίκουροι καθηγητές άλλων ειδικοτήτων"*, δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή από εμάς. Τούτο διότι δημιουργείται ξεκάθαρα το θεσμικό πλαίσιο με βάση το οποίο θα απωλεσθεί ο ναυτικός χαρακτήρας των σχολών.

Για την περίπτωση κατά την οποία δεν υπάρχει έστω και ένας καθηγητής πλοίαρχος ή μηχανικός Ε.Ν, ώστε να ορίζεται αυτός Διευθυντής

στην Σχολή Πλοιαρχών ή Μηχανικών αντίστοιχα, προτείνουμε να διατυπωθεί, ότι θα μπορεί να ορίζεται Αναπληρωτής, ο οποίος θα ασκεί τα καθήκοντα του Διευθυντή με το ωράριο και το επίδομα του Διευθυντή, χωρίς όμως να χρησιμοποιεί τον τίτλο του Διευθυντή. Ο ορισμός του Αναπληρωτή θα έχει αυστηρά προσωρινό χαρακτήρα και διάρκεια και θα τερματίζεται ευθύς ως υπάρξει Πλοίαρχος ή Πλοίαρχοι, Μηχανικός ή Μηχανικοί Ε.Ν καθηγητές στην Σχολή έτσι ώστε οιοσδήποτε από αυτούς να οριστεί Διευθυντής στην Σχολή Πλοιαρχών και Μηχανικών αντίστοιχα.

Επί πλέον και λόγω της αναγκαιότητας για την διατήρηση του ναυτικού χαρακτήρα των Σχολών, ζητούμε την κατάργηση του τελευταίου εδαφίου του άρθρου 8, παρ. 2 του Ν. 2638/1998, η οποία επαναλαμβάνεται στην τελευταία περίοδο της παραγράφου 7 του άρθρου 14, σύμφωνα με την οποία *"Μέλη Ε.Π. που έχουν οριστεί διευθυντές Σχολής για δύο (2) συνεχόμενες θητείες δεν μπορούν να προτείνονται στη θέση αυτή στην αμέσως επόμενη θητεία, εκτός αν στη Σχολή υπηρετεί μόνο ένα (1) τακτικό μέλος Ε.Π."*. Η υπάρχουσα νομοθετική ρύθμιση αλλά και η προτεινόμενη τισαύτη, οδηγούν στο ίδιο αποτέλεσμα. Στο ότι δηλαδή δημιουργείται το πλαίσιο ώστε να μην έχουμε Πλοίαρχο ή Μηχανικό Ε.Ν. Διευθυντή στην αντίστοιχη Σχολή, παρά το ότι θα υπάρχει καθηγητής με την ειδικότητα αυτή, με το σκεπτικό ότι πέρασαν οι δύο θητείες. Οι ρυθμίσεις αυτές που οδηγούν στην απώλεια του ναυτικού χαρακτήρα των Σχολών του Εμπορικού Ναυτικού, δεν είναι αποδεκτές και πάλη από εμάς. Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία πιστεύει στην Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση και αγωνίζεται για την αναβάθμισή της, στην κατεύθυνση εκείνη που αποτελεί εξέγυρο για την διατήρηση την ναυτικής μας παράδοσης και πρωτοπορίας στην παγκόσμια Ναυτιλία.

**3]** Για την προσθήκη παραγράφου 3 στο άρθρο 47 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που γίνεται με το άρθρο 21 παρ. 1 του νομοσχεδίου, ζητούμε, να διευκρινισθεί και να επιβεβαιωθεί ότι ο Πλοίαρχος δεν ευθύνεται για την επιβολή σε αυτόν του προστίμου που θεσπίζεται με το υπό διαμόρφωση άρθρο. Να γίνει δηλαδή ανάλογη διατύπωση με το άρθρο 139 παρ.2, εδ.α' του Ν. 4504/2017.

Πειραιάς 18 Φεβρουαρίου 2019

Για την Π.Ν.Ο.

**Εμμανουήλ Τσικαλάκης**

Πρόεδρος Π.Ε.Π.Ε.Ν.



Προς  
Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής  
κ. Νεκτάριο Σαντορινιό  
Αναπληρωτή Υπουργό

Κοινοποίηση: κ. Διονύσιο Τεμπονέρα/ Γεν.Γραμματέα ΥΝΑΝΠ

Κύριε Υπουργέ,

Σε συνέχεια της επικοινωνίας μας **σχετικά με το εκσυγχρονισμό της Νομοθεσίας σε θέματα που άπτονται των ευθυνών του Πλοίαρχου κατά την άσκηση των καθηκόντων του**, συνημμένα σας αποστέλλουμε Υπόμνημα της Ενώσεώς μας που κατατέθηκε στις 18-2-19 στην Βουλή των Ελλήνων, στη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου. Στο συνημμένο Υπόμνημα αναφέρονται οι τροποποιήσεις που ζητάμε σε πρώτη φάση και αφορούν τον εκσυγχρονισμό της Νομοθεσίας των ευθυνών του Πλοίαρχου και παρακαλούμε για την άμεση υλοποίηση τους με τροποποιητικό σχέδιο Νόμου του ΥΝΑΝΠ.

Στην διάθεσή σας για κάθε διευκρίνιση,  
Με εκτίμηση,  
**Crπ. Μανώλης Τσικαλάκης**  
Πρόεδρος Π.Ε.Π.Ε.Ν.

Πειραιάς 18-2-2019

Προς την  
Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου

#### ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΠΕΠΕΝ

Αξιότιμες κυρίες και κύριοι βουλευτές,  
Με την ευκαιρία της παρουσίας μου ενώπιον της Επιτροπής Σας για την παράθεση των θέσεων της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας στο υπό συζήτηση σχέδιο Νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής επιτρέπατέ μου, να σας καταθέσω ως Πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού (Πάσης Τάξεως) τις θέσεις της Π.Ε.Π.Ε.Ν. αναφορικά με τις αλλαγές που ζητούμε, σε πρώτη φάση, για τον εκσυγχρονισμό της Νομοθεσίας σε θέματα που άπτονται των ευθυνών του πλοίαρχου κατά την άσκηση των καθηκόντων του. Για τα ζητήματα αυτά διεξάγεται διάλογος με την πολιτική ηγεσία του ΥΝΑΝΠ.

**Α)** Κατά πρώτον οι ευθύνες που αντιμετωπίζουν οι πλοίαρχοι, όταν κατηγορούνται για κάποια παράβαση κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, χωρίζονται σε ποινικές, πειθαρχικές και διοικητικές. Μπορεί να προκύψουν και αστικές, αλλά αυτές θα τις δούμε ξεχωριστά.

Οι ποινικές και πειθαρχικές ευθύνες προκύπτουν σε περίπτωση τελέσεως αδικήματος που προβλέπεται από τον Ποινικό Κώδικα, τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και ειδικούς ποινικούς νόμους. Σε περίπτωση που θεωρηθεί, είτε άμεσα από την Λιμενική Αρχή είτε μετά από καταγγελία ότι υπάρχει ενδεχόμενο τέλεσης κάποιου αδικήματος, ενεργοποιείται η αυτόφωρη διαδικασία ή διενεργείται προανάκριση από την Αρχή ή μετά από εντολή του Εισαγγελέα. Παρατηρείται όμως το φαινόμενο να ενεργοποιείται το αυτόφωρο με συνοπτικές διαδικασίες από την Εισαγγελική ή Λι-

μενική Αρχή και χωρίς να έχει προηγηθεί διερεύνηση της καταγγελλομένης υπόθεσης. Η κατάσταση αυτή έχει ως αποτέλεσμα, πολλές φορές να συλλαμβάνεται με το παραμικρό ο πλοίαρχος, να διανυκτερεύει στο κρατητήριο, να του παίρνουν δακτυλικά αποτυπώματα, να οδηγείται με χειροπέδες τον Εισαγγελέα. Σε μεγάλο αριθμό τέτοιων περιπτώσεων, όταν αργότερα γίνει η δίκη, αθωώνεται ο πλοίαρχος. Η ταλαιπωρία όμως και ο διασυρμός του θα είχαν αποφευχθεί, εάν είχε προηγηθεί έρευνα για το αδίκημα που κατηγορείται, ώστε να κριθεί από τον Εισαγγελέα αν θα πρέπει να οδηγηθεί σε δίκη. Σε κάθε περίπτωση ο πλοίαρχος στα πλαίσια της καθημερινότητας της άσκησης των καθηκόντων του, δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζεται από τις Εισαγγελικές και Λιμενικές Αρχές ως εγκληματίας, αφού είναι επαγγελματίας ναυτικός, διαβιώνει ο ίδιος και η οικογένειά του από την εργασία του και σε κάθε περίπτωση βρίσκεται συνεχώς στην διάθεση των Αρχών. (Εννοείται ότι δεν αναφερόμαστε σε ποινικά αδικήματα πέραν της καθημερινότητας του πλοίαρχου ή σε κακουργήματα).

Αποτελεί επίσης πάγιο επίσης αίτημά μας, να μην προσανατολίζονται οι Αρχές στα πλαίσια διερεύνησης ποινικών ευθυνών στην εύκολη λύση. Για ότι δηλαδή γίνει στο πλοίο να ρίχνουν την ευθύνη στον Πλοίαρχο και να ξεφεύγουν αυτοί που πραγματικά ευθύνονται.

Στην σημερινή εποχή και επειδή πλέον η Διοίκηση του πλοίου διέπεται και από Διεθνείς Συμβάσεις που έχουν κυρωθεί από την Ελλάδα, επιβάλλεται πριν από κάθε κατηγορία, να διερευνάται και εάν έχουν τηρηθεί οι Διαδικασίες και οι Διατυπώσεις που προβλέπονται από αυτές, όχι μόνο από

τον πλοίαρχο αλλά και από κάθε άλλο υπεύθυνο μέλος του πληρώματος αλλά και από τα αρμόδια εξουσιοδοτημένα πρόσωπα στην ξηρά (π.χ. ανθρώπων της εταιρείας ή της διοίκησης των λιμένων).

Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να τροποποιηθεί το άρθρο 4 παρ. 5 του Κανονισμού εργασίας επί ελληνικών φορτηγών πλοίων 800 κόρων και άνω, το οποίο αναφέρεται στην εξουσία και ευθύνη εν γένει του πλοίαρχου και να γίνει ως εξής: *“Οφείλει να εξασφαλίζει την τήρηση των νόμων, διαταγμάτων και κανονισμών και την εκτέλεση των διαταγών των αρμοδίων ημεδαπών και αλλοδαπών Αρχών, μη καλυπτόμενος από τις ευθύνες που έχουν έναντι αυτού οι υφιστάμενοί του, εκτός εάν αυτοί δεν τήρησαν τις υποχρεώσεις που προβλέπει ο κώδικας ISM για την ειδικότητά τους. Ο πλοίαρχος υπέχει ευθύνη εάν παραλείψει να δώσει τις διαταγές που επιβάλλονται σε κάθε περίπτωση”*. Ανάλογη διατύπωση θα πρέπει να γίνει και στον Κανονισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας Επιβατηγών Πλοίων.

**Β)** Τα μεγαλύτερα όμως προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πλοίαρχοι, προέρχονται από τις περιπτώσεις εκείνες που επιβάλλονται σε αυτούς Διοικητικά πρόστιμα. Για το ζήτημα αυτό η Ένωσή μας έχει αναφερθεί εκτενώς προς τον αρμόδιο Υπουργό και ιδιαίτερα με την από 22-11-2018 επιστολή της. Είναι γεγονός ότι κατά τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει νομοθετικές παρεμβάσεις προς την σωστή κατεύθυνση. Μία από αυτές 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 των 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 Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, 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 να είναι αλληληγγύως και εις ολόκληρον ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής, ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο εφοπλιστής και ο πράκτορας του πλοίου. Οι διατάξεις του άρθρου 139 παρ. 2 του Ν. 4504/2017 θα πρέπει να αποτελέσουν την βάση και τον οδηγό για την απαραίτητη νομοθετική ρύθμιση στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου σύμφωνα με την οποία, *“σε κάθε περίπτωση απαλλιάσσεται ο πλοίαρχος από την επιβολή προστίμου, εφόσον διαπιστωθεί από την έρευνα η οποία θα διενεργηθεί ότι ούτος είχε τηρήσει τις διαδικασίες που προβλέπονται από τον ISM και από την εν γένει νομοθεσία”*.

Το ζήτημα των προστίμων είναι ιδιαίτερα σοβαρό και έχει

δημιουργήσει πολλά προβλήματα σε συναδέλφους πλοίαρχους, πολλοί εκ των οποίων έχουν βρεθεί υπόλογοι για την καταβολή τους ακόμα και πολλά χρόνια μετά την απόλυσή τους. Το πρόβλημα αυτό δημιουργείται όχι μόνο εξ αιτίας του ότι με ευκολία και με το παραμικρό και χωρίς έρευνα επιβάλλονται σε βάρος τους πρόστιμα αλλά και γιατί αυτά εκκαθαρίζονται και τους κοινοποιούνται πολύ καιρό μετά την απόλυσή τους. Έτσι όμως μένουν ακάλυπτοι από την πλοιοκτήτρια εταιρεία, η οποία στο μεταξύ μπορεί να έχει μεταβιβάσει το πλοίο της ή να έχει διαλυθεί.

Τότε η Φορολογική Αρχή “κυνγάει” μόνο τον πλοίαρχο, ο οποίος έτσι είναι απροστάτευτος. Η εκκαθάριση των υποθέσεων επιβάλλεται να γίνεται με γρήγορους ρυθμούς από τις Λιμενικές Αρχές και ενόσω ο Πλοίαρχος υπηρετεί στο πλοίο, ώστε να δίδεται η δυνατότητα σε αυτόν να καλυφθεί από την εργοδότηρια πλοιοκτήτρια εταιρεία στις περιπτώσεις που υφίσταται αλληληγγύα και σε ολόκληρο μεταξύ τους ευθύνη. Έχουν δημιουργηθεί μεγάλα οικονομικά αλλά και κοινωνικά προβλήματα σε Πλοίαρχους εξ αιτίας της κατάστασης αυτής.



**Γ)** Με αφορμή την περιπέτεια συναδέλφου πλοίαρχου σε πλοίο της ΝΕΛ, ο οποίος, όπως μας ενημέρωσε, κρίθηκε από μία δικαστική απόφαση ότι είναι συνυπεύθυνος με την πλοιοκτήτρια εταιρεία για να εξοφλήσει απλήρωτο συνάδελφό του με τον οποίον συνυπηρετούσε στο πλοίο, θα πρέπει να προβλεφθεί στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ότι ο *“πλοίαρχος ουδεμία ευθύνη έχει για την καταβολή σε ναυτικούς μέλη του πληρώματος του πλοίου*

*των πάσης φύσεως αξιώσεών τους από την υπηρεσία τους σε αυτό. Αποκλειστικοί υπεύθυνοι για την εξόφληση των αξιώσεων αυτών είναι ο πλοιοκτήτης και κάθε άλλος εργοδότης του ναυτικού”*. Σημειώνουμε ο παραπάνω πλοίαρχος ήταν και ο ίδιος απλήρωτος!

Σε κάθε περίπτωση 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 εφοπλιστριας εταιρείας ανάλογα με την περίπτωση.

Οι συνθήκες είναι πλέον ώριμες για τον απαραίτητο εκσυγχρονισμό της Νομοθεσίας, ώστε αυτή να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις της Ναυτιλίας. Να έχουμε όλοι πάντα υπ’ όψη μας ότι η πατρίδα μας είναι η πρώτη Ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως και ότι πρέπει να εξακολουθήσει να ηγείται, ειδικά στις σημερινές συνθήκες, αφού αποτελεί την Βαριά Βιομηχανία της χώρας μας και μπορεί να την οδηγήσει στην ανάπτυξη. Με την προτεινόμενη αναθεώρηση της Νομοθεσίας θα δοθεί ένα ακόμα κίνητρο για την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα και ειδικότερα στην ειδικότητα του πλοίαρχου.

Για την Π.Ε.Π.Ε.Ν.  
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
Cpt. Εμμανουήλ Τσικαλάκης