



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΕΝΙΑΙΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2016-2017

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
της Λαμπρινής Θεοδώρου Πλιάτσικα
A.M.:7340010616021

Το καθεστώς εκμετάλλευσης των πλοίων αναψυχής

Μέρος Β

Εκμετάλλευση Πλοίων Αναψυχής: Ειδικότερα Θέματα Ναυτικού Δικαίου

Επιβλέποντες:

Καθηγήτρια κα Λ. Αθανασίου
Επίκουρος Καθηγητής κ. Δ.Χριστοδούλου
Επίκουρος Καθηγητής κ. Ν.Βερβεσός.

Αθήνα, Νοέμβριος 2017

Copyright © [Λαμπρινή Πλιάτσικα, 2017]

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα.

Οι απόψεις και θέσεις που περιέχονται σε αυτήν την εργασία εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

Θερμές ευχαριστίες στην κα Αθανασίου και τους διδάσκοντες του ΠΜΣ για τη στήριξη και την καθοδήγησή τους κατά τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσας εργασίας

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

gt	Gross tonnage
MCA	Maritime and Coastguard Agency
MIA	Marine Insurance Act
MLC	Maritime Labour Convention
HYBA	Hellenic Yacht Brokers Association
MYBA	Mediterranean Yacht Brokers Association
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organization
ISM	International Safety Management
ISYBA	Italian Ship and Yacht Brokers Association
IYC	Institute Yacht Clauses
SCOPIC	Special Compensation Protection and Indemnity Clause
A.K.	Αστικός Κώδικας
ΑΟΖ	Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη
ΑΠ	Άρειος Πάγος
Ασφ. Ν	Ασφαλιστικός Νόμος
Βλ.	βλέπε
ΓΓΔΕ	Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων
ΔΕ.Κ.Π.Α.	Δελτίου Κίνησης Πλοίων Αναψυχής
ΔΝΤ	Διεθνές Νομισματικό Ταμείο
ΔΣ	Διεθνής Σύμβαση
εδ.	εδάφιο
Ε.Ε.	Ευρωπαϊκή Ένωση
εκ.	εκατοστά
επ	επόμενα
Ε.Ο.Χ.	Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος

ΕΤΔ	Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα
ΕφΠειρ	Εφετείο Πειραιά
ΚΙΝΔ	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
Κ.Ν.	Κωδικοποιημένος Νόμος
κ.ο.χ	κόροι ολικής χωρητικότητας
Κ.Υ.Α	Κοινή Υπουργική Απόφαση
μ.	μέτρο
ΜΠΠ	Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιά
Ν.Α.Τ	Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο
ν.δ.	νομοθετικό διάταγμα
ΝΕΕ	Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος
ΝΕΠΑ	Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής
ΟΛΑΠ	Ολομέλεια Αρείου Πάγου
ό.π.	όπως παραπάνω
ΠΑ	Πιστοποιητικό Ασφαλείας
παρ.	παράγραφος
ΠΓΕ	Πιστοποιητικό Γενικής Επιθεώρησης
π.δ.	προεδρικό διάταγμα
στ.	στοιχείο
τ.μ.	τετραγωνικά μέτρα
ΤΠΠ	Τέλος Παραμονής και Πλόων
ΥΑ	Υπουργική απόφαση
ΥΕΝ	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
ΦΠΑ	Φόρος Προστιθέμενης Αξίας

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΜΕΡΟΣ Α΄ (Αικατερίνη Αργυρακοπούλου)

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
-----------------------	----------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο : ΓΕΝΙΚΑ

1. Πρόλογος.....	5
2. Μικρή ιστορική αναδρομή	7
3. Ισχύον νομικό πλαίσιο	9
4. Βασικοί ορισμοί του ν. 4256/2014	10

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

1. Δραστηριοποίηση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής	15
2. Ασφάλιση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής	17
3. Διακυβέρνηση – στελέχωση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, που εκναυλώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα (Bare Boat)	18
4. Διακυβέρνηση – στελέχωση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, που εκναυλώνεται με πλοίαρχο και πλήρωμα	22
5. Δικαίωμα εκναύλωσης επαγγελματικού πλοίου αναψυχής.....	23

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

1. Γενικά	25
2. Κατάρτιση σύμβασης ναύλωσης	27
3. Αριθμός ημερών ναύλωσης.....	28
4. Ιδιοχρησιμοποίηση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής.....	34
5. Χρηματοδοτική μίσθωση	36
6. Επαγγελματικά πλοία αναψυχής υπό ξένη σημαία	37
7. Στατιστικά στοιχεία.....	40

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο : ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

1. Γενικά	41
2. Διακυβέρνηση ιδιωτικού πλοίου αναψυχής	46
3. Ετήσια τεκμαρτή δαπάνη ιδιωτικών πλοίων αναψυχής	47

4. Μειώσεις της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης διαβίωσης με βάση την κυριότητα και κατοχή ιδιωτικών πλοίων αναψυχής	49
5. Φόρος πολυτελούς διαβίωσης	49
6. Δελτίο κίνησης πλοίου αναψυχής.....	50
7. Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων-ΤΕ.Π.Α.Η.....	52
7. Εταιρία Ιδιωτικών Πλοίων Αναψυχής - Ε.Ι.Π.Α.	55

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο : ΚΥΡΩΣΕΙΣ

1. Μικρή ιστορική αναδρομή	56
2. Ισχύον νομικό πλαίσιο για τις απειλούμενες κυρώσεις	57
3. Έλεγχος ταυτοπροσωπίας.....	58

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο : ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ

1. Μικρή ιστορική αναδρομή	60
2. Ισχύον νομικό πλαίσιο	61
3. Στελέχωση Ημερόπλοιων	63
4. Απειλούμενες κυρώσεις για τα ημερόπλοια	64

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο : ΕΚΜΙΣΘΩΣΗ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

1. Γενικά	66
2. Απειλούμενες κυρώσεις κατά των παραβατών	69

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο : ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ – Ν.Ε.Π.Α.....

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 : Απόσπασμα ν. 4256/2014.....

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 : Πίνακας υπουργικών αποφάσεων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3: Υπόδειγμα άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4: Υπόδειγμα ναυλοσυμφώνου (βασικών όρων)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5: Υπόδειγμα ναυλοσυμφώνου με περίληψη όρων.....

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6: Υπόδειγμα καταστατικού σύστασης Ν.Ε.Π.Α.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΜΕΡΟΣ Β΄ (Πλιάτσικα Λαμπρινή)

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ: ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ	
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	σελ. III
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	σελ.V
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	σελ.1
ΓΕΝΙΚΑ	σελ.4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: Η ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΤΗ ΝΑΥΛΩΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	σελ.5
1. Η ναύλωση πλοίων αναψυχής στο ελληνικό δίκαιο.....	σελ.5
1.1 Βασικά εννοιολογικά στοιχεία.....	σελ.6
1.2 Η ναύλωση πλοίων αναψυχής στο ν.4256/2014.....	σελ.9
1.3 Το ναυλοσύμφωνο ΗΥΒΑ και οι διατάξεις του ΚΙΝΔ.....	σελ.13
1.3.1 Υποχρεώσεις και δικαιώματα του εκναυλωτή.....	σελ.14
Α. Η υποχρέωση παροχής αξιόπλοου πλοίου.....	σελ.15
Β. Υποχρέωση έγκαιρης παράδοσης του πλοίου.....	σελ.16
Γ. Η καταγγελία της σύμβασης από τον εκναυλωτή.....	σελ.17
1.3.2 Υποχρεώσεις και δικαιώματα του ναυλωτή.....	σελ.18
Α. Η υποχρέωση επαναπαράδοσης του πλοίου.....	σελ.18
Β. Οι υποχρεώσεις της ρήτρας 13 ΗΥΒΑ.....	σελ.19
Γ. Το δικαίωμα υπαναχώρησης του ναυλωτή.....	σελ.20
1.4 Λόγοι λύσης της ναύλωσης πλοίου αναψυχής.....	σελ.21
1.5 Η ευθύνη του εκναυλωτή.....	σελ.22
1.6 Οι αρμοδιότητες και η ευθύνη του κυβερνήτη.....	σελ.22
1.7 Πλοία αναψυχής και μίσθωση γυμνού σκάφους.....	σελ.24
1.8 Η ευθύνη για τους επιβάτες.....	σελ.25
1.9 Η ναύλωση ιδιωτικών πλοίων αναψυχής.....	σελ.27
2. Η ναύλωση πλοίων αναψυχής στο αγγλικό δίκαιο.....	σελ.30
2.1 Το πρότυπο ναυλοσύμφωνο ΜΥΒΑ.....	σελ.31
2.1.1 Υποχρεώσεις και Δικαιώματα του εκναυλωτή.....	σελ.31
2.1.2 Υποχρεώσεις και δικαιώματα του ναυλωτή.....	σελ.33
Α. Πρόωρη επαναπαράδοση.....	σελ.35
Β. Η ρήτρα 9 ΜΥΒΑ.....	σελ.36
Γ. Το δικαίωμα υπαναχώρησης.....	σελ.37
Δ. Ρήτρα <i>off-hire</i>	σελ.38

E. Οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα της Ρήτρας 13 ΜΥΒΑ.....	σελ.39
2.2 Δικαιώματα και υποχρεώσεις του πλοιάρχου.....	σελ.40
2.3 Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής στο αγγλικό δίκαιο.....	σελ.41

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: Η ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ.....σελ.42

1. Το δίκαιο της σύγκρουσης και τα πλοία αναψυχής.....	σελ.42
1.1 Το εφαρμοστέο δίκαιο.....	σελ.43
1.2 Τα ευθυνόμενα πρόσωπα.....	σελ.44
1.3 Το καθεστώς της ευθύνης από σύγκρουση.....	σελ.45
1.4 Οι απαιτήσεις των επιβατών του πλοίου αναψυχής.....	σελ.46
2. Θαλάσσια αρωγή και διάσωση.....	σελ.46
2.1 Η ρύθμιση της Διεθνούς Σύμβασης του 1989.....	σελ.47
2.2 Οι υποχρεώσεις του αρωγού.....	σελ.48
2.3 Οι υποχρεώσεις του κυρίου της διασωθείσας περιουσίας.....	σελ.48
2.4 Ο υπολογισμός της αμοιβής.....	σελ.49
3. Η Διεθνής Σύμβαση για τα καύσιμα (2001).....	σελ.50
4. Ο περιορισμός της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις.....	σελ.52
4.1 Πρόσωπα που έχουν δικαίωμα περιορισμού.....	σελ.53
4.2 Οι απαιτήσεις που περιορίζονται και τα όρια ευθύνης.....	σελ.53
4.3 Η διαδικασία περιορισμού της ευθύνης.....	σελ.55
4.4 Η έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού	σελ.55

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....σελ.56

1. Η εφαρμογή της MLC στα πλοία αναψυχής.....	σελ.56
1.1 Η σύμβαση εργασίας ναυτικού.....	σελ.59
1.2 Το ζήτημα των χώρων διαμονής του πληρώματος.....	σελ.61
2. Η Σύμβαση STWC και ο Κώδικας ISM.....	σελ.62
3. Η Διεθνής Σύμβαση SOLAS και ο Κώδικας ISPS.....	σελ.64
4. Η οδηγία 2009/45/EK.....	σελ.65
5. Ο LY3 (Large Commercial Yacht Code).....	σελ.66
6. Ο Κώδικας 12-36 για τους επιβάτες πλοίων αναψυχής (The Passenger Yacht Code).....	σελ.67

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....σελ.68

1. Η ασφάλιση πλοίων αναψυχής στο ελληνικό δίκαιο.....	σελ.68
2. Η ασφάλιση πλοίων αναψυχής στο αγγλικό δίκαιο.....	σελ.69

2.1 Οι ρήτρες του Ινστιτούτου για τα Σκάφη Αναψυχής (The Institute Yacht Clauses).....σελ.71	
2.1.1 Η τήρηση των γεωγραφικών ορίων.....σελ.72	
2.1.2 Η ρήτρα ταχύτητας.....σελ.72	
2.1.3 Η ρήτρα 6 IYC.....σελ.73	
2.1.4 Η ρήτρα για την αλλαγή ιδιοκτησίας.....σελ.73	
2.1.5 Ασφάλιση κατά παντός κινδύνου και εξαιρέσεις.....σελ.73	
2.1.6 Οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι.....σελ.74	
2.1.7 Η ρήτρα 15 IYC (Sue and Labour).....σελ.75	
2.1.8 Η ρήτρα 17 IYC και το δικαίωμα εγκατάλειψης.....σελ.75	
2.1.9 Η ρήτρα υπαναχώρησης.....σελ.75	
2.2 Πλοία αναψυχής και ασφάλιση αστικής ευθύνης.....σελ.76	
2.3 Η υποχρέωση ασφάλισης στο πρότυπο MYBA.....σελ.77	
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	σελ. 78
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	σελ. I

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο θαλάσσιος τουρισμός, γνωστός διεθνώς ως «yachting», αναφέρεται στις θαλάσσιες δραστηριότητες με τη χρήση πλοίου αναψυχής. Ο ταξιδιώτης είτε είναι ο κάτοχος ιδιωτικού πλοίου αναψυχής είτε ο ναυλωτής επαγγελματικού πλοίου μπορεί να αξιοποιήσει πολλές από τις προσφερόμενες υπηρεσίες, όπως τη δυνατότητα να ταξιδεύσει/περιηγηθεί σε πολλά μέρη και να απολαύσει τις χαρές της θάλασσας, να ασχοληθεί με την ερασιτεχνική αλιεία ή και τις καταδύσεις αναψυχής, αλλά ακόμη και να καταλύσει σε αυτό, καθώς πολλά από τα πλοία αυτά διαθέτουν ευκολίες ξενοδοχειακής μονάδας (χώρους ενδιαίτησης). Συνδυαστικά προς τα παραπάνω ο ταξιδιώτης έχει πάντοτε την ελευθερία επιλογής του χρόνου και του τόπου όπου θα περιηγηθεί.

Η παρούσα εργασία διακρίνεται σε δύο μέρη. Το μέρος Α΄ τιτλοφορείται «το νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο των πλοίων αναψυχής» και το μέρος Β΄ «Εκμετάλλευση πλοίων αναψυχής: ειδικά θέματα ναυτικού δικαίου».

Στο μέρος Α΄, το οποίο περιλαμβάνει οκτώ (8) Κεφάλαια, παρουσιάζεται, αναλύεται και συγκρίνεται το νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο που ίσχυσε διαχρονικά μέχρι το τέλος έτους 2017 και αφορά στα πλοία αναψυχής. Ειδικότερα:

Στο Κεφάλαιο 1 επιχειρείται μια γενικής μορφής προσέγγιση με σχηματική απεικόνιση του είδους των χρησιμοποιούμενων πλοίων (επαγγελματικά πλοία αναψυχής, ημερόπλοια, μικρά σκάφη) και με αναδρομή στα πρώτα νομοθετήματα που αποτέλεσαν και τον προπομπό του ισχύοντος σήμερα νομικού καθεστώτος και έθεσαν τις βάσεις για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού με τη χρήση πλοίων αναψυχής. Στο ίδιο Κεφάλαιο αναπτύσσεται, εν συντομία, το ισχύον νομικό πλαίσιο ενώ γίνεται παραπομπή σε Παράρτημα στο οποίο καταγράφονται οι τίτλοι των είκοσι τεσσάρων (24) υπουργικών αποφάσεων που έχουν εκδοθεί ή προβλέπονται να εκδοθούν.

Το Κεφάλαιο 2 πραγματεύεται το νομικό πλαίσιο που εφαρμόζεται για τη δραστηριοποίηση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, την (προσωρινής μορφής) αδειοδότησή τους, τη στελέχωσή τους (διακυβέρνηση) ανάλογα εάν πρόκειται περί υπόχρεων ή μη (bare boat) σε τήρηση σύνθεσης πληρώματος πλοίων, την υποχρεωτική ασφάλισή τους ενώ ποιείται μνεία των προσώπων που έχουν το δικαίωμα εκναύλωσης των πλοίων αυτών (επαγγελματικών αναψυχής).

Στο Κεφάλαιο 3 μνημονεύονται και εξειδικεύονται οι σχετικές με την εκμετάλλευση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής διατάξεις, όπως ενδεικτικά η κατάρτιση και θεώρηση των ναυλοσυμφώνων, οι βασικοί όροι αυτών με παράθεση (σε Παράρτημα) υποδείγματος ναυλοσυμφώνου στο οποίο, εκτός των βασικών όρων, εμπεριέχονται και όροι που συνήθως

χρησιμοποιούνται στη ναυτιλιακή πρακτική. Μνημονεύονται επίσης και συγκρίνονται, και σε σχηματική απεικόνιση, προγενέστερες ρυθμίσεις σχετικές με τον αριθμό των ημερών ναύλωσης που θα πρέπει να συμπληρώνονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα, ήδη τριετία, από κάθε επαγγελματικό πλοίο αναψυχής (bare boat ή μη) για να μπορεί να διατηρεί την επαγγελματικότητά του, ενώ γίνεται και μικρή αναδρομή του ισχύοντος διαχρονικά νομικού καθεστώτος αναφορικά με τη δυνατότητα δραστηριοποίησης στην ελληνική Επικράτεια πλοίων αναψυχής υπό ξένη σημαία (του Ε.Ο.Χ. ή τρίτης χώρας). Τέλος εκτός από την παράθεση των στατιστικών στοιχείων που παρασχέθηκαν από το αρμόδιο Υπουργείο Ναυτιλίας γίνεται και μνεία της εξουσιοδοτικής διάταξης για την έκδοση απόφασης με σκοπό τη ρύθμιση των όρων και προϋποθέσεων κτήσης πλοίων με χρηματοδοτική μίσθωση (leasing).

Στο Κεφάλαιο 4 έχουν συμπεριληφθεί όλες οι ρυθμίσεις που προβλέπονται από το ν. 4256/2014 για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής (ΔΕ.Κ.Π.Α., διακυβέρνηση) αλλά και από τις διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Οικονομικών σχετικές με τις επιβαρύνσεις (τεκμαρτή / αντικειμενική δαπάνη διαβίωσης με βάση την κυριότητα ή κατοχή πλοίου αναψυχής, φόρος πολυτελούς διαβίωσης) και τέλος παρουσιάζεται εν συντομία, ο ιδρυτικός, της Εταιρίας Ιδιωτικών Πλοίων Αναψυχής - Ε.Ι.Π.Α., νόμος ο οποίος όμως παραμένει ανενεργός λόγω της μη έκδοσης της προβλεπόμενης κανονιστικής απόφασης για τη ρύθμιση των αναγκαίων για την εφαρμογή του νόμου αυτού λεπτομερειών/διαδικασιών.

Στο Κεφάλαιο 5 αναφέρονται οι κυρώσεις, διοικητικές (πρόστιμο) που προβλέπονται, και επιβάλλονται στους παραβάτες των συναφών διατάξεων του ν. 4256/2014, ενώ συγκρίνονται με τις κυρώσεις, ποινικές και διοικητικές, που ίσχυσαν διαχρονικά.

Στο Κεφάλαιο 6 παρατίθενται όλες οι συναφείς με τα ημερόπλοια, κατά την ορολογία που χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά στο ναυτικό δίκαιο, διατάξεις οι οποίες επίσης για πρώτη φορά θεσμοθετήθηκαν με νόμο (άρθρο 12 του ν. 4256/2014) ενώ μέχρι τότε ρυθμιζόνταν με κανονιστικά διατάγματα. Μνημονεύονται τέλος οι κανονιστικές αποφάσεις καθορισμού της σύνθεσης πληρώματος των πλοίων αυτών και οι απειλούμενες κυρώσεις στους παραβάτες για τις οποίες γίνεται παραπομπή στις διατάξεις του άρθρου 157 του Κ.Δ.Ν.Δ.

Στο Κεφάλαιο 7 αναπτύσσονται οι διατάξεις ενός καινοφανούς, σχετικά, τρόπου εκτέλεσης πλόων θαλάσσιας αναψυχής με τη χρήση εκμισθούμενων μικρών σκαφών (rent a boat κατά το rent a car) ο οποίος θεσμοθετήθηκε για πρώτη φορά το έτος 2004, απαριθμήθηκαν οι κατασκευαστικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν τα μικρά αυτά σκάφη βασικότερες από τις οποίες είναι το ολικό μήκος (από 04,30 έως και 10,00 μ.), η ύπαρξη σήμανσης CE ενώ δεν θα πρέπει να διαθέτουν χώρους ενδιαίτησης για λόγους αποφυγής ανταγωνισμού με τα

επαγγελματικά πλοία αναψυχής καθόσον το ολικό τους μήκος πάνω από τα 7 και μέχρι τα 10 μέτρα συμπίπτει με το αντίστοιχο των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής.

Στο Κεφάλαιο 8 επιχειρείται συνοπτική προσέγγιση του εταιρικού τύπου που θεσμοθετήθηκε με το ν. 3182/2003, της Ναυτιλιακής Εταιρείας Πλοίων Αναψυχής – Ν.Ε.Π.Α.

Μετά την ανάλυση του νομικού καθεστώτος της εκμετάλλευσης πλοίων αναψυχής στην Ελλάδα στο πρώτο μέρος της παρούσας εργασίας, το δεύτερο μέρος αφιερώνεται στη μελέτη ειδικότερων ζητημάτων ναυτικού δικαίου που προκύπτουν από την εκμετάλλευση των ανωτέρω πλοίων. Στο πρώτο κεφάλαιο αναλύεται η ναύλωση πλοίων αναψυχής, τόσο στο ελληνικό δίκαιο όσο και στο αγγλοσαξωνικό, το οποίο επιλέγεται πολλές φορές από τα συμβαλλόμενα μέρη ως το εφαρμοστέο δίκαιο.

Αρχικά, γίνεται αναφορά στις σχετικές με τη ναύλωση πλοίων αναψυχής διατάξεις που περιλαμβάνονται στο ν.4256/2014 καθώς και σε κάθε άλλη διάταξη του ναυτικού δικαίου που έχει εφαρμογή στη σύμβαση (ναυλοσύμφωνο) η οποία συνάπτεται για τον ανωτέρω σκοπό. Εν συνεχεία, παρουσιάζονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών, ναυλωτή και εκναυλωτή, βάσει και το πρότυπο ναυλοσύμφωνο HYBA της Hellenic Yacht Brokers Association, που χρησιμοποιείται κατά κόρον για τη ναύλωση πλοίων αναψυχής στην Ελλάδα. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το καθεστώς της ευθύνης του εκναυλωτή για τους επιβάτες του πλοίου αναψυχής και ο ρόλος του κυβερνήτη, ιδιαίτερα όταν το ρόλο αυτό κατέχει ο ίδιος ο κύριος του πλοίου αναψυχής. Μελετάται, επίσης, το καθεστώς εκμετάλλευσης των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής και η ναύλωση πλοίου αναψυχής χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα (μίσθωση γυμνού σκάφους-*bareboat*). Όσον αφορά στο αγγλοσαξωνικό δίκαιο παρουσιάζεται το καθεστώς της ευθύνης από τη ναύλωση πλοίου αναψυχής κυρίως με αναφορά στη νομολογία και λαμβάνοντας υπόψη τους όρους του πρότυπου ναυλοσυμφώνου MYBA της Worldwide Yacht Brokers Association, στο οποίο με ρήτρα καθορίζεται ως εφαρμοστέο δίκαιο το αγγλικό.

Το δεύτερο κεφάλαιο του Β' μέρους επικεντρώνεται στη μελέτη του καθεστώτος ευθύνης από ναυτικό ατύχημα ή συμβάν στο οποίο εμπλέκονται ένα ή περισσότερα πλοία αναψυχής. Αρχικά, μελετούνται οι κανόνες που διέπουν τη σύγκρουση μεταξύ πλοίων αναψυχής, μεταξύ πλοίου αναψυχής και άλλου πλοίου καθώς και την πρόσκρουση πλοίου αναψυχής σε λιμένα ή προβλήτα. Εν συνεχεία, εντοπίζονται τα ευθυνόμενα πρόσωπα και ο τρόπος με τον οποίο ευθύνονται. Καθώς της σύγκρουσης πλοίων έπεται συνήθως η ανάγκη για επιχειρήσεις θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης, γίνεται μνεία στις διατάξεις που ρυθμίζουν την επιθαλάσσια αρωγή σε πλοίο αναψυχής το οποίο βρίσκεται σε κίνδυνο. Απόρροια της σύγκρουσης πλοίων μπορεί να είναι και η ρύπανση από διαφυγόν πετρέλαιο κίνησης η οποία ρυθμίζεται από τη ΔΣ του 2001 (Bunker Convention). Μελετάται, λοιπόν, η εφαρμογή της διεθνούς σύμβασης στα

πλοία αναψυχής. Αφού, λοιπόν, οριοθετηθεί το καθεστώς ευθύνης σε κάθε μία από τις ανωτέρω περιπτώσεις, γίνεται αναφορά και στον τρόπο με τον οποίο αυτή περιορίζεται.

Ακολούθως, εξετάζεται κατά πόσον είναι δυνατή στα πλοία αναψυχής η εφαρμογή διεθνών συνθηκών που αφορούν την ασφάλεια επάνω στο πλοίο, όπως η SOLAS και η STWC. Ιδιαίτερα προβλήματα φαίνεται να υπάρχουν με την εφαρμογή της MLC, ειδικά όσον αφορά τις υποχρεώσεις του Πρότυπου A3.1 για τη διαμονή του πληρώματος, κυρίως λόγω των διαστάσεων των πλοίων αναψυχής. Μνεία γίνεται επίσης και στον LY3 (Large Yacht Code) και τον Κώδικα 12-36 για τους επιβάτες πλοίων αναψυχής (Yacht Passenger Code), οι οποίοι χρησιμοποιήθηκαν στο αγγλοσαξωνικό δίκαιο για να επιλύσουν αυτά τα ζητήματα πρακτικής εφαρμογής.

Τέλος, γίνεται αναφορά στην ασφάλιση πλοίων αναψυχής τόσο στο ελληνικό δίκαιο όσο και στο αγγλικό δίκαιο. Το τελευταίο κεφάλαιο αποτελεί συνοπτική αναφορά τόσο στην ιδιωτική ασφάλιση του πλοίου και του εξοπλισμού του όσο και στην ασφάλιση αστικής ευθύνης. Ειδικότερα, στο ελληνικό δίκαιο μελετάται η υποχρεωτική ασφάλιση πλοίων αναψυχής κατά το άρθρο 14 του ν.4256/2014, ενώ στο αγγλικό δίκαιο ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στις Ρήτρες του Ινστιτούτου για τα Σκάφη Αναψυχής (Institute Yacht Clauses 1.11.85).

ΜΕΡΟΣ Β : ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ: ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Γενικά: Σύμφωνα με όσα εκτέθηκαν στο πρώτο μέρος της παρούσας εργασίας, η εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής ρυθμίζεται στο ελληνικό δίκαιο από το ν.4256/2014¹, όπως αυτός τροποποιήθηκε με το ν. 4504/2017². Παρά τις πρόσφατες τροποποιήσεις, υπάρχουν πολλά ζητήματα που παραμένουν αρρύθμιστα. Ένα από τα ζητήματα αυτά, είναι και εκείνο της ευθύνης από την εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής, είτε πρόκειται για ευθύνη που πηγάζει από τη σύμβαση ναύλωσης, είτε για ευθύνη από κάποιο ναυτικό ατύχημα, όπως η σύγκρουση πλοίων. Κύριος σκοπός του δεύτερου μέρους της παρούσας εργασίας είναι, να εντοπίσει τους προσήκοντες κανόνες δικαίου που ρυθμίζουν την ευθύνη από την εκμετάλλευση πλοίων αναψυχής, τα ευθυνόμενα σε κάθε περίπτωση πρόσωπα και τον τρόπο με τον οποίο αυτά ευθύνονται, τόσο όταν εφαρμοστέο δίκαιο είναι το ελληνικό, όσο και το αγγλικό.

¹ Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α 92/14-4-2014) *Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις*. Εφεξής γίνεται αναφορά στο Ν.4256/2014, όπως αυτός τροποποιήθηκε με το άρθρο 94 του Ν.4504/2017.

² Ν. 4504/2017 (ΦΕΚ Α' 184/29.11.2017) Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις.

Χρειάζεται, επομένως, σε πρώτο στάδιο να εντοπισθεί ποιο είναι το εφαρμοστέο σε κάθε περίπτωση δίκαιο. Όσον αφορά στη ναύλωση πλοίων αναψυχής, ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δίνεται στις ρήτρες εφαρμοστέου δικαίου και διαιτησίας που δύνανται να υπάρχουν στο ναυλοσύμφωνο. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τη ρήτρα 23 του πρότυπου ναυλοσυμφώνου MYBA³, οποιαδήποτε διαφορά προκύψει από την εκτέλεση του ναυλοσυμφώνου υπάγεται σε διαιτησία στο Λονδίνο και εφαρμοστέο δίκαιο είναι το δίκαιο του Η. Βασιλείου. Αντίστοιχα, σύμφωνα με τη ρήτρα 19 HYBA⁴ διαφορές που προκύπτουν από την εκτέλεση του ναυλοσυμφώνου υπάγονται σε διαιτησία στον Πειραιά, ενώ εφαρμοστέο δίκαιο είναι το ελληνικό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: Η ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΤΗ ΝΑΥΛΩΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Προκειμένου να οριοθετηθεί η ευθύνη που πηγάζει από τη ναύλωση πλοίων αναψυχής, αρχικά θα πρέπει να προσδιοριστούν οι έννοιες πλοίο αναψυχής, πλοιοκτήτης, εφοπλιστής, πλοίαρχος και κυβερνήτης του πλοίου αναψυχής. Εν συνεχεία, μελετάται η ναύλωση όπως αυτή ρυθμίζεται στο ν.4256/2014, ο οποίος τροποποιήθηκε με το ν.4504/2017, σε περίπτωση που εφαρμοστέο δίκαιο είναι το ελληνικό, ενώ αναλύονται και βασικές ρήτρες που περιέχονται στο πρότυπο ναυλοσύμφωνο της Hellenic Yacht Brokers Association (εφεξής HYBA). Ιδιαίτερο ενδιαφέρον, παρουσιάζει, επίσης, και το νομικό καθεστώς εκμετάλλευσης πλοίων αναψυχής του αγγλικού δικαίου, ιδίως όσον αφορά στη ναύλωση, καθώς επιλέγεται πολλάκις ως εφαρμοστέο δίκαιο σε διαφορές ναυτικού δικαίου. Σ' αυτή την περίπτωση το νομικό πλαίσιο της εκμετάλλευσης πλοίων αναψυχής καθορίζεται από τις ρήτρες και τους βασικούς όρους των ναυλοσυμφώνων και τη νομολογιακή τους ερμηνεία. Στην παρούσα εργασία, αναλύονται βασικοί όροι και ρήτρες του πρότυπου ναυλοσυμφώνου της Worldwide Yacht Brokers Association (εφεξής MYBA), το οποίο επιλέγεται διεθνώς και σε μεγάλο ποσοστό για τη ναύλωση πλοίων αναψυχής.

1. Η ναύλωση πλοίων αναψυχής στο ελληνικό δίκαιο

³ Πρότυπο MYBA -The worldwide Yacht Brokers Association, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα: <http://www.luxuryyachtvacation.com/wp-content/uploads/MYBA-2012.pdf> (Τελευταία πρόσβαση: 23/11/2017).

⁴ Πρότυπο HYBA- Hellenic Yacht Brokers Association, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα: <https://navisyachtcharter.com/hyba-charter-contract> (Τελευταία πρόσβαση: 23/11/2017).

Η εκμετάλλευση ενός πλοίου συνίσταται στη χρησιμοποίησή του για την επίτευξη κέρδους. Η εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής ρυθμιζόταν παλαιότερα στο ελληνικό δίκαιο από το ν.2743/1999⁵. Τα άρθρα 1-14 του τελευταίου αυτού νόμου, καταργήθηκαν με τη θέση σε ισχύ του ν.4256/2014. Όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 παρ.1 του ανωτέρω νόμου για την εκμετάλλευση πλοίου αναψυχής συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης, ενώ απαγορεύεται η μερική ναύλωση⁶. Μετά τις τροποποιήσεις του ν. 4504/2017 στο ν.4256/2014, μόνο όσα πλοία εμπίπτουν στον ορισμό του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής μπορούν να εκναυλωθούν. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 του ανωτέρου νόμου τα πλοία αναψυχής ολικού μήκους μέχρι και είκοσι μέτρα, επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς να υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα, εφόσον δεν προβλέπεται να μεταφέρουν παραπάνω από 12 επιβάτες. Επιτρέπεται, επίσης, από το νόμο η εκναύλωση πλοίου αναψυχής για το οποίο έχει συναφθεί χρηματοδοτική μίσθωση⁷.

1.1. Βασικά εννοιολογικά στοιχεία

Όπως προαναφέρθηκε, μια από τις βασικότερες έννοιες, προκειμένου να οριοθετηθεί το ζήτημα της εκμετάλλευσης πλοίων αναψυχής είναι η έννοια του πλοίου αναψυχής καθεαυτή, η οποία ορίζεται στο άρθρο 1 παρ.1 στ. α' του ν.4256/2014, που προβλέπει ότι πλοίο αναψυχής είναι: *«κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, το οποίο μπορεί από τη γενική κατασκευή του να χρησιμοποιείται για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής.»* Τα πλοία αναψυχής μπορεί να είναι είτε μηχανοκίνητα είτε ιστιοφόρα, ανάλογα με το αν χρησιμοποιούν ως κύριο μέσο πρόωσης μηχανή ή επαρκή ιστιοφορία αντίστοιχα.

Εν συνεχεία ο νόμος διακρίνει μεταξύ επαγγελματικών και ιδιωτικών πλοίων αναψυχής. Στο άρθρο 1 παρ. 1 στ. δ' δίνεται ο ορισμός του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής ως *«το πλοίο αναψυχής μεταφορικής ικανότητας έως και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους ενδιαίτησης ειδικά για τους επιβάτες, για την εκμετάλλευση του οποίου συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης.»* Ως ιδιωτικά πλοία αναψυχής θεωρούνται όσα δεν εμπίπτουν στον ανωτέρω ορισμό.

⁵ Νόμος 2743/1999 «Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 211/13.10.1999).

⁶ Άρθρο 3 παρ.2 του Ν.4256/2014.

⁷ Άρθρο 14 παρ. 8 του Ν. 4256/2014.

Αξίζει, να σημειωθεί, επίσης, ότι τα πλοία αναψυχής καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον 10 κόρων εμπίπτουν και στον ορισμό του πλοίου κατά το άρθρο 1 εδάφιο πρώτο του ΚΙΝΔ⁸, όπου ορίζεται ότι «πλοίων είναι παν σκάφος, χωρητικότητας καθαρής τουλάχιστον 10 κόρων, προωρισμένον όπως κινείται αυτοδυνάμως εν θαλάσση». Ως καθαρή χωρητικότητα νοούνται όλοι οι χώροι του πλοίου κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα και οι μόνιμοι κλειστοί χώροι στο ανώτατο, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι χώροι ενδιαίτησης και χρήσης του πληρώματος, του μηχανοστασίου, των καυσίμων και των αποθηκών. Μονάδα μέτρησης της χωρητικότητας του πλοίου (καθαρής ή ολικής) είναι ο κόρος⁹.

Ακολουθώς, στο άρθρο 1 παρ. 1 στ. στ' του ιδίου νόμου ορίζεται ότι κάθε σκάφος, μηχανοκίνητο ή ιστιοφόρο ολικού μήκους έως και 7 μέτρων είναι μικρό σκάφος, όπου ως ολικό μήκος πλοίου νοείται η απόσταση από το ακρότατο σημείο της πλώρης μέχρι το ακρότατο σημείο της πρύμνης. Το πλοίο αναψυχής ή το μικρό σκάφος μπορεί επίσης να χαρακτηριστεί ως επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο, εφόσον εκτελεί ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 12 του ανωτέρω νόμου¹⁰.

Ως επιβάτης νοείται κάθε πρόσωπο, το οποίο επιβαίνει σε πλοίο αναψυχής επαγγελματικό ή ιδιωτικό ή επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο, εκτός του πλοιάρχου, του κυβερνήτη, του πληρώματος και των παιδιών ηλικίας κάτω του ενός έτους¹¹. Ο όρος επιβάτης είναι διαφορετικός από τον όρο επιβαίνοντες, ο οποίος συμπεριλαμβάνει τόσο τους επιβάτες όσο και τον πλοίαρχο, τον κυβερνήτη, τα παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους καθώς και τυχόν βοηθητικό προσωπικό που επιβαίνει στο πλοίο¹².

Ο υπολογισμός των επιβατών, τόσο των επαγγελματικών όσο και των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, με την επιφύλαξη των διατάξεων του π.δ. 44/2011 (Α'110)¹³, θα γίνεται βάσει των

⁸ Ν.3816/1958 (ΦΕΚ Α'32) 28.02.1958. *Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου* (εφεξής ΚΙΝΔ).

⁹ Ένας κόρος ισούται με 2, 83 κυβικά μέτρα ή 100 αγγλικά πόδια.

¹⁰ Άρθρο 1 παρ.1 στ.ζ' του ν..4256/2014.

¹¹ Άρθρο 1 παρ.1 στ. ια' του ν..4256/2014.

¹² Άρθρο 1 παρ. 1 στ. ιβ' του ν. 4256/2014.

¹³ π.δ 44/2011 (Α'110) «Κανονισμός ενδιαίτησεως και καθορισμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων»

άρθρων 15 (η παρ. 3 εξαιρείται) και 20 του π.δ. 917/1979¹⁴. Επομένως, για πλοία αναψυχής που εκτελούν πλόες κατά τη διάρκεια της ημέρας, οι επιβάτες υπολογίζονται βάσει της διατιθέμενης σε κάθε επιβάτη επιφάνειας στις αίθουσες παραμονής που είναι διαθέσιμες γι αυτούς, ενώ αν το πλοίο εκτελεί νυχτερινές πλόες ο υπολογισμός γίνεται βάσει των διαθέσιμων κλινών και ικανοποιητικών διαστάσεων ανακλίντρων. Όταν μάλιστα, συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης που περιλαμβάνει διανυκτέρευση, οι κλίνες που διαθέτει το πλοίο αντιστοιχούν στον αριθμό των επιβατών που διανυκτερεύουν¹⁵.

Περαιτέρω, κύριος του πλοίου αναψυχής είναι εκείνος που έχει το εμπράγματο δικαίωμα της κυριότητας πάνω στο πλοίο, δικαίωμα που μάλιστα εγγράφεται σε ειδικό βιβλίο, το νηολόγιο. Πλοιοκτήτης είναι εκείνος που εκμεταλλεύεται πλοίο που του ανήκει, ήτοι το χρησιμοποιεί με σκοπό το κέρδος. Αντίθετα, εφοπλιστής είναι εκείνος που εκμεταλλεύεται για λογαριασμό δικό του πλοίο που ανήκει σε άλλον¹⁶. Εφοπλιστής μπορεί να είναι ο μισθωτής γυμνού σκάφους (bareboat/demise charterer), όχι όμως και ο ναυλωτής κατά ταξίδι ή ο χρονοναυλωτής, εκτός αν από το χρονοναυλοσύμφωνο προκύπτει ότι η εμπορική και η ναυτική διεύθυνση περιέρχονται σε αυτόν¹⁷.

Στο άρθρο 1 παρ.1 του ν.4256/2014 δίνονται, επίσης, οι ορισμοί δύο ιδιαίτερα κρίσιμων εννοιών για την οριοθέτηση της ευθύνης από την εκμετάλλευση πλοίων αναψυχής. Στο στ. θ' της πρώτης παραγράφου του ανωτέρω άρθρου ορίζεται ότι ο πλοίαρχος είναι το πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί, με σύμβαση ναυτολόγησης, η διακυβέρνηση του πλοίου αναψυχής, ενώ ο κυβερνήτης του πλοίου αναψυχής έχει όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία για τον πλοίαρχο¹⁸.

Για τα πλοία αναψυχής τα οποία επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, κυβερνήτης είναι το πρόσωπο που προσλαμβάνεται από τον εκναυλωτή ή ο επιβάτης που διαθέτει τα κατά το νόμο απαιτούμενα προσόντα για τη διακυβέρνηση επαγγελματικού

¹⁴ π.δ. 917/1979 «Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν κανονισμού περί επιθεωρήσεως των τουριστικών πλοίων»

¹⁵ Άρθρο 1 παρ.3 του Ν.4256/2014 όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 2017.

¹⁶ Ρόκας Ι., Θεοχαρίδης Γ. (2015) Ναυτικό Δίκαιο, 3^η εκδ, Εκδόσεις Σάκκουλα. σελ. 67-68.

¹⁷ Ρόκας Ι, Θεοχαρίδης Γ. ό.π. σελ. 69.

¹⁸ Άρθρο 1 παρ.1 στ. ι του Ν.4256/2014.

πλοίου αναψυχής¹⁹. Για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής ως κυβερνήτης νοείται το πρόσωπο που ασκεί τη διακυβέρνηση του πλοίου και διαθέτει επίσης τα ανωτέρω προσόντα²⁰.

Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής επαγγελματικού πλοίου αναψυχής επιτρέπεται κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των ελάχιστων προβλεπομένων ημερών ναύλωσης, να είναι και κυβερνήτης ή πλοίαρχος του πλοίου αναψυχής, εφόσον καταχωρίζεται με την ανωτέρω ιδιότητα στην κατάσταση επιβαινόντων, κατά τα προβλεπόμενα στην πρώτη παράγραφο του άρθρου 7 του Ν.4256/2014²¹.

1.2 .Η ναύλωση πλοίων αναψυχής στο ν.4256/2014

Όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 παρ.1 του ν.4256/2014 για την εκμετάλλευση πλοίου αναψυχής απαιτείται βεβαίωση από την αρμόδια υπηρεσία της Φορολογικής Διοίκησης και καταχώριση των στοιχείων του πλοίου στο «Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών». Για την εκμετάλλευση του πλοίου αναψυχής συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης.

Σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 3 παρ. 3 του ανωτέρω νόμου επιτρέπεται να εκτελέσουν σύμβαση ναύλωσης εφόσον ο τόπος παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου βρίσκονται εντός της ελληνικής Επικράτειας μόνο τα πλοία αναψυχής υπό ελληνική σημαία ή σημαία άλλου κράτους-μέλους της ΕΕ ή του ΕΟΧ καθώς και τα πλοία με σημαία κράτους εκτός της ΕΕ εφόσον έχουν ολικό μήκος άνω των τριάντα πέντε μέτρων, είναι κατασκευασμένα από μέταλλο ή πλαστικό και έχουν μεταφορική ικανότητα άνω των 12 επιβατών. Τα τελευταία πρέπει να είναι εφοδιασμένα με Πιστοποιητικό Ελέγχου Ξένου Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής το οποίο εκδίδεται από νηογνώμονα, εξουσιοδοτημένο να εκδίδει πιστοποιητικά αξιοπλοΐας για πλοία με ελληνική σημαία αντίστοιχης κατηγορίας²². Οι ως άνω περιορισμοί δεν ισχύουν εφόσον, είτε ο τόπος παράδοσης είτε ο τόπος επαναπαράδοσης του πλοίου, είτε και οι δύο βρίσκονται στην αλλοδαπή²³.

Κατά το άρθρο 3 παρ. 2 στ. β' του ν.4256/2014, η διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης δεν μπορεί να είναι μικρότερη από 12 ώρες, ενώ ως τόπος και χρόνος έναρξης και λήξης της

¹⁹ Άρθρο 1 παρ. 1 στ. ι εδ. αα' του ν.4256/2014 και για τα απαιτούμενα προσόντα βλ. ΥΑ 3342/02/2004/21.1.2004 , όπως τροποποιήθηκε με την ΥΑ. 3342/13/2004/20.8.2004.

²⁰ Άρθρο 1 παρ.1 στ.ι ' εδ. ββ' του ν.4256/2014 όπως τροποποιήθηκε με το Ν.4504/ 2017.

²¹ Άρθρο 3 παρ. 7 του Ν. 4256/2014.

²² Άρθρο 3 παρ.3 στ. γ'.

²³ Άρθρο 3 παρ. 3 στ. β'.

σύμβασης θεωρούνται, ο τόπος και ο χρόνος παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου αντίστοιχα, όπως αναγράφονται στο ναυλοσύμφωνο. Παράλληλα ορίζεται ότι επιτρέπεται η εκτέλεση έως και δύο συμβάσεων ολικής ναύλωσης μέσα σε ένα εικοσιτετράωρο. Η σύμβαση ολικής ναύλωσης συνάπτεται με ναυλοσύμφωνο, αντίγραφο του οποίου υποχρεούνται να φέρουν τόσο τα επαγγελματικά όσο και τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής υπό ναύλωση, τα οποία οφείλουν επίσης να είναι εφοδιασμένα με καταστάσεις επιβαινόντων (άρθρο 7 ν.4256/2017).

Κρίσιμο είναι, να διαπιστωθεί, υπό ποια έννοια χρησιμοποιεί ο νομοθέτης τον όρο «ναύλωση» στον ανωτέρω νόμο. Εν ευρεία έννοια ο όρος ναύλωση περιλαμβάνει τόσο την κατά κυριολεξία ναύλωση όσο και τη θαλάσσια μεταφορά προσώπων και πραγμάτων. Στο άρθρο 107 του ΚΙΝΔ ορίζεται ότι: *«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).»*

Η κατά κυριολεξία ναύλωση είναι η συμφωνία για διάθεση της χωρητικότητας του πλοίου, εν όλω ή εν μέρει, με σκοπό τη θαλάσσια μεταφορά. Μπορεί να συμφωνηθεί η διάθεση της χωρητικότητας του πλοίου είτε για ορισμένο χρονικό διάστημα, οπότε και έχουμε χρονοναύλωση, είτε για ένα ταξίδι, οπότε έχουμε τη ναύλωση κατά ταξίδι. Στην περίπτωση της ναύλωσης «εν στενή έννοια» κρίσιμο στοιχείο είναι οι χώροι του πλοίου που διατίθενται προς χρησιμοποίηση, βάσει και των οποίων προσδιορίζεται ο ναύλος.²⁴

Για τη ναύλωση υπό στενή έννοια συνάπτεται ναυλοσύμφωνο, όπου και υπάρχουν δύο συμβαλλόμενα μέρη, ο εκναυλωτής (affreighter/ shipowner) και ο ναυλωτής (charterer). Μεταξύ των δύο συμβαλλόμενων αυτών μερών υπάρχει διαπραγματευτική ισότητα, γι' αυτό και η ναύλωση διέπεται από κανόνες ενδοτικού δικαίου και συγκεκριμένα από τις περί ναυλώσεως διατάξεις του ΚΙΝΔ όταν εφαρμοστέο δίκαιο είναι το ελληνικό. Στο ν. 4256/2014, επομένως, φαίνεται ότι ο νομοθέτης χρησιμοποιεί τον όρο ναύλωση για να αναφερθεί σε μια συμφωνία για τη διάθεση των χώρων του πλοίου. Δεν μπορεί κανείς να ισχυρισθεί με βεβαιότητα ότι η έννοια της ναύλωσης του ν.4256/2014 και η έννοια ναύλωση υπό στενή έννοια στον ΚΙΝΔ ταυτίζονται. Κι αυτό γιατί τα άρθρα 111 επ. ΚΙΝΔ, αναφέρονται στη σύμβαση ναύλωσης εν στενή έννοια ως συμφωνία για διάθεση της χωρητικότητας του πλοίου για μεταφορά φορτίου. Αντίθετα, ο ν.4256/2014 απαγορεύει τη σύναψη σύμβασης ναύλωσης πλοίου αναψυχής για μεταφορά φορτίου. Η σύμβαση ναύλωσης αυτή συνάπτεται για μεταφορά επιβατών.

²⁴ Ρόκας Ι, Θεοχαρίδης, Γ., *ό.π.* σελ.139.

Στο ν.4256/2014, όπως προαναφέρθηκε, αναφέρεται ότι για την εκμετάλλευση πλοίων αναψυχής συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης ενώ απαγορεύεται τόσο η μερική ναύλωση πλοίου όσο και η μεταφορά προσώπων με εισιτήριο ή πραγμάτων²⁵. Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι στο ν.4256/2014 χρησιμοποιείται ο όρος «ναύλωση» υπό τη στενή έννοιά του, πρόκειται, δηλαδή, για συμφωνία για την εν όλω διάθεση της χωρητικότητας του πλοίου αναψυχής. Σκοπός είναι η χρήση του πλοίου για αναψυχή-περιήγηση, όχι όμως αποκλειστικά όπως ίσχυε παλαιότερα. Το πλοίο αναψυχής μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί και για λόγους εκπαίδευσης, για συμμετοχή σε αγώνες κλπ. Το σύνθηδες, επίσης, είναι να συνάπτεται η ανωτέρω σύμβαση ολικής ναύλωσης με σκοπό, μεταξύ άλλων, τη μεταφορά προσώπων²⁶.

Με την υπ'αριθμόν 3133.1-10229 του 2016 απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται κατ' επιταγήν του άρθρου 7 παρ.2 του ν.4256/2014, υπόδειγμα ναυλοσυμφώνου στην ελληνική με τους βασικούς όρους αυτού. Καθώς η ναύλωση διέπεται από την αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων τα μέρη δύνανται να προσθέτουν οποιοδήποτε άλλο όρο ή συμφωνία επιθυμούν, εφόσον δεν αντιβαίνει στην ισχύουσα νομοθεσία²⁷. Συνήθως, τα ναυλοσύμφωνα που υπογράφονται βασίζονται πάνω σε πρότυπα (τυποποιημένες συμβάσεις) , όπως εκείνο της HYBA (Hellenic Yacht Brokers Association), της MYBA (Mediterranean Yacht Brokers Association), της AYCA (American Yacht Charter Association) και της ISYBA (Italian Ship and Yacht Charter Association), για λόγους ταχύτητας και ομοιομορφίας.

Στο άρθρο 4 του ν.4256/2014 προβλέπεται, επίσης, για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής και μόνο, η άνα τριετία συμπλήρωση ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης, ο οποίος μειώνεται όσο παλαιότερο είναι το πλοίο αναψυχής. Αν υπάρχουν ελλείπουσες ημέρες ναύλωσης για να συμπληρωθεί ο κατά το νόμο ελάχιστος αριθμός ημερών, δύναται να συμπληρωθούν από τυχόν πλεονάζουσες ημέρες της αμέσως προηγούμενης τριετίας²⁸. Αν η αδυναμία συμπλήρωσης του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης οφείλεται σε ανωτέρα βία ή σε μεγάλης έκτασης επισκευές ή μετασκευές που έχουν έγκαιρα και εγγράφως γνωστοποιηθεί στην οικεία Λιμενική Αρχή και εφόσον αυτές αποδεικνύονται με βεβαίωση της αρμόδιας Διεύθυνσης του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του YEN ή νηογνώμονα, τότε μπορεί να χορηγηθεί κατ' εξαίρεση παράταση

²⁵ Άρθρο 3 παρ.4 του ν.4256/2014.

²⁶ Άρθρο 189 ΚΙΝΔ.

²⁷ Άρθρο 7 παρ. 2 εδ. β' του ν.4256/2014.

²⁸ Άρθρο 4 παρ. 2 στ. β' του ν.4256/2014.

ενός έτους για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αυτού αριθμού. Η εξαίρεση αυτή δεν δίνεται σε περιπτώσεις κατάσχεσης του πλοίου²⁹.

Παράταση για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης εντός της επόμενης τριετίας μπορεί να δοθεί σε περίπτωση που έχει συμπληρωθεί το 80% του ελάχιστου αυτού αριθμού ημερών και κατόπιν αιτήσεως από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή πριν τη λήξη της τριετίας. Η χορήγηση της εν λόγω παράτασης δεν μπορεί να δοθεί δεύτερη φορά για το ίδιο πλοίο χωρίς να έχει μεσολαβήσει μία τριετία.³⁰ Η προθεσμία αυτή αναστέλλεται όταν καταχωρούνται ναυτιλιακά έγγραφα για τον παροπλισμό του πλοίου, μέχρι να υπάρξει άρση του παροπλισμού³¹. Από την υποχρέωση του άρθρου 4 του ν. 4256/2014 απαλλάσσονται επαγγελματικά πλοία αναψυχής, με σημαία ελληνική ή κράτους –μέλους της ΕΕ, για τα οποία έχει καταβληθεί ο ανάλογος ΦΠΑ κατά την εισαγωγή ή απόκτηση και δεν έχει εκπέσει ή επιστραφεί. Οφείλει, επίσης, να σημειωθεί ότι, κατά το διάστημα που το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής δεν εκτελεί σύμβαση ναύλωσης, επιτρέπεται η ιδιοχρησιμοποίησή του από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή με αποκλειστικό σκοπό την αναψυχή, ανεξάρτητα από τη σημαία του και εφόσον καταχωρισθεί σχετική δήλωση στο Μητρώο³².

Επιπρόσθετα, κατά το άρθρο 3 του ν.4256/2014 επιτρέπεται η επιβίβαση στο πλοίο αναψυχής άλλων προσώπων, πέραν αυτών που αναγράφονται στην ενημερωμένη κατάσταση επιβαινόντων, ή η οριστική αποβίβαση ενός ή περισσότερων από τους επιβαίνοντες, πριν από τη λήξη του ναυλοσυμφώνου εάν αυτό προβλέπεται από το ναυλοσύμφωνο (με αναγραφή των ονοματεπωνύμων των προσώπων αυτών και του λιμένα επιβίβασής ή αποβίβασής τους) ή αν πρόκειται για λόγους που οφείλονται σε ανωτέρα βία ή ηθελημένη αποχώρηση επιβαίνοντος. Τα ανωτέρω ισχύουν και για την προσωρινή επιβίβαση ή αποβίβαση προσώπων με αναγραφή των ονοματεπωνύμων και του λιμένα αποβίβασης ή επιβίβασης στην ενημερωμένη κατάσταση επιβαινόντων.³³ Επομένως επιτρέπεται η μερική μεταβολή της κατάστασης των επιβαινόντων, όχι όμως και η ολική, η οποία απαγορεύεται από το νόμο και ισοδυναμεί με τερματισμό της τρέχουσας ναύλωσης³⁴.

²⁹ Άρθρο 4 παρ. 4 στ.β' του ν.4256/2014.

³⁰ Άρθρο 4 παρ. 4 στ. γ' του ν. 4256/2014.

³¹ Άρθρο 5 παρ. 2 του ν. 4256/2014.

³² Άρθρο 9 παρ.2 του ν.4256/2014.

³³ Άρθρο 3 παρ. 6 του ν. 4256/2014.

³⁴ Άρθρο 7 παρ. 1 στ. β' του ν.4256/2014.

Τέλος, σε περίπτωση που μεταβληθεί η ιδιοκτησία ή ο εφοπλισμός, ο καινούργιος πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής υπεισέρχεται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του προηγούμενου, όσον αφορά στην προβλεπόμενη στο νόμο συμπλήρωση ελάχιστων ημερών ναύλωσης, καθώς και στις φορολογικές και τελωνειακές υποχρεώσεις που αφορούν το πλοίο καθεαυτό³⁵.

1.3 Το ναυλοσύμφωνο HYBA και οι διατάξεις του ΚΙΝΔ

Η Hellenic Yacht Brokers Association (H.Y.B.A) έχει δημιουργήσει ένα πρότυπο ναυλοσυμφώνου για τη ναύλωση πλοίων αναψυχής. Τα ναυλοσύμφωνα αυτά δεν αποτελούν δεσμευτικούς κανόνες δικαίου. Δεδομένου ότι στη ναύλωση υπάρχει ελευθερία συμβάσεων και διαπραγματευτική ισότητα των μερών, τα τελευταία μπορούν να συμφωνήσουν σε οποιοδήποτε όρο επιθυμούν. Στο πρότυπο αυτό ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνονται, αρχικά, οι βασικοί όροι ναύλωσης όπως η χρονική περίοδος ναύλωσης, ο λιμένας παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου, η περιοχή που θα πραγματοποιηθεί το ταξίδι, ο αριθμός επιβατών και η σύσταση του πληρώματος. Περαιτέρω, το ναυλοσύμφωνο περιέχει όρους που προσδιορίζουν τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών, όπως του ναυλωτή και του εκναυλωτή, ακόμα και του πλοιάρχου (ρήτρα 7) και των επιβατών του πλοίου αναψυχής (ρήτρα 13). Παράλληλα, οι ρήτρες αυτές προβλέπουν τις έννομες συνέπειες που επιφέρει η παραβίαση τους.

Το ζήτημα που τίθενται είναι αν η ναύλωση πλοίων αναψυχής διέπεται και από τις διατάξεις του ΚΙΝΔ, πέραν από τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Όπως, προαναφέρθηκε τα πλοία αναψυχής είναι πλοία υπό την έννοια του άρθρου 1 ΚΙΝΔ και άρα υπό αυτή την έννοια εμπίπτουν στο ρυθμιστικό του πεδίο. Περαιτέρω, υποστηρίζεται ότι η ναύλωση πλοίου αναψυχής αποτελεί ναύλωση υπό την στενή έννοια του όρου, ήτοι συμφωνία για τη διάθεση της χωρητικότητας του πλοίου για μεταφορά, όχι όμως πραγμάτων όπως στα άρθρα 111 επ. αλλά επιβατών. Δεν αποτελεί, όμως, σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, και αυτό συνάγεται και από το ν.4256/2014, ο οποίος απαγορεύει τη μεταφορά επιβατών από πλοία αναψυχής με εισιτήριο. Θα μπορούσε να υποστηριχθεί όμως, ότι οι διατάξεις περί ναύλωσης του ΚΙΝΔ, εφόσον δεν αφορούν το φορτίο, εφαρμόζονται και περί τη ναύλωση πλοίων αναψυχής δυνάμει του άρθρου 189 ΚΙΝΔ.

Κατά το ανωτέρω άρθρο, «εν περιπτώσει ολικής ή μερικής ναύλωσης του πλοίου προς τον σκοπόν μεταφορά επιβατών, έστω και μη ορισμένου αριθμού, εφαρμόζονται οι περί ναυλώσεως διατάξεις, εφόσον δεν συννομολογήθηκε ρητά άλλως ή δεν προκύπτει εκ της φύσεως της σχέσης».

³⁵ Άρθρο 4 παρ. 3 του Ν.4256/2014.

Επομένως, ελλείπει ειδικότερης συμφωνίας των μερών και εφόσον γίνει δεκτό ότι σκοπός της ναύλωσης πλοίου αναψυχής είναι η μεταφορά επιβατών, θα μπορούσαν να εφαρμοσθούν οι διατάξεις περί ναύλωσης του ΚΙΝΔ. Από τις εν λόγω διατάξεις όμως δεν γίνεται να τύχουν εφαρμογής εκείνες που αφορούν αποκλειστικά και μόνο τη μεταφορά φορτίου κι αυτό γιατί καθ' αυτόν τον τρόπο θα γινόταν ανεπίτρεπτη εξομοίωση των επιβατών με πράγματα. Αντίθετη άποψη, θα μπορούσε να υποστηρίξει ότι η ναύλωση πλοίων αναψυχής δεν γίνεται με σκοπό τη μεταφορά επιβατών αλλά με σκοπό την αναψυχή και άρα δεν διέπεται από τις διατάξεις του ΚΙΝΔ³⁶.

1.3.1. Υποχρεώσεις και δικαιώματα του εκναυλωτή

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ.5 του ν. 4256/2014 εκναυλωτής ενός πλοίου αναψυχής μπορεί να είναι ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής που εκμεταλλεύεται το πλοίο αναψυχής, ενώ με έγγραφη συγκατάθεση των δύο τελευταίων προσώπων, έχουν δικαίωμα εκναύλωσης του πλοίου και οι ναυλομεσίτες, οι ναυτικοί πράκτορες και τα τουριστικά γραφεία. Ο νόμος δε καθιστά τα ανωτέρω πρόσωπα ως συνυπεύθυνα για την τήρηση των διατάξεων τόσο του ν. 4256/2014, όσο και για τους όρους του ναυλοσυμφώνου³⁷.

Ο εκναυλωτής μπορεί να είναι είτε κάποιο φυσικό πρόσωπο είτε κάποια εταιρεία, και εν προκειμένω μια Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής (ΝΕΠΑ). Η ΝΕΠΑ είναι εμπορική εταιρεία, η σύσταση της οποίας ρυθμίζεται βάσει του ν. 3182/2003³⁸, όπως τροποποιήθηκε με το ν. 4256/2014 και έχει ως αποκλειστικό σκοπό την κτήση κυριότητας, την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά σύμφωνα με τον ανωτέρω νόμο. Δεν αποκλείεται, βάσει νόμου, η σύσταση εταιρείας άλλης νομικής μορφής με το ίδιο αντικείμενο δραστηριότητας. Η Ν.Ε.Π.Α μπορεί να συμμετέχει σε άλλες Ν.Ε.Π.Α.

Η Ν.Ε.Π.Α συστήνεται με σύμβαση που καταρτίζεται εγγράφως και καταχωρίζεται στο Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιριών Πλοίων Αναψυχής. Η καταχώριση στο εν λόγω μητρώο είναι απαραίτητη προκειμένου να αποκτήσει η εταιρία νομική προσωπικότητα. Για πράξεις που διενεργήθηκαν στο όνομα της υπό ίδρυση εταιρείας ευθύνονται εις ολόκληρον αυτοί που τις ενήργησαν, εκτός αν η εταιρεία εγκρίνει τις πράξεις αυτές οπότε ευθύνεται αποκλειστικά και μόνο αυτή. Το καταστατικό με το οποίο ιδρύεται η Ν.Ε.Π.Α περιέχει: α) την επωνυμία, την έδρα

³⁶ Παρόμοια υποστηρίχθηκε για τη θαλάσσια περιήγηση στην Απόφαση 639/1990 ΠΠρΠειρ , 1990 ΕΝαυτΔ, σελ.476.

³⁸ Νόμος 3182/2003 - ΦΕΚ 220/Α/12-9-2003 *Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις*.

το σκοπό και τη διάρκεια της β) το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές γ) το διοικητικό συμβούλιο, τη γενική συνέλευση των μετόχων και τις αρμοδιότητές τους δ) τα δικαιώματα των μετόχων ε) τη διάλυση και εκκαθάριση της εταιρείας. Η επωνυμία της Ν.Ε.Π.Α πρέπει να περιλαμβάνει τις λέξεις «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής» ή τα αρχικά γράμματα Ν.Ε.Π.Α και διακριτικό για να αποφεύγεται η σύγχυση με άλλου είδους εταιρεία.

Κατά το άρθρο 4 παρ. 4 του προαναφερθέντος νόμου η Ν.Ε.Π.Α είναι εταιρεία διάρκειας ορισμένου χρόνου που καθορίζεται στο καταστατικό, η οποία δεν μπορεί να οριστεί μεγαλύτερη των τριάντα ετών. Ελάχιστο εταιρικό ποσό για την ίδρυσή της είναι το ποσό των 10.000 ευρώ. Η ονομαστική αξία της μετοχής δεν μπορεί να οριστεί κατώτερη του 1 ευρώ. Η ευθύνη του μετόχου περιορίζεται στην αξία των μετοχών του. Άκυρη είναι η σύσταση της Ν.Ε.Π.Α αν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις που τίθενται στα άρθρα 1, 2, 3 και 4 παράγραφοι 1,2,5,6 και 7 του Ν. 3182/2003. Άκυρη είναι επίσης η σύσταση της εταιρείας αν κάποιος από τους ιδρυτές, κατά το χρόνο υπογραφής της σύμβασης, δεν είχε ικανότητα για δικαιοπραξία. Η ακυρότητα κηρύσσεται με δικαστική απόφαση και η εταιρεία τίθεται σε εκκαθάριση από τη δημοσίευση της απόφασης αυτής. Ωστόσο, οι υποχρεώσεις της εταιρείας ή τρίτων προς την εταιρεία διατηρούνται και μετά την κήρυξη της ακυρότητας της τελευταίας.

Οι μετοχές της Ν.Ε.Π.Α είναι μόνο ονομαστικές ή μόνο ανώνυμες. Οι ονομαστικές μετοχές μεταβιβάζονται με συμφωνία και παράδοση του τίτλου, ενώ για τη μεταβίβαση των ανώνυμων μετοχών απαιτείται εγγραφή στο βιβλίο των μετόχων. Η εγγραφή αυτή χρονολογείται και υπογράφεται από τον κύριο της μετοχής και από αυτόν στον οποίο γίνεται η μεταβίβαση αυτής. Με το καταστατικό επιτρέπεται να επιβάλλονται περιορισμοί στη μεταβίβαση των ονομαστικών μετοχών.

Είτε, επομένως, πρόκειται για νομικό πρόσωπο είτε για φυσικό πρόσωπο ο εκναυλωτής πλοίου αναψυχής έχει υποχρεώσεις και δικαιώματα που απορρέουν τόσο από την ίδια τη σύμβαση της ναύλωσης όσο και από τις διατάξεις του ΚΙΝΔ, εφόσον γίνει δεκτό ότι μπορούν να εφαρμοσθούν κατ' αναλογία και στη σύμβαση ναύλωσης πλοίου αναψυχής και εφόσον δεν υπάρχει αντίθετη συμφωνία. Παρακάτω αναλύονται οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του εκναυλωτή πλοίου αναψυχής, λαμβάνοντας υπόψη και τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου HYBA.

A. Η υποχρέωση παροχής αξιόπλοου πλοίου

Η υποχρέωση παροχής αξιόπλοου πλοίου είναι μια από τις βασικότερες υποχρεώσεις που έχει ο εκναυλωτής πλοίου αναψυχής, τόσο βάσει του άρθρου 111 ΚΙΝΔ όσο και της ρήτρας 2 HYBA. Κατά τη διάταξη του άρθρου 111 ΚΙΝΔ το πλοίο που θα παραδοθεί πρέπει να είναι

αξιόπλοο και να παραμείνει αξιόπλοο καθ'όλη τη διάρκεια του πλου. Στην έννοια της αξιοπλοΐας εμπεριέχεται τόσο η υλική, όσο και η νομική καταλληλότητα του πλοίου.

Υλικά κατάλληλο είναι το πλοίο όταν χάρις την κατασκευή του, την αντοχή του και την ευστάθεια του δύναται να αντιμετωπίσει όλους τους θαλάσσιους κινδύνους και να περατώσει τον πλου που συμφωνήθηκε³⁹. Το πλοίο πρέπει, επίσης, να διαθέτει επαρκή εξοπλισμό και να είναι επαρκώς επανδρωμένο με κατάλληλο προσωπικό. Αντίθετα, η νομική καταλληλότητα του πλοίου συνίσταται στο να είναι εφοδιασμένο με όλα τα απαραίτητα ναυτιλιακά έγγραφα και να είναι απαλλαγμένο από κάθε νομικό ελάττωμα. Δεν πρέπει λ.χ. να έχει επιβληθεί στο πλοίο αναψυχής συντηρητική ή αναγκαστική κατάσχεση. Το πλοίο είναι, επομένως, αξιόπλοο όταν ακώλυτα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη μεταφορά που συμφωνήθηκε⁴⁰.

Αντίστοιχα στη ρήτρα 2 HYBA προβλέπεται ότι ο εκναυλωτής πρέπει να παραδώσει το πλοίο αξιόπλοο, σε πλήρη λειτουργία, καθαρό και πλήρως εξοπλισμένο, ειδικά όσον αφορά στον εξοπλισμό ασφαλείας (λ.χ. τα σωσίβια). Μια άλλη βασική υποχρέωση που προβλέπει ο ΚΙΝΔ είναι ότι ο εκναυλωτής οφείλει να παραδώσει στο ναυλωτή το συμφωνηθέν πλοίο (άρθρο 113 ΚΙΝΔ). Στο πρότυπο ναυλοσύμφωνο HYBA δεν υπάρχει κάποια αντίστοιχη συμφωνία των μερών. Υπάρχει, όμως, η υποχρέωση για ναύλωση του πλοίου αποκλειστικά και μόνο από το ναυλωτή, καθώς με τη ρήτρα 1 HYBA, ο εκναυλωτής αποδέχεται να μην ναυλώσει σε άλλον το πλοίο αναψυχής για όσο χρόνο συμφωνήθηκε και αναγράφηκε στο οικείο πεδίο της πρώτης σελίδας του ναυλοσυμφώνου.

Αν ο εκναυλωτής αποφασίσει να πουλήσει το πλοίο αναψυχής μετά την υπογραφή του ναυλοσυμφώνου αλλά πριν από την παράδοση του πλοίου, οφείλει να ενημερώσει τον ναυλωτή και το ναυλομεσίτη. Σ' αυτή την περίπτωση μπορεί: α) να συμφωνήσει με το νέο κύριο του πλοίου να εκτελέσει το ναυλοσύμφωνο με τους ίδιους όρους. Αν εκείνος αρνηθεί ή δεν έχει αυτή τη δυνατότητα, τότε ο εκναυλωτής πρέπει να εκτελέσει το ναυλοσύμφωνο με ένα άλλο πλοίο, ιδίου ή μεγαλύτερου βεληνεκούς. Αλλιώς ο ναυλωτής δικαιούται να αρνηθεί την εκτέλεση του ταξιδιού με το εν λόγω πλοίο. Σ' αυτή την περίπτωση ο ναυλωτής δικαιούται να του επιστραφεί το ποσό που έδωσε καθώς και αποζημίωση που υπολογίζεται βάσει των όσων συμφωνήθηκαν στο ναυλοσύμφωνο (Ρήτρα 15 HYBA).

B. Υποχρέωση έγκαιρης παράδοσης του πλοίου

³⁹ Ρόκας Ι., Θεοχαρίδης, ό.π.σελ. 161.

⁴⁰ Κιάντου Παμπούκη Α, (2007) Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος ΙΙ, Εκδόσεις Σάκκουλα Α.Ε. σελ.61.

Ο εκναυλωτής έχει υποχρέωση βάσει της ρήτρας 2 HYBA να παραδώσει το πλοίο κατά την έναρξη της περιόδου ναύλωσης όπως αυτή συμφωνήθηκε. Η έγκαιρη παράδοση του πλοίου αποτελεί σημαντική υποχρέωση, κυρίως επειδή πρόκειται για χρονονάυλωση όπου ο χρόνος τρέχει εις βάρος του ναυλωτή. Προκειμένου, λοιπόν, να προστατευθεί ο τελευταίος εισήχθη στο ναυλοσύμφωνο HYBA η ρήτρα 9. Κατά την ανωτέρω ρήτρα, εάν ο εκναυλωτής δεν παραδώσει το πλοίο κατά την έναρξη της ναύλωσης οφείλει να αποζημιώσει τον ναυλωτή ανάλογα με τις μέρες ή τις ώρες που καθυστέρησε. Μπορεί επίσης να παραταθεί η περίοδος ναύλωσης κατόπιν συμφωνίας των συμβαλλομένων μερών.

Αν η καθυστέρηση αυτή οφείλεται σε λόγους ανωτέρας βίας, όπως αυτή ορίζεται στη ρήτρα 18.1 HYBA και ο εκναυλωτής δεν καταφέρει να παραδώσει το πλοίο εντός 48 ωρών ή για μια περίοδο ίση με το 1/7 της συνολικής περιόδου ναύλωσης, λαμβάνοντας υπόψη τη μικρότερη εξ αυτών περίοδο, ο ναυλωτής δύναται να θεωρήσει ότι η σύμβαση έληξε. Η μοναδική αποζημίωση του ναυλωτή είναι τα χρήματα που κατέβαλε στον εκναυλωτή ή/και τον μεσίτη χωρίς τόκους. Διαφορετικά μπορεί και σε αυτή την περίπτωση να συμφωνηθεί παράταση της περιόδου ναύλωσης ίση με τις μέρες που χάθηκαν από την προσυμφωνημένη έναρξη της ναύλωσης ως την πραγματική παράδοση του πλοίου (ρήτρα 9.2 HYBA).

Αν για το ίδιο χρονικό διάστημα, ο εκναυλωτής δεν καταφέρει να παραδώσει το πλοίο για λόγους που δεν συνιστούν ανωτέρα βία, ο ναυλωτής μπορεί να θεωρήσει ότι υπάρχει καταγγελία σύμβασης. Ο ναυλωτής δικαιούται ως αποζημίωση τα χρήματα που κατέβαλλε στον ιδιοκτήτη και τον πράκτορα, χωρίς τους τόκους και εφάπαξ αποζημίωση η οποία υπολογίζεται βάσει προσυμφωνημένων κριτηρίων. Εναλλακτικά, δίνεται η δυνατότητα, κατόπιν ρητής συμφωνίας με τον ναυλωτή, αντί για την ανωτέρω αποζημίωση και τα χρήματα που κατέβαλλε, ο εκναυλωτής να παραχωρήσει, για την ίδια χρονική περίοδο και τον ίδιο ναύλο, ένα άλλο πλοίο αναψυχής, μεγαλύτερο σε μέγεθος και με περισσότερες ανέσεις. (ρήτρα 9.3 HYBA). Το δικαίωμα που παρέχεται στη ρήτρα 9 HYBA μοιάζει με την «καταγγελία» του άρθρου 401 ΑΚ.

Γ. Η καταγγελία της σύμβασης από τον εκναυλωτή

Παράλληλα, χωρίς να αποκλείονται άλλα μέτρα που μπορεί να ληφθούν από τον εκναυλωτή, αν κατά την κρίση του πλοίαρχου, τόσο ο ναυλωτής όσο και οι επιβάτες επιδεικνύουν συμπεριφορά που παραβιάζει τους όρους που τίθενται στη ρήτρα 13 HYBA, αφού τους ειδοποιήσει έγκαιρα εγγράφως, ο πλοίαρχος μπορεί να ειδοποιήσει τον πράκτορα και τον εκναυλωτή και ο τελευταίος να καταγγείλει τη σύμβαση ναύλωσης ή να ζητήσει από τον πλοίαρχο να επιστρέψει το πλοίο στο λιμάνι της επαναπαραδόσης, όπου και θα λήξει η ανωτέρω

σύμβαση. Ο ναυλωτής σ' αυτή την περίπτωση δεν δικαιούται επιστροφή του ναύλου (ρήτρα 7 α HYBA).

1.3.2 Υποχρεώσεις και δικαιώματα του ναυλωτή

Ο ναυλωτής του πλοίου αναψυχής έχει, επίσης, υποχρεώσεις ως αντισυμβαλλόμενος του εκναυλωτή. Η βασικότερη υποχρέωση του ναυλωτή είναι η καταβολή του ναύλου που συμφωνήθηκε. Υποχρεούται επίσης στην καταβολή κάθε είδους πρόσθετης παροχής που περιγράφεται στο ναυλοσύμφωνο (Άρθρο 149 ΚΙΝΔ). Ο ναύλος υπολογίζεται συνήθως στα πλοία αναψυχής ανά ημέρα (χρονοναύλωση) και προκαταβάλλεται σχεδόν πάντα, εξαιρουμένης της περίπτωσης όπου υπάρχει διαφορετική συμφωνία. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το πρότυπο ναυλοσύμφωνο HYBA τα λειτουργικά έξοδα επιβαρύνουν τον ναυλωτή (ρήτρα 8). Ο όρος αυτός συμφωνείται κατά κανόνα σε όλα τα ναυλοσύμφωνα, ακόμα και αν δεν χρησιμοποιείται το πρότυπο HYBA.

Ο ναυλωτής έχει όμως και άλλες υποχρεώσεις που απορρέουν από το ναυλοσύμφωνο. Στο ναυλοσύμφωνο HYBA είναι βασική υποχρέωση του ναυλωτή η διατήρηση του πλοίου αναψυχής εντός της περιοχής που αναφέρεται, ενώ το πλοίο δεν θα πρέπει να ταξιδεύει για πάνω από 6 ώρες την ημέρα (ρήτρα 4 HYBA). Δεν πρέπει, επίσης να μεταφέρονται με το πλοίο αναψυχής παραπάνω πρόσωπα από αυτά που δηλώθηκαν στο ναυλοσύμφωνο. Επισκέπτες επιτρέπονται κατά τη διακριτική ευχέρεια του πλοιάρχου όταν το πλοίο ναυλοχεί σε λιμάνι (ρήτρα 5 HYBA). Παράλληλα, ο ναυλωτής δεν έχει δικαίωμα να εκχωρήσει οποιαδήποτε απαίτησή του απορρέει από το ναυλοσύμφωνο ή να υπεκναυλώσει το πλοίο χωρίς την έγγραφη συγκατάθεση του εκναυλωτή (ρήτρα 14 HYBA). Τέλος, στη ρήτρα 17 HYBA προβλέπονται και περιπτώσεις, στις οποίες ο ναυλωτής υπέχει ευθύνη. Ειδικότερα ρυθμίζεται ότι ο τελευταίος ευθύνεται για κάθε ζημία που προκλήθηκε από τον ίδιο ή τους καλεσμένους του (είτε με πρόθεση είτε χωρίς) στο πλοίο και σε τρίτα μέρη ως το ποσό που ο εκναυλωτής οφείλει να πληρώσει ο ίδιος ακόμα και αν έχει ασφάλιση (*deductible*). Ο ναυλωτής μπορεί να ευθύνεται για ποσό μεγαλύτερο από το ανωτέρω αν λόγω της συμπεριφοράς του (είτε με πρόθεση είτε χωρίς), ο εκναυλωτής έχασε την ασφαλιστική του κάλυψη.

A. Η υποχρέωση επαναπαράδοσης του πλοίου

Ο ναυλωτής έχει κατά τη ρήτρα 3 HYBA, υποχρέωση για την έγκαιρη επαναπαράδοση του πλοίου μετά τη λήξη της χρονικής διάρκειας της ναύλωσης, όπως αυτή συμφωνήθηκε και αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο. Έχει μάλιστα υποχρέωση να παραδώσει το πλοίο σε καλή

κατάσταση, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η αναμενόμενη κατά τις περιστάσεις φθορά. Σε περίπτωση, όμως που η επαναπαράδοση του πλοίου καθυστερήσει για λόγους ανωτέρας βίας (ρήτρα 18.1 HYBA), η επαναπαράδοση θα πρέπει να γίνει το συντομότερο δυνατό, χωρίς να υπάρχουν πρόσθετες οικονομικές επιβαρύνσεις για τον εκναυλωτή (ρήτρα 10). Αν όμως η καθυστέρηση έγινε με πρόθεση από το ναυλωτή ή επειδή εκείνος άλλαξε το πρόγραμμα της διαδρομής, παρά την αντίθετη γνώμη του πλοιάρχου, τότε υπάρχουν χρηματικές επιβαρύνσεις⁴¹. Αν πάλι η επαναπαράδοση καθυστερήσει περισσότερο από 24 ώρες, ο ναυλωτής οφείλει να αποζημιώσει τον εκναυλωτή για τυχόν διαφυγόντα κέρδη ή για όποια οικονομική ζημία υποστεί λόγω της ανωτέρω καθυστερημένης επαναπαράδοσης λ.χ. ζημίες από την καθυστερημένη παράδοση του πλοίου σε άλλο ναυλωτή (ρήτρα 10 παρ.2 HYBA). Αξίζει να επισημανθεί ότι με το δεύτερο εδάφιο της ρήτρας 3 παρέχεται στο ναυλωτή το δικαίωμα της πρόωρης επαναπαράδοσης του πλοίου. Ο ναυλωτής δύναται, δηλαδή, να παραδώσει το πλοίο στον εκναυλωτή πριν από την εκπνοή του συμφωνημένου χρόνου, χωρίς όμως να δικαιούται να αξιώσει να του επιστραφεί ο ναύλος.

B. Οι υποχρεώσεις της ρήτρας 13 HYBA

Η ρήτρα 13 είναι μια από τις βασικότερες ρήτρες του ναυλοσυμφώνου HYBA κι αυτό γιατί η παράβαση των όρων της μπορεί να αποτελέσει λόγο καταγγελίας της σύμβασης από τον εκναυλωτή. Η ρήτρα απαριθμεί μια σειρά από υποχρεώσεις που έχει ο ναυλωτής και οι καλεσμένοι του κατά τη χρήση του πλοίου αναψυχής. Ειδικότερα, ο ναυλωτής πρέπει να χρησιμοποιεί το πλοίο μόνο για λόγους αναψυχής και να φροντίζει ότι τόσο αυτός όσο και οι λοιποί επιβάτες συμπεριφέρονται κατάλληλα και χωρίς να θέτουν σε κίνδυνο τη φήμη του πλοίου. Ο ναυλωτής και οι καλεσμένοι του οφείλουν, επίσης, να συμμορφώνονται προς τους νόμους του κάθε κράτους, εντός των υδάτων του οποίου βρίσκεται το πλοίο αναψυχής.

Εάν εξαιτίας της παραβατικής συμπεριφοράς του ναυλωτή ή κάποιου καλεσμένου του, επιβληθεί πρόστιμο σε κάποιο μέλος του πληρώματος ή στο πλοίο, καθώς επίσης και αν συλληφθεί ή φυλακισθεί κάποιο μέλος του πληρώματος ή κατασχεθεί το πλοίο, ο ναυλωτής οφείλει να αποζημιώσει για κάθε ζημία τον εκναυλωτή. Ο τελευταίος δε αποκτά το δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση. Το ίδιο δικαίωμα έχει ο εκναυλωτής αν διαπιστώσει ότι ο ναυλωτής έχει στην κατοχή του όπλα ή ναρκωτικά.

⁴¹ Πιο συγκεκριμένα, ο ναυλωτής οφείλει να καταβάλλει ως αποζημίωση τον ημερήσιο ναύλο, προσαυξημένο κατά 40 %.

Γ. Το δικαίωμα υπαναχώρησης του ναυλωτή

Η υπαναχώρηση του ναυλωτή μπορεί να είναι *ex lege* στις περιπτώσεις των άρθρων 155-158 ΚΙΝΔ ή να υπάρχει δικαίωμα συμβατικής υπαναχώρησης, όπως στην περίπτωση της Ρήτρας 11 (Cancellation Clause) του πρότυπου HYBA. Η υπαναχώρηση γίνεται με δήλωση του ναυλωτή προς τον εκναυλωτή, συνιστά δηλαδή μονομερή απευθυντέα δικαιοπραξία, χωρίς να χρειάζεται να αιτιολογήσει τους λόγους υπαναχώρησης, εκτός αν οφείλονται στον εκναυλωτή, διότι τότε ο τελευταίος θα οφείλει να αποκαταστήσει τυχόν ζημίες και έξοδα (Άρθρο 157 παρ.3 ΚΙΝΔ)⁴².

Καθώς οι σχετικές με την υπαναχώρηση διατάξεις στον ΚΙΝΔ αφορούν κυρίως τη ναύλωση υπό στενή έννοια για μεταφορά φορτίου, μπορούν να εφαρμοσθούν μόνο κατ' αναλογία στη ναύλωση πλοίου αναψυχής και εφόσον δεν υπάρχει αντίθετη συμφωνία των μερών. Επομένως, κατ' άρθρον 155 παρ.1 αν ο ναυλωτής υπαναχωρήσει πριν από την έναρξη της ναύλωσης οφείλει να καταβάλει το ήμισυ του ναύλου ενώ αν η δήλωση αυτή έγινε μετά τον απόπλου, ο ναυλωτής υποχρεούται να καταβάλλει ολόκληρο το ναύλο και τα έξοδα μετακινήσεως (Άρθρο 157 παρ. 1 ΚΙΝΔ)⁴³.

Στο πρότυπο HYBA το δικαίωμα υπαναχώρησης του ναυλωτή προβλέπεται στη ρήτρα 11, σύμφωνα με την οποία αν δοθεί ειδοποίηση από τον ναυλωτή για υπαναχώρηση, οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια ή πριν από την έναρξη της ναύλωσης ή αν ο ναυλωτής δεν καταφέρει να αποπληρώσει αφού ειδοποιηθεί κάποιο από τα ποσά που συμφωνήθηκαν, τότε ο εκναυλωτής έχει δικαίωμα να παρακρατήσει οποιοδήποτε ποσό δόθηκε από τον ναυλωτή πριν από την ακύρωση. Αν, ωστόσο, ο εκναυλωτής μπορεί να ναυλώσει εκ νέου το πλοίο αναψυχής για ολόκληρο το χρονικό διάστημα που είχε συμφωνηθεί πριν την ακύρωση ή για μέρος αυτού, υπό τις ίδιες συνθήκες ή ακόμα και με μειωμένη τιμή, τότε ο εκναυλωτής, ή ο μεσίτης εκ μέρους του, θα πρέπει να αποδώσουν στον ναυλωτή το ποσό που του αναλογεί επειδή ακύρωσε τη ναύλωση και το πλοίο μπόρεσε εκ νέου να ναυλωθεί.

Το ποσό αυτό υπολογίζεται ακολούθως: αφού υπολογιστεί το καθαρό ποσό του αρχικού ναύλου, χωρίς ποσά από προμήθειες, αφαιρείται ο ναύλος που αποκόμισε ο εκναυλωτής επειδή εκ νέου ναύλωσε το πλοίο αναψυχής. Στο ποσό αυτό προστίθενται και όλα τα έξοδα που έκανε ο εκναυλωτής προκειμένου να ναυλώσει εκ νέου το πλοίο. Το ποσό που προκύπτει αφαιρείται από τα χρήματα που κατέβαλλε ως τη συγκεκριμένη στιγμή ο ναυλωτής και αν υπάρχει διαφορά, ο εκναυλωτής οφείλει να την επιστρέψει στον ναυλωτή. Δεν πρέπει ο εκναυλωτής να εισπράξει

⁴² Ζυγούρος Λ., (2012), Η υπαναχώρηση από τη σύμβαση ναύλωσης, Αντ. Ν. Σάκκουλας, σελ.229.

⁴³ Ρόκας Ι, Θεοχαρίδης, ό.π . σελ. 219.

λιγότερο ναύλο από αυτόν που θα εισέπραττε αν εκτελούνταν το αρχικό ναυλοσύμφωνο. Ο εκναυλωτής οφείλει να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια (*use his best endeavors*) για να ναυλώσει εκ νέου το πλοίο αναψυχής και να μην καθυστερεί εκ νέου συμφωνίες ναύλωσης αδικαιολόγητα. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν μπορεί να απορρίψει προτάσεις για σύναψη ναυλοσυμφώνου, εφόσον αυτές είναι επιβαρυντικές για το πλοίο του, το πλήρωμα, τη φήμη ή το πρόγραμμά του.

1.4 Λόγοι λύσης της ναύλωσης πλοίου αναψυχής

Στα άρθρα 159-164 ΚΙΝΔ προβλέπονται περιπτώσεις λύσης της σύμβασης ναύλωσης λόγω κάποιου εξωτερικού περιστατικού. Πρόκειται, επομένως, για περιπτώσεις όπου έχουμε ανυπαίτια αδυναμία παροχής. Στη ναύλωση πλοίων αναψυχής θα μπορούσαν να εφαρμοσθούν κατ' αναλογία τα άρθρα 159-161 ΚΙΝΔ. Αναλυτικότερα, το άρθρο 159 ΚΙΝΔ προβλέπει ότι η σύμβαση ναύλωσης διαλύεται και τα συμβαλλόμενα μέρη απελευθερώνονται, αν το πλοίο αφού καταρτίσθηκε η σύμβαση και πριν από την έναρξη του πλου δεν ήταν δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για τον πλου που συμφωνήθηκε για συγκεκριμένες αιτίες που προβλέπονται στο νόμο και οι οποίες δεν μπορεί να αναχθούν στα μέρη.

Οι αιτίες αυτές είναι πιο συγκεκριμένα, η απώλεια πλοίου εκ τύχης, η διαρπαγή, η λεηλασία, η επίταξη, η παραταταταμένη παρεμπόδιση του απόπλου κατόπιν πολιτειακής διαταγής καθώς και η μόνιμη ανικανότητα προς πλου. Η σύμβαση ναύλωσης λύεται και τα συμβαλλόμενα μέρη ελευθερώνονται αν το πλοίο απωλέσθη εκ τύχης ακόμα και μετά την έναρξη του πλου (άρθρο 160 εδ.α ΚΙΝΔ). Αντίθετα το άρθρο 161 παρ.1 ΚΙΝΔ προβλέπει ότι εάν παραστεί ανάγκη επισκευής του πλοίου ή προσωρινής διακοπής του πλου λόγω τυχαίου συμβεβηκότος, τα μέρη εξακολουθούν να ενέχονται από τη σύμβαση. Εάν όμως το κώλυμα αυτό παρατείνεται υπέρμετρα ο ναυλωτής δικαιούται να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση. Τα ανωτέρω ισχύουν και στη ναύλωση πλοίου αναψυχής κατά το μέρος που γίνεται δεκτό ότι εφαρμόζονται οι διατάξεις της ναύλωσης υπό στενή έννοια του ΚΙΝΔ.

Στο ναυλοσύμφωνο HYBA υπάρχει η ρήτρα 12 με την οποία συμφωνείται ότι, αν λόγω βλάβης στον εξοπλισμό και τη μηχανή του πλοίου, σύγκρουσης ή οποιαδήποτε άλλης παρόμοιας αιτίας, ο ναυλωτής δεν μπορεί να κάνει χρήση του πλοίου, για μια περίοδο 24 ωρών ή ίση με το 1/7 της συνολικής διάρκειας του ναυλοσυμφώνου (λαμβάνεται υπόψη η μεγαλύτερη διάρκεια) και όχι για περισσότερο από 48 ώρες ή το 1/7 της συνολικής διάρκειας του ναυλοσυμφώνου (λαμβάνεται υπόψη η μικρότερη διάρκεια), ο εκναυλωτής επιστρέφει ένα ποσό αναλογικά στον ναυλωτή. Ωστόσο, η βλάβη δεν θα πρέπει να οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη του τελευταίου.

Τα μέρη μπορούν εναλλακτικά να συμφωνήσουν να επεκταθεί για ανάλογο χρονικό διάστημα η διάρκεια του ναυλοσυμφώνου.

Αν, ωστόσο, το πλοίο χαθεί ή η βλάβη είναι τόσο εκτενής που να μην μπορεί να επισκευαστεί εντός των ανωτέρω χρονικών ορίων, τότε ο ναυλωτής δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση εγγράφως στον εκναυλωτή ή τον ναυλομεσίτη. Αν δεν υπάρχουν μέσα επικοινωνίας η ανακοίνωση της καταγγελίας μπορεί να γίνει στον πλοίαρχο. Ο ναύλος επιστρέφεται αναλογικά για τις εναπομένουσες μέρες του ναυλοσυμφώνου στον ναυλωτή. Αξίζει να σημειωθεί ότι σ' αυτήν την περίπτωση θεωρείται ότι ο ναυλωτής επέστρεψε το πλοίο, ακόμα και αν το εγκατέλειψε εκεί που βρισκόταν. Δεν χρειάζεται, δηλαδή, να επιστραφεί στο συμφωνηθέν λιμάνι επαναπαράδοσης. Επίσης, ο ναυλωτής δικαιούται να ζητήσει από τον ιδιοκτήτη να τον αποζημιώσει για όλα τα έξοδα που έκανε, προκειμένου να μεταφερθεί εκείνος και οι λοιποί επιβάτες στο λιμάνι επαναπαράδοσης καθώς και τυχόν έξοδα διανυκτέρευσης.

1.5 Η ευθύνη του εκναυλωτή

Ο εκναυλωτής πλοίου αναφυχής δύναται να ευθύνεται τόσο με βάσει τους όρους του ναυλοσυμφώνου (ενδοσυμβατικά) αλλά και εκ του νόμου σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 134 παρ. 2 ΚΙΝΔ, στην οποία προβλέπεται η ευθύνη του εκναυλωτή στην υπό στενή έννοια ναύλωση. Βάσει της διάταξης του άρθρου αυτού, ο εκναυλωτής υπέχει ευθύνης, η οποία είναι αναγκαστική και κυρίως νόθος αντικειμενική. Σύμφωνα με το άρθρο 138 ΚΙΝΔ ο εκναυλωτής ευθύνεται και δια παν πταίσμα των προσηθέντων του, με εξαίρεση το ναυτικό πταίσμα, δηλαδή το πταίσμα κατά τη ναυτική διεύθυνση του πλοίου. Επομένως, ο εκναυλωτής πλοίου αναφυχής δεν θα ευθύνεται δια ναυτικό πταίσμα του κυβερνήτη ή πλοίαρχου του πλοίου αναφυχής. Κατά το άρθρο 134 εδ.γ' ο εκναυλωτής ευθύνεται και για απώλειες από υπαίτια χρονοτριβή. Παράλληλα, στο άρθρο 144 ΚΙΝΔ απαριθμούνται οι περιπτώσεις στις οποίες ο εκναυλωτής δεν φέρει ευθύνη, όπως λ.χ. για ζημιές που προκλήθηκαν από θαλάσσια συμβεβηκότα. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι αν ο εκναυλωτής είναι κάποιος εφοπλιστής, τότε δυνάμει του άρθρου 106 εδ. β', ο κύριος του πλοίου ευθύνεται προσωπικά και εις ολόκληρον με τον εφοπλιστή. Η ευθύνη αυτή του κυρίου του πλοίου είναι αντικειμενικά περιορισμένη.⁴⁴

1.6. Οι αρμοδιότητες και η ευθύνη του κυβερνήτη

Όπως προαναφέρθηκε, στο άρθρο 1 παρ.1 στ. ι του ν.4256/2014 ο κυβερνήτης του πλοίου αναφυχής έχει όλες τις αρμοδιότητες και τις ευθύνες που έχει εκ του νόμου και ο πλοίαρχος. Αυτό ισχύει και στην περίπτωση που κυβερνήτης του πλοίου αναφυχής δεν είναι άλλος από τον

⁴⁴ Αντάπωσης Α.Μ. (2011) *Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Εκδόσεις Θέμις, σελ. 416-425.

ίδιο τον κύριο του, όπως πολύ συχνά συμβαίνει στην περίπτωση των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής. Οι αρμοδιότητες και οι ευθύνες του πλοίαρχου, και κατά συνέπεια και του κυβερνήτη πλοίου αναψυχής, είναι οι ακόλουθες:

Κατά το άρθρο 104 ΚΑΝΔ⁴⁵, ο πλοίαρχος έχει την εν γένει διοίκηση του πλοίου και ασκεί εξουσία επί των επιβαινόντων σε αυτό. Επιπρόσθετα, λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για την τήρηση της τάξης, της πειθαρχίας και της υγιεινής και για την ασφάλεια του πλοίου του φορτίου και των επιβαινόντων σε αυτό.

Ο πλοίαρχος ευθύνεται κατά το άρθρο 40 ΚΙΝΔ για κάθε πταίσμα κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του. Ο πλοίαρχος έχει ευθύνη τόσο προς τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο, όσο και προς τους τρίτους, ευθύνη η οποία μπορεί να είναι δικαιοπρακτική όσο και αδικοπρακτική. Αν η ευθύνη είναι δικαιοπρακτική τότε μετακυλιέται κατ' άρθρον 84 παρ.1 και 105 παρ.4 στον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή. Όταν η ευθύνη είναι αδικοπρακτική μετακυλύει σε ορισμένες μόνο περιπτώσεις στον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή. Πιο συγκεκριμένα, κατ' άρθρον 84 παρ.2 ο πλοιοκτήτης ευθύνεται «*ωσαύτως*» εκ των αδικοπραξιών τις οποίες διέπραξε ο πλοίαρχος, ενώ ο εφοπλιστής ευθύνεται για την αδικοπραξία του πλοίαρχου δυνάμει του άρθρου 922 ΑΚ για την ευθύνη του προστήσαντος⁴⁶.

Επιπρόσθετα, ο πλοίαρχος έχει υποχρεώσεις οι οποίες απορρέουν από το ναυλοσύμφωνο που έχει συναφθεί μεταξύ εκναυλωτή και ναυλωτή. Πιο συγκεκριμένα στη ρήτρα 7 ΗΥΒΑ ορίζεται ότι ο πλοίαρχος/ κυβερνήτης υπακούει στον ναυλωτή σαν να ήταν ο εκναυλωτής. Μπορεί να εκτελέσει οποιαδήποτε λογική (*reasonable*) εντολή του δώσει ο ναυλωτής σχετικά με τη διοίκηση, τη λειτουργία και την πλεύση του πλοίου εφόσον το επιτρέπει ο καιρός και άλλες περιστάσεις. Έχει, όμως, δικαίωμα να αρνηθεί να συμμορφωθεί προς οποιαδήποτε επιταγή του ναυλωτή, που κατά την κρίση του, θα οδηγήσει το πλοίο σε μη ασφαλές ή ακατάλληλο λιμάνι, να καθυστερήσει την επαναπαράδοση του πλοίου ή συνιστά παράβαση της ρήτρας 13 σχετικά με τη χρήση του πλοίου αναψυχής. Στην τελευταία μάλιστα περίπτωση αν ο πλοίαρχος παρατηρήσει ότι ο ναυλωτής, παρά τις γραπτές προειδοποιήσεις του, εξακολουθεί να παραβιάζει τη ρήτρα 13 οφείλει να ενημερώσει τον εκναυλωτή για το γεγονός αυτό. Τέλος, ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης έχει δικαίωμα να απαγορεύσει στον ναυλωτή και τους καλεσμένους του τη χρήση εξοπλισμού θαλασσίων σπορ, εφόσον εύλογα κρίνει ότι δεν έχουν την ικανότητα να τα χρησιμοποιήσουν ή τα χρησιμοποιούν απερίσκεπτα, θέτοντας τρίτους σε κίνδυνο. Παρόμοια είναι και η ρύθμιση της ρήτρας 7 ΜΥΒΑ.

⁴⁵ Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (εφεξής ΚΑΝΔ), νδ 187/1973 (ΦΕΚ Α' 261)

⁴⁶ Ρόκας Ι. , Θεοχαρίδης Γ, *ό.π.* σελ.164.

1.7 Πλοία αναψυχής και μίσθωση γυμνού σκάφους

Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, κατά το άρθρο 8 παρ. 1 στ. α' του ν.4256/2014, πλοία αναψυχής με ολικό μήκος μέχρι και 24 μέτρα και μεταφορική ικανότητα έως 12 επιβάτες, επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα. Ο νόμος ορίζει ότι τη διακυβέρνηση των ανωτέρω πλοίων την αναλαμβάνει κυβερνήτης, ο οποίος όμως προσλαμβάνεται από τον εκναυλωτή και θεωρείται προστηθείς αυτού⁴⁷. Το ζήτημα, λοιπόν, που ανακύπτει είναι ότι ενώ ο ν. 4256/2014, πριν τροποποιηθεί από το ν. 4504/2017, προέβλεπε απλώς ότι τα πλοία αναψυχής με τις προαναφερθείσες διαστάσεις μπορούσαν να εκναυλωθούν άνευ πλοιάρχου και πληρώματος (*bareboat charter*), ο ν.4504/2017 πρόσθεσε στο εν λόγω άρθρο μια περαιτέρω προϋπόθεση: αυτή της διακυβέρνησης των εν λόγω πλοίων από κυβερνήτη, ο οποίος προσλαμβάνεται από τον εκναυλωτή. Θεωρείται μάλιστα, όπως προαναφέρθηκε, προστηθείς του τελευταίου.

Το ζήτημα που πλέον ανακύπτει είναι το εξής: πριν την τροποποίησή του ν.4504/2017, προβλεπόταν ρητά για πλοία ολικού μήκους έως 24 ατόμων που μεταφέρουν ως 12 επιβάτες η μίσθωση γυμνού σκάφους (*bareboat charter*). Έτσι, εφαρμογή είχαν εν προκειμένου οι περί μίσθωσης διατάξεις του ΑΚ. Αντίθετα, πλέον, αφ' η στιγμής προβλέπεται ότι τη διακυβέρνηση των ανωτέρω πλοίων την αναλαμβάνει κυβερνήτης που προσλαμβάνεται από τον εκναυλωτή, η ναυτική διεύθυνση του πλοίου παραμένει στην ουσία στον εκναυλωτή και ουδέποτε μεταβιβάζεται στον ναυλωτή.

Σ' αυτή την περίπτωση δεν μπορεί να γίνει λόγος για μίσθωση γυμνού σκάφους και άρα δεν θα έχουν πλέον εφαρμογή οι διατάξεις του ΑΚ, αλλά οι διατάξεις του ΚΙΝΔ που εφαρμόζονται αναλογικά στη ναύλωση πλοίου αναψυχής. Ένα άλλο ερώτημα που ανακύπτει, επίσης, είναι αν τα μέρη μπορούν πλέον να συμφωνήσουν, λαμβάνοντας υπόψη και την αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων τη ναύλωση πλοίου αναψυχής χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, ούτε όμως και τον κυβερνήτη του άρθρου 8 του ν. 4256/2014. Μπορεί δηλαδή να συμφωνηθεί ότι ο ναυλωτής δικαιούται να επιλέξει για τη διακυβέρνηση του πλοίου αναψυχής κατά τη διάρκεια της ναύλωσης κάποιο δικό του κυβερνήτη (*skipper*) ή κάτι τέτοιο θεωρείται πλέον παράνομο;

⁴⁷ Άρθρο 8 παρ. 1 στ. α' του Ν. 4256/2014.

Στην αιτιολογική έκθεση στο ν. 4504/2017⁴⁸, ο νομοθέτης δεν αναφέρει ότι απέβλεπε σε αυτό το αποτέλεσμα, ότι αυτή δηλαδή ήταν η *ratio* της τροποποίησης. Αναφέρει, όμως, ρητά ότι η εκναύλωση πλοίων αναψυχής χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα γίνεται «υπό τους όρους που αναγράφονται» στην οικεία διάταξη. Αναμφισβήτητα, ένας τέτοιος όρος είναι και η πρόσληψη του κυβερνήτη από τον εκναυλωτή. Πιθανώς, ο νομοθέτης να έθεσε αυτό τον όρο προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι η διακυβέρνηση του πλοίου αναψυχής ασκείται από κάποιον που διαθέτει την κατάλληλη κατάρτιση και όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά, διασφαλίζοντας παράλληλα και την ασφάλεια των επιβατών επάνω στο πλοίο αναψυχής αλλά και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας γενικότερα.

Μολαταύτα, η ναύλωση πλοίων αναψυχής χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα (*bareboat*), όπου ο ναυλωτής μπορεί να επιλέξει τον κυβερνήτη του (*skipper*) είναι ακόμα πραγματικότητα καθώς υπάρχει πληθώρα διαφημίσεων για τη ναύλωση πλοίων αναψυχής κατά αυτό τον τρόπο και επομένως με ιδιαίτερο ενδιαφέρον θα πρέπει να αναμένει κανείς τις αντιδράσεις όσων δραστηριοποιούνται στον τομέα αυτό.

1.8 Η ευθύνη για τους επιβάτες

Η θαλάσσια μεταφορά επιβατών ρυθμίζεται από τη Διεθνή Σύμβαση των Αθηνών και τα Πρωτόκολλα 1976 και 2002⁴⁹, που κυρώθηκαν με τους ν.1992/1991 και ν.4195/2013, εφόσον πρόκειται για διεθνή μεταφορά ή εσωτερική μεταφορά που εκτελείται με πλοία κατηγορίας Α και Β, όπως αυτά καθορίζονται στο άρθρο 4 παρ.1 της Οδηγίας 98/18/ΕΚ⁵⁰ και σε περίπτωση εσωτερικής μεταφοράς από τις διατάξεις των άρθρων 174-189 ΚΙΝΔ (εφόσον εφαρμοστέο δίκαιο είναι το ελληνικό). Η ΔΣ Αθηνών έχει εφαρμογή σε κάθε θαλασσοπλοούν πλοίο (άρθρο 1 παρ.3 ΔΣ 1974). Η σύμβαση εφαρμόζεται μόνο όταν υπάρχει σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς και αντίτιμο, η οποία αποδεικνύεται με το εισιτήριο. Καλύπτεται όμως και η δωρεάν μεταφορά.

Κατά τα προβλεπόμενα στην ανωτέρω σύμβαση, τόσο ο πραγματικός όσο και ο συμβατικός μεταφορέας ευθύνονται εις ολόκληρον για κάθε ζημία από απώλεια ζωής ή

⁴⁸ Αιτιολογική Έκθεση του Ν.4504/2017, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα: <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/c8827c35-4399-4fbb-8ea6-aebdc768f4f7/10275620.pdf> (τελευταία πρόσβαση: 27/11/2017).

⁴⁹ Διεθνής Σύμβαση των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και των Αποσκευών τους και τα Πρωτόκολλα αυτής 1976 και 2002, 1463 UNTS 19 (εφεξής ΔΣ 1974),

⁵⁰ Η επέκταση της εφαρμογής της ΔΣ Αθηνών στις εσωτερικές μεταφορές για τις κατηγορίες των πλοίων αυτών έγινε δυνάμει του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού 392/2009 «σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος».

σωματική βλάβη και ζημία ή απώλεια αποσκευών καθ'όλη τη διάρκεια του πλου (άρθρο 3 παρ.1 ΔΣ 1974). Ως αποσκευές νοούνται κατά το άρθρο 1 παρ. 6 ΔΣ 1974 κάθε πράγμα ή όχημα που μεταφέρεται με βάση τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, ενώ οι αποσκευές διακρίνονται σε αποσκευές κύτους και αποσκευές καμπίνας. Η ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος κατ' άρθρον 3 ΔΣ 1974 είναι νόθος αντικειμενική. Σε περίπτωση ατομικού ατυχήματος, όμως, η ευθύνη του μεταφορέα είναι νόθος αντικειμενική μόνο για τις αποσκευές κύτους και τα οχήματα. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη του όταν υπάρχει συντρέχον πταίσμα του επιβάτη. Για τους επιβάτες και τις αποσκευές καμπίνας η ευθύνη του μεταφορέα είναι γνήσια υποκειμενική⁵¹. Οι αξιώσεις αυτές υπόκεινται σε διετή παραγραφή από την ημέρα αποβίβασης του επιβάτη ή από την ημέρα που έπρεπε να αποβιβαστεί.

Στην περίπτωση των πλοίων αναψυχής, απαγορεύεται εκ του νόμου η μεταφορά επιβατών με εισιτήριο. Η εφαρμογή της ΔΣ 1974 και των άρθρων 174-189 ΚΙΝΔ, προϋποθέτει όμως, την ύπαρξη σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς. Οι επιβάτες του πλοίου αναψυχής δεν έχουν συνάψει ουδεμία σύμβαση τέτοιου είδους. Ούτε μπορεί να θεωρηθεί ότι πρόκειται για σύμβαση υπέρ τρίτου καθώς αντλεί δικαιώματα από τη σύμβαση και εκείνος που τη συνάπτει (ο ναυλωτής) και όχι μόνο τρίτα πρόσωπα (οι λοιποί επιβάτες του πλοίου αναψυχής)⁵². Το ερώτημα, λοιπόν, που γεννάται είναι ποιες διατάξεις ρυθμίζουν το καθεστώς της ευθύνης του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή για τους επιβάτες των πλοίων αναψυχής.

Όπως αναλύθηκε ανωτέρω, θα μπορούσε να γίνει δεκτό ότι η ναύλωση πλοίου αναψυχής είναι μια σύμβαση ολικής ναύλωσης εν στενή έννοια με σκοπό τη μεταφορά επιβατών για αναψυχή στην οποία εφαρμόζονται οι περί ναυλώσεως διατάξεις του ΚΙΝΔ (άρθρο 189)⁵³. Ο ΚΙΝΔ δεν παρέχει καμία ρύθμιση σχετικά με τη μεταφορά επιβατών χωρίς αυτοί να έχουν συνάψει σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς. Καμία αναφορά στο ζήτημα αυτό δεν γίνεται, επίσης, ούτε και στο ν.4256/2014. Παρατηρείται, επομένως, ένα κενό δικαίου (*lacuna legis*) το οποίο μάλιστα δεν μπορεί να συμπληρωθεί ούτε από κάποια διάταξη ευρωπαϊκού δικαίου. Ελλείπει ειδικότερης ρύθμισης στον ΚΙΝΔ, θεωρείται ότι ο εκναυλωτής πλοίου αναψυχής ευθύνεται αδικοπρακτικά τόσο για τους ίδιους τους επιβάτες όσο και για τα αποσκευές τους, με βάσει τις διατάξεις 914 επ.ΑΚ όπου εφαρμοστέο δίκαιο είναι το ελληνικό, και κυρίως κατά τις διατάξεις 928-931 ΑΚ. Η παραγραφή των αξιώσεων είναι πενταετής (άρθρο 937 ΑΚ)⁵⁴.

⁵¹ Γκολογκίνα-Οικονόμου Ε. (2007), *Αστική ευθύνη στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αποσκευών*, Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 156.

⁵² Γεωργιάδης Α. (1999), *Ενοχικό Δίκαιο: Γενικό Μέρος*, Π.Ν. Σάκκουλας, σελ. 362.

⁵³ Βλ. Απόφαση 639/1990 ΠΠρΠει, ΕΝΑΥΤΔ 1990, σελ. 476.

⁵⁴ Μήτκα Κ., «Προστασία του Επιβάτη στις Εθνικές Θαλάσσιες Μεταφορές», *ΕΠΙΣΚΕΜΠΑ* (2010), σελ. 625-628.

Ωστόσο, θα πρέπει να συντρέχουν όλες οι προϋποθέσεις του 914 ΑΚ προκειμένου να θεμελιωθεί η αγωγή. Το παράνομο λ.χ. είναι εύκολο να αποδειχθεί σε περιπτώσεις σύγκρουσης ή ναυαγίου ενώ τις περισσότερες φορές συντρέχει προσβολή του δικαιώματος στην προσωπικότητα, καθώς τίθεται σε κίνδυνο η σωματική και ψυχική υγεία του επιβάτη, η σωματική του ακεραιότητα, ακόμα και το δικαίωμά του στην κυριότητα⁵⁵. Σ' αυτή την περίπτωση μάλιστα, το δικαστήριο μπορεί να επιδικάσει και εύλογη χρηματική ικανοποίηση, λόγω ηθικής βλάβης ή σε περίπτωση απώλειας ζωής, χρηματική αποζημίωση για ψυχική οδύνη στην οικογένεια του θύματος. (ΑΚ 932).

1.9 Η ναύλωση ιδιωτικών πλοίων αναψυχής

Με το άρθρο 9 του ν. 2743/1993 απαγορευόταν η εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με καταβολή ναύλου από ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία. Κατά τις διατάξεις του άρθρου 10 παρ. 4 του ν. 4256/2014, πριν τροποποιηθεί από το ν.4504/2017, επιτρεπόταν ρητά η σύναψη σύμβασης ολικής ναύλωσης για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, εφόσον ήταν εφοδιασμένα με Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε) ή πιστοποιητικό ασφαλείας (Π.Α) ή αν έχει ξένη σημαία, πιστοποιητικό αξιοπλοΐας σε ισχύ και τα λοιπά προβλεπόμενα πιστοποιητικά για την κατηγορία τους. Στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, που εκτελούσαν σύμβαση ναύλωσης, δεν παρέχονταν απαλλαγές από τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης, το Φ.Π.Α, τους δασμούς και λοιπές επιβαρύνσεις καυσίμων, όπως προβλέπεται ακόμα για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής⁵⁶

Κατά την ανωτέρω διάταξη, επιτρέπεται ρητά η ναύλωση πλοίων αναψυχής, με την επιπρόσθετη προϋπόθεση αυτά να έχουν εγγραφεί στο Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών. Στο δεύτερο άρθρο του ν.4256/2014 προβλέπεται η δημιουργία ενός ενιαίου ηλεκτρονικού συστήματος καταγραφής και παρακολούθησης των πλοίων αναψυχής και τουριστικών πλοίων, το «Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών». Στο Μητρώο αυτό που εγκαθίσταται στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων (ΓΓΔΕ) προβλέπεται να αποτυπώνονται όλα τα στοιχεία που αφορούν τα τουριστικά πλοία και είναι απαραίτητα για φορολογικούς και τελωνιακούς σκοπούς. Το Μητρώο θα διασυνδεθεί: α) με την εφαρμογή για την υποβολή του ναυλοσυμφώνου με ηλεκτρονικό τρόπο β) με την εφαρμογή για την

⁵⁵ Αθανασίου Λ., «Ευθύνη θαλάσσιου μεταφορέα προς αποζημίωση επιβαινόντων σε περίπτωση ναυαγίου του πλοίου.», *NOB* (2003), σελ. 1589-1590.

⁵⁶ Άρθρο 10 παρ. 4 στ. β' του Ν.4256/2014.(καταργήθηκε από το άρθρο 94 στ. 11α').

ηλεκτρονική πληρωμή του Τέλους Παραμονής Πλόων και γ) με τα μηχανογραφικά συστήματα της ΓΓΔΕ.

Υποχρέωση εγγραφής στο «Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών», έχουν: αα) τα ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής υπό ελληνική σημαία, ββ) τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής σημαίας άλλου κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) ή σημαίας κράτους εκτός της Ε.Ε., τα οποία εκναυλώνονται μεταξύ ελληνικών λιμένων, σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης α' της παρ. 3 του άρθρου 3 του Ν.4256/2014,γγ) τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια και δδ) τα λοιπά πλοία αναψυχής και μικρά σκάφη τα οποία είναι υπόχρεα για την πληρωμή του Τέλους Παραμονής και Πλόων (ΤΠΠ), σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν. 4211/2013 (Α' 256). Με το τελευταίο αυτό άρθρο θεσπίζεται ειδικό τέλος υπέρ του Δημοσίου το οποίο βαρύνει όλα τα πλοία αναψυχής, είτε ιδιωτικά είτε επαγγελματικά και τα μηχανοκίνητα μικρά σκάφη ή τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια ολικού μήκους επτά (7) μέτρων και άνω, ανεξάρτητα από τη σημαία τους, τα οποία πλέουν, ελλιμενίζονται ή αγκυροβολούν στα ελληνικά χωρικά ύδατα. Η διάταξη αυτή τροποποιήθηκε από το ν.4504/2017 όπου πλέον προβλέπεται η Πληρωμή Τέλους Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων. Ωστόσο μέχρι να τεθεί σε λειτουργία το νέο σύστημα του Μητρώου και να καταχωρηθούν σε αυτό τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 15 του ανωτέρω νόμου παρατείνεται η ισχύς των αδειών των πλοίων αναψυχής του ν. 2743/99.

Η εγγραφή στο Μητρώο γίνεται υποχρεωτικά με ευθύνη του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή του ιδιοκτήτη ή του χρήστη των μικρών σκαφών και των πλοίων αναψυχής⁵⁷. Τα ελάχιστα στοιχεία που θα καταχωρούνται στο ανωτέρω Μητρώο είναι κατά το άρθρο 2 παρ. 2 τα ακόλουθα: α) το όνομα και το είδος του πλοίου αναψυχής (ιδιωτικό ή επαγγελματικό) καθώς και τα διεθνή διακριτικά του β) το έγγραφο εθνικότητας ή η άδεια εκτέλεσης πλόων γ) τα στοιχεία του πλοιοκτήτη ή της διαχειρίστριας εταιρείας δ) η ολική χωρητικότητα (gross tonnage) πλοίου, το ολικό μήκος και το πλάτος του ε) τα στοιχεία ναυπήγησης και η κατηγορία του και στ) η ιπποδύναμη μηχανής εφόσον πρόκειται για μηχανοκίνητα πλοία.

Οι διατάξεις του άρθρου αυτού καταργήθηκαν από το ν.4504/2017, επομένως δεν διατυπώνεται πλέον ρητά στο νόμο το αν τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής επιτρέπεται να εκναυλωθούν ή όχι. Ωστόσο, δεν καταργήθηκε και η παρ. 2 του άρθρου 11 του ν.4256/2014, σύμφωνα με την οποία σε περίπτωση εκναύλωσης ιδιωτικού πλοίου αναψυχής, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 8 του ανωτέρω νόμου. Κατά την ανωτέρω διάταξη τα ιδιωτικά πλοία που

⁵⁷ Άρθρο 2 παρ. 4 του Ν.4256/2014.

ναυλώνονται δεν έχουν υποχρέωση για οργανική σύνθεση πληρώματος⁵⁸. Αυτό θα επέτρεπε μια ερμηνευτική προσέγγιση του ν. 4256/2014, κατά την οποία, η ναύλωση πλοίων αναψυχής επιτρέπεται ακόμα, παρά τις τροποποιήσεις. Ωστόσο, από την αιτιολογική έκθεση του ν.4504/2017 προκύπτει ότι αποτελεί βούληση του νομοθέτη να μην εκναυλώνονται τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής.

Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής επίσης οφείλουν να είναι εφοδιασμένα με το ΔΕ.Κ.Π.Α (Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής), το οποίο εκδίδεται από οποιαδήποτε Λιμενική Αρχή, με ισχύ αορίστου χρόνου αλλά υπόκειται σε ετήσια θεώρηση. Για την έκδοση και θεώρηση του ΔΕ.Κ.Π.Α προσκομίζονται στις Λιμενικές Αρχές τα ακόλουθα: α) έγγραφο εθνικότητας του πλοίου (αν υπάρχει προσωρινό έγγραφο εθνικότητας του πλοίου, η διάρκεια του ΔΕ.Κ.Π.Α είναι ίση με τη διάρκεια του προσωρινού εγγράφου) β) Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (ΠΓΕ) ή Πιστοποιητικό Ασφαλείας (VERIFICATION) του πλοίου, εκδιδόμενα από το κράτος σημαίας του πλοίου. γ.) Ασφαλιστήριο συμβόλαιο ή αντίστοιχη βεβαίωση ασφάλισης που έχει εκδοθεί από τον πάροχό της. δ.) πληρεξούσιο ή εξουσιοδότηση ή υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 (Α' 75) του πλοιοκτήτη ή σε περίπτωση εταιρείας του νομίμου εκπροσώπου αυτής, από τα οποία να προκύπτουν ο διορισμός κυβερνήτη και ο ορισμός εκπροσώπου και χρήστη του ιδιωτικού πλοίου αναψυχής στην Ελλάδα. ε.) αποδεικτικό πληρωμής του ΤΠΠ. στ.) αποδεικτικό από το οποίο να προκύπτει η ικανότητα του Κυβερνήτη για την διακυβέρνηση του πλοίου αναψυχής και ζ) έγγραφο από το οποίο να προκύπτει η πλοιοκτησία ή η εκπροσώπηση του ιδιωτικού πλοίου αναψυχής⁵⁹. Παράλληλα, κάθε πλοίο αναψυχής με σημαία τρίτης χώρας που καταπλέει σε ελληνικά λιμάνια, προκειμένου να διακινείται στα ελληνικά ύδατα, υποχρεούται να είναι εφοδιασμένο με τριπλότυπο Δελτίο Κίνησης (Transit Log), εκδιδόμενο από την αρμόδια Τελωνειακή Αρχή⁶⁰.

Επίσης, τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής μέχρι 100 κ.ο.χ και όλα τα λοιπά ιστιοφόρα πετρελαιοκίνητα σκάφη μέχρι 25 κ.ο.χ όπως και όλα τα λοιπά πλωτά μέσα εξαιρούνται από την υποχρέωση τήρησης ναυτολογίου⁶¹. Το ναυτολόγιο είναι δημόσιο έγγραφο, ένα βιβλίο που αποτελεί διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ., στο οποίο καταχωρούνται όλοι οι εργαζόμενοι στο πλοίο ναυτικοί και οι συμβάσεις εργασίας τους. Κατά το άρθρο 86 παρ.1 του Κ.Ν. 792/78 «παν

⁵⁸ Άρθρο 11 παρ. 1 του Ν. 4256/2014.

⁵⁹ Κ.Υ.Α. 3133.1 - 76888 – 2016 « Καθορισμός τύπου Δελτίου Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕ.Κ.Π.Α.), κριτήρια έκδοσης, προϋποθέσεις θεώρησης και ανανέωσής του».

⁶⁰ Άρθρο 10 παρ. 3 του Ν.4256/2014.

⁶¹ Άρθρο 4 παρ. 2 του Ν. 2575/1998.

πλοίων μη εξαιρουμένων των εις την υπηρεσίαν του Κράτους ανηκόντων ή χρησιμοποιημένων υπ' αυτού τοιούτην ή και των θαλαμηγών άνω των 100 κόρων, υποχρεούται να εφοδιασθεί με ναυτολόγιο».

2. Η ναύλωση πλοίων αναψυχής στο αγγλικό δίκαιο

Η εκμετάλλευση των πλοίων αναψυχής με σημαία Ηνωμένου Βασιλείου, επιτρέπεται για όλα τα πλοία αναψυχής, μηχανοκίνητα ή ιστιοφόρα, ολικού μήκους άνω των 24 μέτρων και καθαρής χωρητικότητας μικρότερης των 3000 κόρων, εφόσον μεταφέρουν λιγότερους από 12 επιβάτες, δεν μεταφέρουν πράγματα (φορτίο) και τηρούν τους κανόνες του Κώδικα μεγάλων εμπορικών πλοίων αναψυχής (Large Commercial Yacht Code⁶²). Η τήρηση των κανόνων αυτών αποτελεί προϋπόθεση για την εμπορική εκμετάλλευση των πλοίων αναψυχής που πληρούν τις ανωτέρω προϋποθέσεις. Προϋπόθεση για την εκμετάλλευση πλοίων αναψυχής με ολικό μήκος κάτω των 24 μέτρων, είναι η τήρηση των κανόνων ασφαλείας που περιέχονται σε τρεις διαφορετικούς κώδικες⁶³. Συνίσταται, ειδικά αν το πλοίο αναψυχής χρησιμοποιείται για την εκτέλεση πλόων εκτός του Η. Βασιλείου να καταχωρηθεί στο νηολόγιο ότι το πλοίο χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς και δεν ιδιοχρησιμοποιείται για αναψυχή.

Προκειμένου να οριοθετηθούν τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις τόσο του εκναυλωτή, όσο και του ναυλωτή, δίνεται μεγάλη έμφαση στο αγγλικό δίκαιο στο ναυλοσύμφωνο καθεαυτό και τη διατύπωση των όρων του. Με το ναυλοσύμφωνο αυτό, ο κύριος του πλοίου αναψυχής παραχωρεί έναντι ανταλλάγματος και για συγκεκριμένη χρονική περίοδο τη χρήση του πλοίου στο ναυλωτή και τους καλεσμένους του για λόγους αναψυχής. Πρόκειται για ένα χρονοναυλοσύμφωνο. Όπως προαναφέρθηκε υπάρχουν πολλά πρότυπα ναυλοσύμφωνα, που σχεδιάστηκαν για τη ναύλωση πλοίων αναψυχής αν και τίποτα δεν εμποδίζει τα μέρη να χρησιμοποιήσουν το NYPE ή κάποια άλλη ειδική συμφωνία. Αυτό θα διευκόλυνε τα μέρη, από την άποψη ότι υπάρχει πληθώρα νομολογίας σχετικά με το NYPE, από την άλλη θα ήταν αρκετά περίπλοκο και χρονοβόρο να τροποποιηθεί έτσι ώστε να ταιριάζει στην ιδιαιτερότητα των πλοίων αναψυχής⁶⁴.

⁶² Εφεξής LY3.

⁶³ The Merchant Shipping (Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure) Regulations 1998, SI 1998 No 2771 και MGN 280(M).

⁶⁴ Coles R., Lorenzon F., (2012), *The law of Yachts and Yachting*, informa σελ. 183.

2.1 Το πρότυπο ναυλοσύμφωνο MYBA

Το πρότυπο ναυλοσυμφώνου που χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο στο Ηνωμένο Βασίλειο αλλά και γενικότερα παγκοσμίως είναι το πρότυπο της MYBA. Είναι ένα χρονοναυλοσύμφωνο με 25 ρήτρες. Στην πρώτη σελίδα αναφέρονται τα ονόματα των συμβαλλόμενων μερών, το υπό ναύλωση πλοίο, η περίοδος ναύλωσης, η περιοχή εντός της οποίας μπορεί να πλεύσει το πλοίο (*Cruising Area*) και ο ναύλος.

Στο πρότυπο MYBA δεν υπάρχει ρητά διατυπωμένη στο ναυλοσύμφωνο η ρήτρα του ασφαλούς λιμένα, εκτός αν τα μέρη επιλέξουν άλλως. Παρόλο, επομένως, που στη Ρήτρα 7 στ.α' προβλέπεται ότι ο πλοίαρχος μπορεί να αρνηθεί να καταπλεύσει σε οποιοδήποτε μη ασφαλή λιμένα, η ανεπιφύλακτη ανάληψη της υποχρέωσης εκ μέρους του εκναυλωτή να παραδώσει το πλοίο στον συμφωνημένο λιμένα, αναγκάζει τον πλοίαρχο να παραδώσει το πλοίο αναψυχής όπου συμφωνήθηκε⁶⁵.

2.1.1 Υποχρεώσεις και Δικαιώματα του Εκναυλωτή

Ο εκναυλωτής αναλαμβάνει την βασική υποχρέωση να παραδώσει στο ναυλωτή το πλοίο αναψυχής, την ημερομηνία που συμφωνήθηκε (Ρήτρα 2) και να μην το ναυλώσει σε οποιοδήποτε άλλον για όλη τη διάρκεια που συμφωνήθηκε (Ρήτρα 1 εδ.α'). Η ναυτική και εμπορική διαχείριση του πλοίου παραμένει στον εκναυλωτή. Ο όρος για την αποκλειστική ναύλωση του πλοίου αναψυχής σε έναν ναυλωτή, θεωρείται *innominate* και αν παραβιαζόταν ο ναυλωτής θα είχε δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση επειδή θα αποστερούταν της χρήσης του πλοίου αναψυχής.

Ο εκναυλωτής πρέπει επίσης να παραδώσει το πλοίο στο μέρος που συμφωνήθηκε. Αν ο ναυλωτής ή κάποιος εκπρόσωπός του δεν βρίσκεται στο μέρος αυτό κατά την παράδοση του πλοίου αναψυχής, ο εκναυλωτής μπορεί να στείλει ειδοποίηση ότι το πλοίο βρίσκεται στο συμφωνημένο μέρος παράδοσης, οπότε και θεωρείται ότι υπήρξε έγκαιρη παράδοση. Αν δεν έχει συμφωνηθεί ένας συγκεκριμένος τόπος παράδοσης αλλά λ.χ ένα εύρος λιμανιών, τότε θα πρέπει να διευκρινίζεται στο ναυλοσύμφωνο ποιο συμβαλλόμενο μέρος έχει δικαίωμα να κάνει την επιλογή.

Το πλοίο που θα παραδοθεί πρέπει να είναι αξιόπλοο. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να είναι υλικά και νομικά κατάλληλο για πλεύση. Θα πρέπει επίσης να είναι πλήρως ασφαλισμένο και

⁶⁵ *Mediterranean Salvage & Towage Ltd v Seamar Trading & Commerce Inc (The Reborn)* [2009] 2 Lloyds Rep 639.

χωρίς να υπάρχουν παραβάσεις των οικείων Κανονισμών του Κράτους της σημαίας. Όσον αφορά στη νομική καταλληλότητα, αν το πλοίο αναψυχής ναυλώθηκε για να πλεύσει σε κάποια περιοχή που κανονικά δεν έχουν πρόσβαση τα εμπορικά πλοία, λ.χ. κάποιο βιότοπο, τότε ο εκναυλωτής θα πρέπει να εξασφαλίσει και την άδεια πρόσβασης στη συγκεκριμένη περιοχή. Επιπρόσθετα, το παρασχεθέν πλοίο οφείλει να έχει ασφάλιση κατά όσα ορίζονται στη ρήτρα 16 ΜΥΒΑ⁶⁶.

Σύμφωνα με τη ρήτρα 6 ο εκναυλωτής αναλαμβάνει την υποχρέωση να προσλάβει πλοίαρχο και κατάλληλο εκπαιδευμένο πλήρωμα (σύμφωνα με όσα ορίζει το δίκαιο του Κράτους της σημαίας) για το πλοίο αναψυχής υπό ναύλωση. Μάλιστα η ρήτρα τονίζει ότι ο πλοίαρχος θα πρέπει να είναι αποδεκτός στους ασφαλιστές του πλοίου. Την υποχρέωση αυτή, ωστόσο, θα είχε ο εκναυλωτής ακόμα και χωρίς την ύπαρξη της ρήτρας αυτής δυνάμει του Κανονισμού 1.3.1 MLC⁶⁷. Στη ρήτρα 6b ΜΥΒΑ προβλέπεται, επίσης, ότι το πλήρωμα δικαιούται επαρκείς ώρες ύπνου και ανάπαυσης.

Στο τέλος της ρήτρας 2 υπογραμμίζεται ότι δεν είναι εγγυημένη η χρήση και η άνεση επάνω στο πλοίο σε περίπτωση κακοκαιρίας. Η ρήτρα αυτή τέθηκε υπέρ του εκναυλωτή και θα ερμηνευθεί *contra proferentem*, αν ο τελευταίος επιλέξει να την επικαλεστεί. Το αν υπήρξε ή όχι κακοκαιρία θα κριθεί *ad hoc*. Επίσης, ο εκναυλωτής δεν εγγυάται ότι θα είναι διαθέσιμη κάθε θέση ελλιμενισμού στην οποία θα θελήσει ο ναυλωτής να πάει (Ρήτρα 4β ΜΥΒΑ). Παρόλα αυτά, τόσο ο πλοίαρχος όσο και ο ναυλομεσίτης θα πρέπει να καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια για να ικανοποιηθεί η απαίτηση του ναυλωτή. Αξίζει να σημειωθεί ότι δεν υπάρχει αντίστοιχη ρύθμιση στην ΗΥΒΑ.

Επιπροσθέτως, κατά τη ρήτρα 15 της ΜΥΒΑ ο εκναυλωτής συμφωνεί να μην πουλήσει το πλοίο για το χρονικό διάστημα για το οποίο διαρκεί η ναύλωση. Αντίθετη είναι η ρύθμιση στη ρήτρα 15 της ΗΥΒΑ, όπου απλά προβλέπεται η υποχρέωση του εκναυλωτή σ' αυτή την περίπτωση να παράσχει ένα άλλο πλοίο αναψυχής, ίδιας ή ανώτερης κατηγορίας. Μολαταύτα, ο εκναυλωτής δύναται να πουλήσει το πλοίο αναψυχής μετά τη σύναψη του ναυλοσυμφώνου και πριν την παράδοσή του. Σ' αυτή την περίπτωση οφείλει: α) να ενημερώσει αμέσως μετά τη συμφωνία για πώληση, γραπτώς τον ναυλωτή διαμέσου του ναυλομεσίτη β) να φροντίσει ότι ο αγοραστής θα εκτελέσει το ναυλοσύμφωνο με την υπογραφή μια τριμερούς σύμβασης υποκατάστασης συμβαλλομένου (την ονομαζόμενη στο αγγλικό δίκαιο novation agreement).

Αν ο αγοραστής δεν είναι πρόθυμος να εκτελέσει το ναυλοσύμφωνο με τους ίδιους όρους, τότε θεωρείται ότι υπάρχει υπαναχώρηση εκ μέρους του εκναυλωτή, σύμφωνα με όσα ορίζονται

⁶⁶ Βλ. εκτενέστερα σελ.76 επ. της παρούσας εργασίας.

⁶⁷ Βλ. εκτενέστερα σελ.56 επ. της παρούσας εργασίας.

στη ρήτρα 9. Επομένως, ο εκναυλωτής πρέπει να επιστρέψει το ποσό του ναύλου που κατέβαλλε ο ναυλωτής καθώς και να αποκαταστήσει κάθε άλλη ζημία.

2.1.2 Υποχρεώσεις και δικαιώματα του ναυλωτή

Και στο Αγγλικό δίκαιο η βασικότερη υποχρέωση του ναυλωτή είναι η καταβολή του ναύλου και οποιαδήποτε άλλου ποσού που συμφωνήθηκε (Ρήτρα 1 εδ. β' και ρήτρα 8). Ο ναύλος συνήθως προκαταβάλλεται. Αν, παρά τη γραπτή ειδοποίηση του εκναυλωτή, ο ναυλωτής δεν καταβάλλει το ποσό που συμφωνήθηκε, τότε, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη ρήτρα 11 α ii), ο εκναυλωτής μπορεί να θεωρήσει ότι η σύμβαση καταγγέλθηκε από τον εκναυλωτή, να παρακρατήσει οποιοδήποτε ποσό καταβλήθηκε επ' αφορμή της σύμβασης και να διεκδικήσει το οφειλόμενο ποσό. Ο ναυλωτής δεν δικαιούται να εκχωρήσει απαιτήσεις που απορρέουν από το ναυλοσύμφωνο σε τρίτους ή να το εκναυλώσει σε άλλον, εκτός αν υπάρχει ρητή συμφωνία με τον εκναυλωτή (ρήτρα 14 MYBA).

Σύμφωνα με τη ρήτρα 4α MYBA, ο ναυλωτής αναλαμβάνει την υποχρέωση να μη χρησιμοποιεί το πλοίο αναψυχής εκτός των γεωγραφικών ορίων ή της περιοχής που αναγράφεται στην πρώτη σελίδα του ναυλοσύμφωνου. Στην περίπτωση που ο ναυλωτής επιθυμεί να πράξει αντίθετα, ο πλοίαρχος έχει δικαίωμα να αρνηθεί να συμμορφωθεί προς την εντολή του βάσει της ρήτρας 7α. Επιπρόσθετα, όπως και στο πρότυπο HYBA, το πλοίο αναψυχής δεν θα πρέπει να πλέει για πάνω από 6 ώρες τη μέρα (Ρήτρα 4α). Ωστόσο, ο πλοίαρχος, ακολουθώντας εύλογες (reasonable) εντολές του ναυλωτή, έχει τη διακριτική ευχέρεια να ταξιδέψει και για παραπάνω ώρες.

Μια άλλη υποχρέωση του ναυλωτή είναι ότι δεν θα πρέπει να μεταφέρει περισσότερα άτομα από αυτά που αναφέρονται στο ναυλοσύμφωνο (Ρήτρα 5). Πολύ πιθανόν μάλιστα στο πιστοποιητικό κλάσης του πλοίου αναψυχής να αναφέρεται ένας συγκεκριμένος αριθμός ατόμων που το τελευταίο δύναται να μεταφέρει με ασφάλεια. Ο ναυλωτής επιτρέπεται να έχει έναν εύλογο αριθμό από επισκέπτες ή/και πρόσθετους καλεσμένους, μόνο, όμως, κατά τη διάρκεια που το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι ή είναι αγκυροβολημένο. Ο αριθμός αυτός καθορίζεται από τον πλοίαρχο κατά τη διακριτική του ευχέρεια, συμφώνα και με τις υποδείξεις των λιμενικών αρχών του τόπου ελλιμενισμού. Παράλληλα, ο ναυλωτής φέρει ευθύνη για τη συμπεριφορά των παιδιών που βρίσκονται στο πλοίο αναψυχής. Ωστόσο, ο πλοίαρχος παραμένει υπεύθυνος για την ασφάλεια των τελευταίων μαζί με τους γονείς και τους κηδεμόνες τους⁶⁸.

⁶⁸ Coles R, Lorenzon F., ό.π. σελ. 192.

Ανάλογα με την περιοχή στην οποία πρόκειται να ταξιδέψει το πλοίο αναψυχής ο ναυλωτής θα πρέπει να φροντίσει τόσο αυτός όσο και οι καλεσμένοι του να φέρουν τα απαραίτητα ταξιδιωτικά έγγραφα (π.χ. θεωρημένο διαβατήριο) και εμβολιασμό, όπου απαιτείται. Διαφορετικά, μπορεί το πλοίο να εμποδισθεί να μπει σε κάποιο λιμάνι ή να του απαγορευθεί ο απόπλους. Σ' αυτή την περίπτωση ο ναυλωτής και οι καλεσμένοι φέρουν εις ολόκληρον ευθύνη και ο εκναυλωτής δικαιούται να του αποκατασταθεί κάθε ζημία που του προκλήθηκε εξαιτίας αυτού του περιστατικού. Αξίζει να επισημανθεί ότι η διατύπωση της Ρήτρας 5c, φαίνεται να αποκλείει ΑμεΑ από τη χρήση πλοίων αναψυχής, γι αυτό και στο βαθμό που παραβιάζει όσα προβλέπονται από την Equality Act 2010 του αγγλικού δίκαιου, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι εφαρμόσιμη. Άλλωστε με τον Κανονισμό 1177/2010 ΕΕ⁶⁹ θέτονται υποχρεώσεις για την ασφάλεια των ΑμεΑ που βρίσκονται σε πλοία αναψυχής που μεταφέρουν πάνω από 12 επιβάτες. Ο ναυλωτής ευθύνεται για κάθε είδους ζημία ή απώλεια που προήλθε εξαιτίας οποιαδήποτε πράξης ή παράλειψης, είτε προσωπικής είτε των καλεσμένων επιβατών του και δεν καλύπτεται από την ασφάλιση του εκναυλωτή.

Ο ναυλωτής οφείλει να παραδώσει το πλοίο στον τόπο όπου συμφωνήθηκε και αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο στο τέλος της χρονικής διάρκειας του τελευταίου. Εάν δεν τηρήσει αυτή την υποχρέωση λόγω σκόπιμης καθυστέρησης ή λόγω αλλαγής προγράμματος παρά τις αντιρρήσεις του πλοιάρχου, τότε εφαρμόζεται η ρήτρα 10 και, επομένως, οφείλεται στον εκναυλωτή αποζημίωση (demurrage) ίση με τον ημερήσιο ναύλο, προσαυξημένο κατά 50%. Εάν ο ναυλωτής παραδώσει το πλοίο εγκαίρως σε άλλο μέρος από αυτό που συμφωνήθηκε, ο τελευταίος οφείλει αποζημίωση στον εκναυλωτή για αποδεδειγμένες απώλειες του τελευταίου⁷⁰. Αν, πάλι, ο ναυλωτής παραδώσει το πλοίο με καθυστέρηση, σκόπιμα, σε άλλο λιμένα από αυτόν που συμφωνήθηκε, το πιο πιθανό είναι να οφειλόταν μόνο η αποζημίωση της ρήτρας 10 (b)⁷¹. Σε περίπτωση που η καθυστερημένη παράδοση του πλοίου αναψυχής οφείλεται σε ανωτέρα βία τότε ο ναυλωτής οφείλει να παραδώσει το πλοίο το συντομότερο δυνατό, χωρίς κάποια άλλη έννομη συνέπεια (Ρήτρα 10α). Στην περίπτωση της Ρήτρας 10b) ο εκναυλωτής οφείλει να αποδείξει ότι η καθυστερημένη παράδοση του πλοίου έγινε σκόπιμα από τον

⁶⁹ ΕΕ, Κανονισμός 1177/2010 για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004. Ο Κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε πλοία αναψυχής που έχουν πλήρωμα έως 3 άτομα (Άρθρο 2 στ. β') και σε πλοία αναψυχής παραδοσιακής κατασκευής με μεταφορική ικανότητα έως 36 άτομα. (Άρθρο 2 στ. δ').

⁷⁰ *Ullises Shipping Corp v Fal Shipping Co Ltd (The Greek Fighter)* [2006] EWHC 1729 (Comm); [2006] 1 Lloyds Rep Plus 99.

⁷¹ *Shipping Developments Corp v V/O Sojuzneftexport (The Delian Spirit)* [1972] 1 QB 103.

ναυλωτή ή λόγω κάποιας αλλαγής που ο τελευταίος έκανε στο πρόγραμμα πάρα τις αντιρρήσεις του πλοίαρχου⁷².

Αξίζει εδώ να γίνει αναφορά στον όρο αποζημίωση (*liquidated damages*), όπως χρησιμοποιείται στη ρήτρα 10b. Στο Αγγλικό δίκαιο είναι σύνηθες στις ρήτρες των συμβολαίων να προβλέπεται ένα ποσό ως αποζημίωση για ζημίες οι οποίες προκαλούνται από την παραβίαση κάποιου όρου του συμβολαίου και δεν είναι εύκολο να υπολογιστούν όταν συμβούν. Τα δικαστήρια θα επιδικάσουν μια τέτοια αποζημίωση μόνο σε περίπτωση που το ποσό αυτό που δίνεται ως αποζημίωση είναι εύλογο και όχι δυσανάλογο προς την πραγματική ζημία. Διαφορετικά θα τα θεωρήσουν ως «κύρωση» (*penalty*) και θα επιδικάσουν ένα ποσό με βάση την πραγματική ζημία που υπέστη το συμβαλλόμενο μέρος. Από πλευράς αγγλικού δικαίου, επομένως, η αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 10b ΜΥΒΑ θα μπορούσε να θεωρηθεί από τα δικαστήρια υπέρμετρα δυσανάλογη προς τη ζημία του εκναυλωτή και να θεωρηθεί ως κύρωση⁷³.

Το πλοίο, κατά την επαναπαράδοση, θα πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η συνήθης φθορά⁷⁴ κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και να μη βαρύνεται με χρέη (Ρήτρα 3). Επομένως, ο ναυλωτής οφείλει να διατηρεί σε καλή κατάσταση τους χώρους που χρησιμοποιεί ο ίδιος και οι καλεσμένοι του, όπως οι καμπίνες⁷⁵. Για την διατήρηση του σκάφους *per se* σε καλή κατάσταση, υπεύθυνος είναι ο εκναυλωτής, στον οποίο παραμένει η ναυτική διεύθυνση του πλοίου, αφού ο τελευταίος διορίζει και τον πλοίαρχο, ο οποίος έχει δικαίωμα δυνάμει της ρήτρας 7 να μη συμμορφωθεί προς υποδείξεις του ναυλωτή που μπορεί να θέσουν το πλοίο σε κίνδυνο. Άλλωστε, αφ' ης στιγμής, το πλοίο είναι ασφαλισμένο, ο κίνδυνος για ζημίες στο σκάφος έχει μετακυλήσει στους ασφαλιστές του.

A. Πρόωρη επαναπαράδοση

Στο Αγγλικό δίκαιο υπάρχει η υποχρέωση για τον ναυλωτή να μην παραδώσει το πλοίο πριν από τον ελάχιστο χρόνο ναύλωσης και να το παραδώσει στο τέλος του ανώτατου χρόνου ναύλωσης, όπως αυτό συμφωνήθηκε από τα μέρη και υπάρχει στο ναυλοσύμφωνο. Η πρόωρη

⁷² Coles R, Lorenzon F, ό.π. , σελ.189

⁷³ *Lansat Shipping Co Ltd v Glencore Grain BV (The Paragon)* [2009] 1 Lloyds Rep 658.

⁷⁴ «Η συνήθης φθορά κρίνεται βάσει της χρήσης για την οποία προοριζόταν το πλοίο» *Bulfracht (Cyprus) Ltd v Boneset Shipping Co Ltd (The Pamphilos)* [2002] 2 Lloyds Rep 681.

⁷⁵ Coles R, Lorenzon F, ό.π.σελ. 195.

επαναπαράδοση του πλοίου μπορεί να θεωρηθεί από τον εκναυλωτή ως καταγγελία. Σ' αυτή την περίπτωση ο εκναυλωτής δύναται: α) να την αποδεχθεί και να ζητήσει την καταβολή του ναύλου ή β) να την αρνηθεί και να ζητήσει και πάλι να εισπράξει το ναύλο⁷⁶. Στο πρότυπο MYBA, ωστόσο, δύναμι της Ρήτρας 3, ο ναυλωτής είναι ελεύθερος να επιλέξει αν θα παραδώσει το πλοίο πριν από τη λήξη της διάρκειας ναύλωσης που συμφωνήθηκε, στον τόπο, όμως, επαναπαράδοσης που συμφωνήθηκε. Ο εκναυλωτής, όμως, δεν έχει δικαίωμα να ζητήσει την πρόωρη επαναπαράδοση του πλοίου. Ο ναυλωτής δεν δικαιούται να του επιστραφεί αναλογικά ο ναύλος, ενώ ο κύριος του πλοίου μπορεί να το ναυλώσει εκ νέου.

B. Η ρήτρα 9 MYBA

Στα χρονοναυλοσύμφωνα ο ναυλωτής δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση και να αξιώσει αποζημίωση αν το πλοίο δεν του παραδοθεί κατά την πεσυμφωνημένη ημερομηνία, καθώς θεωρείται βασικός όρος (condition) του ναυλοσυμφώνου⁷⁷. Μολαταύτα, στη ρήτρα 9 του πρότυπου MYBA υπάρχουν πέντε περιπτώσεις παράδοσης του πλοίου με καθυστέρηση, με διαφορετικές έννομες συνέπειες. Συγκεκριμένα, α) ο εκναυλωτής μπορεί να παραδώσει το πλοίο καθυστερημένα για λόγους ανωτέρας βίας β) να μην παραδώσει το πλοίο για τον προαναφερθέντα λόγο ή γ) για οποιονδήποτε άλλο λόγο, δ) να υπαναχωρήσει για λόγους ανωτέρας βίας ή, τέλος, ε) για οποιονδήποτε άλλο λόγο.

Η έννοια της ανωτέρας βίας για τους σκοπούς της MYBA δίνεται στη ρήτρα 18α και ορίζεται ως πράξεις, γεγονότα, παραλείψεις ή ατυχήματα που βρίσκονται έκτος της σφαίρας ελέγχου του εκναυλωτή, του πληρώματος ή του ναυλωτή, συμπεριλαμβανομένης και της ανωτέρας βίας εν στενή έννοια (*Acts of God*). Περαιτέρω, η ρήτρα 18 απαριθμεί περιπτώσεις που θεωρούνται ανωτέρα βία στο πλαίσιο της MYBA⁷⁸. Αν, λοιπόν, για κάποιο από τους παραπάνω λόγους που συνιστούν ανωτέρα βία υπάρξει καθυστέρηση στην παράδοση του πλοίου για λιγότερες από 48 ώρες ή για το 1/10 του συνολικού χρόνου της διάρκειας της ναύλωσης⁷⁹, ο ναυλωτής δικαιούται αποζημίωση, η οποία συνίσταται σε επιστροφή μέρους του καταβληθέντος

⁷⁶ Coghlin T., Baker A, Kenny J and Kimball J, *Time Charters*, 7th edition, London 2014, informa, σελ.

⁷⁷ *Hongkong Fir Shipping Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (The Hongkong Fir)* [1961] 2 Lloyd's Rep 478.

⁷⁸ Η ενδεικτική περιπτώσιολογία της ρήτρας 18α περιλαμβάνει απεργίες, επαναστάσεις, τρομοκρατικές επιθέσεις, αποκλεισμοί, πόλεμοι, πυρκαγιά και έκρηξη, καταγίδες, σύγκρουση πλοίου ή ακούσια προσάραξη αυτού, ομίχλη, κυβερνητική πράξη, νοθευμένα καύσιμα, μεγάλη μηχανική ή ηλεκτρική βλάβη πέραν από τον έλεγχο του πληρώματος, που να μην οφείλεται σε κακή συντήρηση ή αμέλεια του εκναυλωτή ή του πληρώματος.

⁷⁹ Λαμβάνοντας υπόψη όποιο από τα δύο είναι συντομότερο.

ναύλου κατ'αναλογία. Κατόπιν κοινής συμφωνίας, όμως, δύναται να παρατηθεί αναλογικά η διάρκεια της ναύλωσης.

Αν ο εκναυλωτής καθυστερήσει να παραδώσει το πλοίο για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από 48 ώρες ή το 1/10 της συνολικής διάρκειας της ναύλωσης, ακόμα και για λόγους ανωτέρας βίας, τότε ο ναυλωτής μπορεί να θεωρήσει ότι η σύμβαση καταγγέλθηκε και κατά τη ρήτρα 9β να ζητήσει να του επιστραφεί οποιοδήποτε ποσό καταβλήθηκε ως τότε, π.χ. ο ναύλος⁸⁰ ή με συμφωνία των μερών να παρατηθεί η διάρκεια της ναύλωσης ή να εκπληρωθεί η παροχή σε μεταγενέστερο χρονικό διάστημα. Αν ο εκναυλωτής δεν καταφέρει να παραδώσει το πλοίο για κάποιον λόγο διαφορετικό από την ανωτέρα βία στην πεσυμφωνημένη ημερομηνία, αυτό ισοδυναμεί με καταγγελία της σύμβασης και επομένως δικαιούται να αξιώσει να του επιστραφεί, πέραν από το ναύλο που καταβλήθηκε και εφάπαξ αποζημίωση ίση με το 50% του συμφωνημένου ναύλου (Ρήτρα 9c).

Ο εκναυλωτής δικαιούται πριν από την έναρξη της περιόδου ναύλωσης να υπαναχωρήσει, αφού προηγουμένως ειδοποιήσει τον ναυλομεσίτη. Αν η υπαναχώρηση αυτή, οφείλεται σε ανωτέρα βία ο εκναυλωτής οφείλει να επιστρέψει στο ναυλωτή, το ναύλο και οποιοδήποτε άλλο ποσό κατέβαλλε. Αυτό που είναι πρωτοφανές, είναι ότι η ρήτρα 9 MYBA, δίνει στον εκναυλωτή το ανωτέρω δικαίωμα υπαναχώρησης, όχι μόνο για λόγους ανωτέρας βίας αλλά για οποιονδήποτε λόγο. Στα χρονοναυλοσύμφωνα εάν το ένα συμβαλλόμενο μέρος αδυνατεί να εκπληρώσει την παροχή εντός ενός συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος, το άλλο μέρος έχει δικαίωμα να υποχωρήσει χωρίς να υποχρεούται σε αποζημίωση. Αντίθετα, στην ρήτρα 9ε) MYBA το δικαίωμα αυτό δίνεται στο συμβαλλόμενο εκείνο μέρος το οποίο είναι απρόθυμο ή αδυνατεί να εκπληρώσει τη σύμβαση, το οποίο αν υπαναχωρήσει οφείλει στον αντισυμβαλλόμενο του αποζημίωση ανάλογη προς το χρονικό διάστημα που δόθηκε η ειδοποίηση⁸¹.

Γ. Το δικαίωμα υπαναχώρησης

Δικαίωμα υπαναχώρησης στο ναυλωτή δίνεται από τη ρήτρα 11 MYBA, ο οποίος μπορεί, με ειδοποίησή του στον εκναυλωτή, να ασκήσει το εν λόγω δικαίωμα χωρίς να παράσχει

⁸⁰ *Azimut Benetti SpA v Healey*, [2011] 1 *Lloyds Rep* 473.

⁸¹ Κατά τη ρήτρα MYBA 9ε αν η ειδοποίηση δόθηκε 30 ημέρες πριν την έναρξη της ναύλωσης οφείλεται αποζημίωση ίση με το 25% του ναύλου, αν δόθηκε από 15 29 μέρες πριν την έναρξη της ναύλωσης οφείλεται το 35% του ναύλου και αν η ειδοποίηση δόθηκε 14 ή λιγότερες μέρες πριν από το ανωτέρω χρονικό διάστημα οφείλεται το 50% του ναύλου.

αιτιολογία για την απόφασή του. Ωστόσο, σ' αυτή την περίπτωση ο εκναυλωτής δικαιούται να παρακρατήσει μέρος ή όλο το ναύλο (Ρήτρα 11 α i).) Η συνήθης πρακτική είναι ότι παρακρατείται η πρώτη δόση. Η ρήτρα 11b) ΜΥΒΑ προβλέπει το δικαίωμα του ναυλωτή για υπαναχώρηση σε περίπτωση που ο εκναυλωτής πτωχεύσει μετά τη σύναψη του ναυλοσυμφώνου. Τότε ο ναυλωτής μπορεί να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση ναύλωσης και δικαιούται να του επιστραφεί οποιοδήποτε ποσό πλήρωσε, εις το ακέραιο. Προϋπόθεση για να αποκτήσει το εν λόγω δικαίωμα ο ναυλωτής είναι ο εκναυλωτής να έχει κηρυχθεί σε πτώχευση και εφόσον πρόκειται για εταιρεία να έχει διορισθεί εκκαθαριστής. Έτσι η φερεγγυότητα του εκναυλωτή ανάγεται σε βασικό όρο (condition) του ναυλοσυμφώνου. Ωστόσο, ο ναυλωτής μπορεί να επιλέξει να συνεχίσει την εκτέλεση του ναυλοσυμφώνου παρά το γεγονός ότι ο εκναυλωτής πτώχευσε, εκτός αν το πλοίο πουληθεί για να εξοφληθούν τα χρέη του τελευταίου.

Κατά τη Ρήτρα 11 α iii) υπάρχει ρητή υποχρέωση του εκναυλωτή να προσπαθήσει να μειώσει τις ζημιές που θα έχει λόγω της υπαναχώρησης του ναυλωτή και αν καταφέρει να ναυλώσει εκ νέου το πλοίο αναψυχής μέσα στο χρονικό διάστημα το οποίο είχε συμφωνήσει με τον ναυλωτή που υπαναχώρησε, τότε, θα πρέπει: α) σε περίπτωση που διεκδικεί τον οφειλόμενο ναύλο από το ναυλωτή να αφαιρέσει το ποσό που εισέπραξε από την εκ νέου ναύλωση του πλοίου και β) αν έχει παρακρατήσει το ναύλο να καταβάλλει το εν λόγω ποσό ξανά στο ναυλωτή. Ο ναυλωτής φέρει το βάρος απόδειξης αν ο εκναυλωτής είχε τη δυνατότητα να ναυλώσει εκ νέου το πλοίο και δεν το έπραξε.

Δ. Ρήτρα off-hire

Η ρήτρα 12 του ναυλοσυμφώνου ΜΥΒΑ αφορά περιπτώσεις που το πλοίο αναψυχής μπορεί να υποστεί βλάβη ή να γίνει ανίκανο προς πλεύση κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Σύμφωνα με την εν λόγω ρήτρα αν μετά την παράδοση του πλοίου το πλοίο υποστεί βλάβη (λ.χ. μηχανική) ή δεν είναι ικανό προς πλεύση ή είναι αδύνατη η εύλογη χρήση του από τον ναυλωτή για χρονικό διάστημα 12 εως 48 συνεχόμενων ωρών ή για το 1/10 της χρονικής περιόδου ναύλωσης (λαμβάνοντας υπόψιν το πιο σύντομο χρονικό διάστημα), ο εκναυλωτής θα πρέπει να επιστρέψει αναλογικά ένα μέρος του ναύλου ή να επεκτείνει την περίοδο ναύλωσης για μια ανάλογη χρονική περίοδο, εφόσον συμφωνούν και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη. Δεν χρειάζεται ο ναυλωτής να αποδείξει ότι υπήρξε απώλεια χρόνου, αρκεί η ανικανότητα του πλοίου να οφείλεται σε έναν από τους παραπάνω λόγους⁸². Προϋπόθεση, ωστόσο, είναι η βλάβη ή η ανικανότητα για πλεύση να μην οφείλονται στο ναυλωτή⁸³.

⁸² Mareva Navigation Co v. Canaria Armadora SA (The Mareva AS), 1997, 1 Lloyds Rep 368 στη σελ.381.

Σε περίπτωση πραγματικής ή τεκμαρτής απώλειας του πλοίου για συνεχόμενο χρονικό διάστημα άνω των 48 ωρών ή σε κάθε περίπτωση ίσο με το 1/10 της συνολικής περιόδου ναύλωσης, ο ναυλωτής δικαιούται να καταγγείλει τη ναύλωση είτε με γραπτή δήλωση στον εκναυλωτή μέσω των ναυλομεσιτών ή στον πλοίαρχο αν δεν υπάρχουν μέσα επικοινωνίας. Η προηγούμενη αυτή γραπτή ενημέρωση είναι προϋπόθεση για να ασκήσει ο ναυλωτής το εν λόγω δικαίωμα⁸⁴. Αν και ορθότερο θα ήταν να υποστηριχθεί ότι το ανωτέρω χρονικό διάστημα είναι άνευ σημασίας όταν υπάρχει τεκμαρτή απώλεια. Μετά από την καταγγελία ο εκναυλωτής οφείλει να επιστρέψει εντός 2 εργάσιμων ημερών το ποσό του ναύλου που αντιστοιχεί στις υπολειπόμενες μέρες ναύλωσης από τη στιγμή που το πλοίο απωλέσθη. Επίσης, ο ναυλωτής έχει δικαίωμα να ζητήσει από τον εκναυλωτή κάθε εύλογο έξοδο που πραγματοποιήθηκε για τη μεταφορά εκείνου και των υπόλοιπων επιβατών στο λιμάνι επαναπαράδοσης, καθώς και την κάλυψη εξόδων διαμονής αν αυτή ήταν απαραίτητη.

Η ρήτρα 12 ωστόσο δίνει τη δυνατότητα στο ναυλωτή, κατόπιν κοινής συμφωνίας με τον εκναυλωτή, να παραμείνει, αν αυτό είναι δυνατόν, για όλη τη συμφωνημένη περίοδο ναύλωσης στο πλοίο αναψυχής, χωρίς να έχει καμία περαιτέρω απαίτηση από τον τελευταίο. Σ' αυτή την περίπτωση δεν έχει εφαρμογή η ρήτρα off-hire. Αν το πλοίο, για παράδειγμα, υποστεί βλάβη ενώ είναι αγκυροβολημένο ή σε λιμάνι και η επισκευή του να είναι δυνατή, μπορεί ο ναυλωτής να επιλέξει να συνεχίσει να κάνει χρήση του πλοίου.

Ε. Οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα της Ρήτρας 13 MYBA

Η ρήτρα 13 MYBA, έχει ιδιαίτερη σημασία όσον αφορά στο ναυλωτή καθώς περιέχει τους όρους υπό τους οποίους ο ναυλωτής μπορεί να κάνει χρήση του πλοίου αναψυχής, με την επιφύλαξη πάντα της ρήτρα 7 α σύμφωνα με την οποία, ο πλοίαρχος είναι εκείνος που φροντίζει έτσι ώστε ο ναυλωτής να συμμορφωθεί προς τις επιταγές της ρήτρας 13, ενώ σε περίπτωση μη συμμόρφωσης του ναυλωτή, ο πλοίαρχος ενημερώνει τον εκναυλωτή, ο οποίος και δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση. Γι αυτό το λόγω και δυνάμει της ρήτρας 7 α, η ρήτρα 13 θεωρείται ως ένας από τους βασικούς όρους (condition) του ναυλοσυμφώνου⁸⁵. Μία από τις βασικότερες υποχρεώσεις που προβλέπει η ρήτρα 13 για τον ναυλωτή είναι ότι τόσο ο ίδιος όσο και οι

⁸³ Ρήτρα 12 ναυλοσυμφώνου MYBA.

⁸⁴ Βλ. αντίστοιχα ρήτρα 12 HYBA.

⁸⁵ Coles R, Lorenzon F, ό.π.σελ 185.

καλεσμένοι του οφείλουν να συμμορφώνονται προς τους κανόνες των Κρατών, των οποίων τα ύδατα θα διαπλεύσει το πλοίο αναψυχής κατά τη διάρκεια της ναύλωσης. Σε περίπτωση που δεν υπάρξει συμμόρφωση προς αυτούς τους κανόνες και εξαιτίας αυτού του γεγονότος επιβληθεί πρόστιμο ή κατασχεθεί το πλοίο αναψυχής, ο ναυλωτής οφείλει να αποκαταστήσει κάθε ζημία που προκάλεσε στον εκναυλωτή το γεγονός αυτό.

Επιπλέον ο ναυλωτής έχει υποχρέωση να επιδεικνύει σεβασμό προς τον πλοίαρχο και το πλήρωμα και να απέχει από κάθε πράξη που θα μπορούσε να επηρεάσει αρνητικά τη φήμη του πλοίου αναψυχής, του εκναυλωτή και του πληρώματος. Καθώς η φήμη είναι μείζονος σημασίας στο τομέα της εκμετάλλευσης πλοίων αναψυχής, σε περίπτωση παραβίασης του ανωτέρω όρου ο εκναυλωτής δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση, σύμφωνα και με όσα προβλέπονται στη ρήτρα 7 α, χωρίς να επιστρέφεται ο ναύλος που καταβλήθηκε. Άλλες υποχρεώσεις του ναυλωτή από τη ρήτρα 13 ΜΥΒΑ που μπορεί να μην υπάρχουν σε όλα τα ναυλοσύμφωνα είναι η υποχρέωση του τελευταίου να μην καπνίζει σε χώρους που δεν επιτρέπεται και να μην μεταφέρει με το πλοίο κατοικίδια χωρίς τη γραπτή συναίνεση του εκναυλωτή.

2.2 Δικαιώματα και υποχρεώσεις του πλοίαρχου

Στο πρότυπο ΜΥΒΑ οι κυριότερες υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του πλοίαρχου περιγράφονται στη ρήτρα 7. Κατά τη ρήτρα 7α ο πλοίαρχος έχει την υποχρέωση να συμμορφώνεται μόνο προς τις εύλογες (*reasonable*) εντολές του ναυλωτή, όσον αφορά τη διαχείριση, τη λειτουργία, την κίνηση του πλοίου, τον αέρα, τον καιρό και άλλες παρόμοιες καταστάσεις, παρόλο που στην αρχή της ρήτρας αναφέρεται ότι πρέπει να υπακούει στο ναυλωτή σαν να ήταν ο εκναυλωτής.

Όπως προαναφέρθηκε, ο πλοίαρχος έχει την εξουσία να αρνηθεί να συμμορφωθεί προς «παράλογες» απαιτήσεις του ναυλωτή ή προς οποιαδήποτε απαίτηση μπορεί να θέσει σε κίνδυνο το πλοίο αναψυχής, ή να οδηγήσει στην έκθεση τόσο του πλοίου όσο και των επιβαινόντων σε αυτό σε κάποιο κίνδυνο, για τον οποίο δεν υπάρχει ασφάλιση⁸⁶. Ο πλοίαρχος, κατά την εύλογη κρίση του, θα πρέπει να αρνηθεί να συμμορφωθεί προς οποιαδήποτε εντολή θα μπορούσε να οδηγήσει σε πρόκληση ζημίας του πλοίου, όπως η προσέγγιση σε μη ασφαλή λιμένα, να οδηγήσει σε καθυστέρηση της επαναπαραδόσης του πλοίου ή να έχει ως αποτέλεσμα την παραβίαση κάποιας ρήτρας του ναυλοσυμφώνου.

⁸⁶ *Whistler International Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (The Hill Harmony)* [2001] 1 Lloyds Rep 147 στη σελ.160.

Ζήτημα ανακύπτει όταν ο πλοίαρχος, παρόλο που εύλογα θεωρεί ότι η εντολή του ναυλωτή θα θέσει σε κίνδυνο το πλοίο, συμμορφώνεται προς την εντολή αυτή χωρίς αντίρρηση. Το ερώτημα είναι αν σε αυτή την περίπτωση αίρεται η ευθύνη του ναυλωτή. Όπως, τονίσθηκε στη νομολογία προκειμένου να κριθεί ένα τέτοιο ζήτημα δίνεται έμφαση στους όρους που συμφωνήθηκαν στο ναυλοσύμφωνο και επομένως η κάθε περίπτωση θα κριθεί *ad hoc*⁸⁷.

Η ρήτρα 7 δίνει, επίσης, δικαίωμα στον πλοίαρχο, όταν παρατηρεί ότι ο ναυλωτής δεν συμμορφώνεται επανειλημμένα προς τις υποχρεώσεις που έχει βάσει της ρήτρας 13 MYBA, παρά τις προειδοποιήσεις του, να ειδοποιήσει τον εκναυλωτή για τη μη συμμόρφωση, ο οποίος έχει το δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση. Δυνάμει της ανωτέρω ρήτρας, ο πλοίαρχος έχει την εξουσία να μην επιτρέψει στο ναυλωτή και στους καλεσμένους του να χρησιμοποιήσουν οποιονδήποτε εξοπλισμό θαλάσσιων σπορ θεωρεί ότι δεν είναι ασφαλής στην προκειμένη περίπτωση. Το ίδιο μπορεί να κάνει αν ο ναυλωτής ή οι καλεσμένοι δεν χρησιμοποιούν τον εν λόγω εξοπλισμό με τη δέουσα επιμέλεια ή τον χρησιμοποιούν υπό την επήρεια αλκοόλ. Παρόμοια ρύθμιση υπάρχει και στη HYBA.

Ο πλοίαρχος έχει, επιπλέον, την υποχρέωση να ειδοποιήσει άμεσα τον εκναυλωτή για οποιαδήποτε ζημία, ατύχημα ή άλλο σημαντικό περιστατικό λάβει χώρα κατά τη διάρκεια της ναύλωσης. Κάθε τέτοια ειδοποίηση πρέπει κατά τη ρήτρα 25 να είναι γραπτή ή να αποστέλλεται μέσω ταχυδρομείου ή τηλεομοιότυπου, δεν διευκρινίζεται όμως αν είναι έγκαιρη και η ειδοποίηση μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Η υποχρέωση αυτή, τίθεται στο ναυλοσύμφωνο, όπου συμβαλλόμενα μέρη είναι ο εκναυλωτής και ο ναυλωτής. Δεν μπορεί να θεμελιωθεί, επομένως, ενδοσυμβατική ευθύνη του πλοίαρχου για τη μη τήρηση της ανωτέρω υποχρέωσης εκ μόνου του λόγου της ύπαρξης της ρήτρας αυτής.

2.3 Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής στο αγγλικό δίκαιο

Στο αγγλικό δίκαιο η έννοια του ιδιωτικού πλοίου αναψυχής (*pleasure vessel*) δίνεται στους Κανονισμούς για τα Εμπορικά Πλοία 1998⁸⁸, όπως τροποποιήθηκαν με τους Κανονισμούς του 2000⁸⁹. Στον Κανονισμό 2 (1) δίνονται οι ακόλουθες έννοιες του πλοίου αναψυχής: α) το πλοίο που βρίσκεται στην αποκλειστική ιδιοκτησία ενός ή περισσότερων ατόμων και χρησιμοποιείται μόνο για την αναψυχή ή για άθληση του κυρίου του πλοίου ή της οικογένειας

⁸⁷ *Motor Oil Hellas (Corinth) Refineries SA v Shipping Corp of India (The Kanchenjunga)* [1990] 1 Lloyd's Rep 391; *Pearl Carriers Inc v Japan Line Ltd (The Chemical Venture)* [1993] 1 Lloyd's Rep 508.

⁸⁸ Merchant Shipping (Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure) 1998, SI 1998/2771.

⁸⁹ Merchant Shipping (Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure) (Amendments) 2000, SI 2000/482

του και των φίλων και για τη χρήση του οποίου ο κύριος του πλοίου δεν λαμβάνει καμία χρηματική αμοιβή, πέρα ίσως από κάποια συνεισφορά για τα έξοδα του πλοίου. β) Με την προϋπόθεση πάλι της έλλειψης χρηματικής αμοιβής, πλοίο αναψυχής θεωρείται και εκείνο το οποίο ανήκει σε κάποια εταιρεία και χρησιμοποιείται για την αναψυχή ή άθληση τόσο των μελών της διοίκησης όσο και των εργαζομένων στην εταιρεία, των οικογενειών τους και των φίλων τους και γ) κάθε πλοίο που ανήκει σε κάποιον αθλητικό όμιλο ή όμιλο που έχει δημιουργηθεί για αναψυχή και χρησιμοποιείται για αυτό το λόγο από τα μέλη του ομίλου, ενώ οποιοδήποτε χρέωση για τη χρήση του πλοίου πηγαίνει στο ταμείο του ομίλου και χρησιμοποιείται από τον όμιλο. Τα ανωτέρω ιδιωτικά πλοία αναψυχής δύνανται να εκναυλωθούν εφόσον γίνεται μνεία στο νηολόγιο ότι το πλοίο δεν ιδιοχρησιμοποιείται.

Κεφάλαιο 2^ο: Η ευθύνη από ναυτικό ατύχημα

Οι κίνδυνοι από τη ναυσιπλοΐα που αντιμετωπίζουν τα πλοία αναψυχής δεν διακρίνονται από εκείνους που αντιμετωπίζουν τα εμπορικά πλοία. Τα πιο συνηθισμένα ναυτικά ατυχήματα είναι οι συγκρούσεις πλοίων και η ακούσια προσάραξη των τελευταίων. Σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων αναψυχής πέραν από τις υλικές ζημιές που μπορούν να υποστούν τα ίδια τα πλοία, μπορεί να υπάρξουν τραυματισμοί ή απώλεια ζωής τόσο των επιβατών όσο και του πληρώματος, εφόσον πρόκειται για πλοίο που ναυλώνεται με πλήρωμα. Μπορεί να προκληθεί μόλυνση από τα καύσιμα του πλοίου στη θάλασσα και να υπάρξει ανάγκη για κάποια επιχείρηση επιθαλάσσιας αρωγής και διάσωσης. Δεν υπάρχει, ωστόσο, ένα ενιαίο νομοθέτημα, του οποίου οι ρυθμίσεις να αντιμετωπίζουν τα ανωτέρω ζητήματα. Σκοπός, λοιπόν, του παρόντος κεφαλαίου είναι να αναζητήσει τους προσήκοντες κανόνες που εφαρμόζονται σε κάθε μία από τις παραπάνω περιπτώσεις, όταν το εμπλεκόμενο στη σύγκρουση πλοίο είναι πλοίο αναψυχής, επαγγελματικό ή ιδιωτικό.

1. Το δίκαιο της σύγκρουσης και τα πλοία αναψυχής

Οι κανόνες που αφορούν στη σύγκρουση πλοίων αντιμετωπίζουν με τον ίδιο τρόπο τη σύγκρουση τόσο των εμπορικών πλοίων όσο και των πλοίων αναψυχής. Τα περισσότερα, μάλιστα, ατυχήματα συμβαίνουν μεταξύ ενός μεγάλου πλοίου και ενός μικρότερου, όπως είναι τα πλοία αναψυχής, επειδή το πρώτο δεν αντιλήφθηκε ή αντιλήφθηκε αργά την παρουσία του δεύτερου. Συνήθης γενεσιουργός αιτία των ατυχημάτων αυτών είναι κάποιο ανθρώπινο λάθος και κυρίως η αμέλεια. Παρακάτω θα αναλυθεί η ευθύνη από την σύγκρουση είτε δύο πλοίων

αναψυχής μεταξύ τους, είτε ενός πλοίου αναψυχής με κάποιο άλλο πλοίο, είτε η σύγκρουση πλοίου με κάποια προβλήτα ή κάποιο αντικείμενο που επιπλέει στη θάλασσα.

1.1 Το εφαρμοστέο δίκαιο

Το ουσιαστικό δίκαιο της ευθύνης από σύγκρουση πλοίων ρυθμίζεται στη ΔΣ των Βρυξελλών του 1910⁹⁰. Η Σύμβαση αυτή υιοθετεί την επιστημονική έννοια του πλοίου, η οποία είναι ευρύτερη από τη νομική και επομένως εφαρμόζεται και σε όλα τα πλοία αναψυχής, ανεξαρτήτως μεγέθους και ανεξάρτητα από το αν είναι επαγγελματικά ή ιδιωτικά. Η σύγκρουση μπορεί να είναι άμεση, να υπάρξει δηλαδή βίαιη υλική επαφή με έτερο πλοίο, ή, όπως υποστηρίζεται ακόμα και με μεμονωμένο συστατικό ή παράρτημά του⁹¹ ή και έμμεση. Η έμμεση σύγκρουση ρυθμίζεται στα άρθρα 13 ΔΣ 1910 και 241 ΚΙΝΔ, όπου και προβλέπεται ότι οι διατάξεις για τη σύγκρουση εφαρμόζονται και όταν πλοίο προξένησε ζημία σε έτερο πλοίο, είτε λόγω εσφαλμένου χειρισμού, είτε λόγω παράλειψης ωφέλιμου χειρισμού, είτε επειδή δεν τηρήθηκαν οι κανονισμοί για τη ναυσιπλοΐα, ακόμα και αν δεν υπήρξε πρόσκρουση. Μπορεί ακόμα να υπάρχει συρροή άμεσης και έμμεσης σύγκρουσης, είτε ακόμα και διαδοχική σύγκρουση.

Όταν τα εμπλεκόμενα στη σύγκρουση πλοία φέρουν την ίδια σημαία τότε εφαρμόζεται το δίκαιο του Κράτους της σημαίας (Άρθρο 12 ΔΣ 1910). Στο ελληνικό δίκαιο οι διατάξεις περί σύγκρουση ρυθμίζονται στα άρθρα 236 επ. ΚΙΝΔ. Οι αξιώσεις αυτές υπόκεινται σε ενιαύσια παραγραφή (289 παρ. 6 και 291 ΚΙΝΔ), ενώ σε περιπτώσεις όπου εφαρμόζεται η ΔΣ 1910 η παραγραφή είναι διετής (άρθρο 7). Η αξίωση αποζημίωσης λόγω σύγκρουσης οποιουδήποτε ενδιαφερόμενου διέπεται από τις διατάξεις του δικαίου της σύγκρουσης, μόνο όταν ο τελευταίος στρέφεται έναντι του πλοίου με το οποίο δεν συνδέεται συμβατικά και άρα ενεργεί ως αλλότριος ενδιαφερόμενος. Αν στραφεί κατά του πλοίου με το οποίο συνδέεται συμβατικά, τότε ενεργεί ως ίδιος ενδιαφερόμενος και άρα η αξίωσή του διέπεται από το δίκαιο που διέπει τη συμβατική σχέση.

Εάν πάλι, το πλοίο αναψυχής συγκρουσθεί με κάποιο αντικείμενο που επιπλέει ή με κάποια προβλήτα, τότε δεν εφαρμόζονται οι ως άνω διατάξεις για τη σύγκρουση πλοίων, που εφαρμόζονται μόνο για πλοία υπό την επιστημονική έννοια του όρου όσον αφορά τη ΔΣ του 1910 και μόνο σε πλοία και πλωτά ναυπηγήματα υπό το άρθρον 1 του ΚΙΝΔ. Στην περίπτωση

⁹⁰ Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels, 1910 (εφεξής ΔΣ 1910), κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον Ν. ΓΩΠΣΤ'/1911, σε ισχύ από 13/03/1913.

⁹¹ ΕφΔωδ 136/2001 ΕπισκΕΔ 2002, 450.

αυτή, εφαρμογή θα έχουν οι σχετικές με την αδικοπραξία διατάξεις του εφαρμοστέου σε κάθε περίπτωση εθνικού δικαίου και εφόσον αυτό είναι το ελληνικό, εκείνες του άρθρου ΑΚ 914 επ.

1.2 Τα ευθυνόμενα πρόσωπα

Τόσο στη ΔΣ 1910 όσο και στις περί συγκρούσεως διατάξεις του ΚΙΝΔ γίνεται λόγος για ευθύνη του πλοίου. Με αυτόν τον τρόπο η ευθύνη συνδέεται με το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το πλοίο, ήτοι με τον πλοιοκτήτη, τον εφοπλιστή ή εν προκειμένω τον κύριο του πλοίου αναψυχής. Στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, κυρίως, συμβαίνει πολλάκις ο ίδιος ο κύριος του πλοίου να είναι και κυβερνήτης του σκάφους αναψυχής. Η ευθύνη, επομένως, για τη σύγκρουση πλοίων αφορά μόνο τον κύριο του πλοίου αναψυχής και ρυθμίζεται αποκλειστικά από το δίκαιο σύγκρουσης χωρίς να επιτρέπεται η συρροή με τις διατάξεις περί αδικοπραξία (914 επ ΑΚ). Η ανωτέρω ευθύνη είναι, κατ' άρθρον 239 εδ.α'ΚΙΝΔ ανεξάρτητη της ευθύνης των υπαίτιων προσώπων προς τους ζημιωθέντες και τους πλοιοκτήτες. Η ευθύνη αυτών των προσώπων είναι παράλληλη προς εκείνη του κυρίου του πλοίου και ρυθμίζεται από τις διατάξεις του 914 επ. ΑΚ.

Η ευθύνη του εκμεταλλευόμενου το πλοίο είναι κατά τις διατάξεις της ΔΣ 1910 και του ΚΙΝΔ 236 επ. υποκειμενική εφόσον πρόκειται για ίδιον πταίσμα⁹² (κατά την κρατούσα άποψη) και αντικειμενική εφόσον πρόκειται για πταίσμα άλλου προσώπου. Δεν απαιτείται το πρόσωπο αυτό να είναι προστηθής του εκμεταλλευόμενου το πλοίο, ούτε χρειάζεται να εντοπισθεί το υπαίτιο πρόσωπο. Αρκεί να αποδειχθεί ότι η εξωτερική συμπεριφορά του ευθυνόμενου για τη σύγκρουση πλοίου οφείλεται στην παραβίαση κάποιου κανόνα επιμέλειας.

Ένα από τα πρόσωπα που ευθύνονται παράλληλα με τον κύριο του πλοίου είναι κι ο πλοίαρχος, ειδικά σε περίπτωση που δεν ταυτίζεται όπως είδαμε με τον κύριο του πλοίου, εφόσον πρόκειται για πλοία αναψυχής. Κατά το άρθρο 113 ΚΔΝΔ, ο πλοίαρχος έχει τη διακυβέρνηση του πλοίου, την οποία αναλαμβάνει αυτοπροσώπως κατά τον είσπλου και έκπλου από λιμένες και όρμους, κατά τη διέλευση από στενά και διώρυγες και σε κάθε περίπτωση όπου η πλεύση δυσκολεύει λόγω των συνθηκών. Βάσει του ιδίου άρθρου υποχρεούται να τηρεί τους Κανονισμούς προς αποφυγήν συγκρούσεως πλοίων και όλες τις σχετικές με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας διατάξεις. Κατά το άρθρο 1 παρ. 1 του ν. 4256/2014 ο κυβερνήτης του πλοίου αναψυχής έχει όλες τις ευθύνες και αρμοδιότητες που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία για τον πλοίαρχο. Η ευθύνη του πλοίαρχου σ' αυτή την περίπτωση ρυθμίζεται βάσει το άρθρο 40 ΑΚ, κατά το οποίο ο πλοίαρχος ευθύνεται για παν πταίσμα.

1.3 Το καθεστώς της ευθύνης από σύγκρουση

Εάν η σύγκρουση μεταξύ του πλοίου αναψυχής και ενός άλλου πλοίου, οφείλεται σε ανωτέρα βία εν ευρεία έννοια⁹³ ή αν υπάρχει αδυναμία να προσδιοριστούν τα αίτια της σύγκρουσης τότε οι ζημιές βαρύνουν αυτούς που τις υπέστησαν (Άρθρο 2 παρ. 1 ΔΣ 1910). Παρόμοια είναι η ρύθμιση και στο άρθρο 253 ΚΙΝΔ. Εάν υπαίτιο για τη σύγκρουση ήταν αποκλειστικά και μόνο το ένα πλοίο, τότε ευθύνεται αποκλειστικά αυτό (άρθρο 3 παρ.1 ΔΣ 1910 και 236 εδ. α'ΚΙΝΔ). Εάν υπαίτια για τη σύγκρουση είναι και τα δύο πλοία, τότε η ευθύνη του καθενός είναι ανάλογη προς τη βαρύτατη του πταισμάτος του. Εν αμφιβολία ή αν είναι αδύνατο να εξακριβωθεί ο βαθμός υπαιτιότητας του κάθε πλοίου, τότε έχουμε ισομερή επιμερισμό της ευθύνης (άρθρο 4 παρ. 1 εδ. α'ΔΣ 1910 και 236 εδ. γ'ΚΙΝΔ). Σε περίπτωση υλικών ζημιών έχουμε διαιρετή ευθύνη ανάλογα με τον επιμερισμό που έγινε σύμφωνα με όσα εκτέθηκαν παραπάνω. Σε περίπτωση, όμως, που υπάρξει σωματική βλάβη ή απώλεια ζωής, τότε υπάρχει ευθύνη εις ολόκληρον με δικαίωμα αναγωγής.

Προϋπόθεση, επομένως, της ευθύνης των συγκρουσθέντων πλοίων είναι, αρχικά, η παραβίαση κάποιου κανόνα δικαίου σχετικό με τη ναυσιπλοΐα ή την αξιοπλοΐα ή κατά κύριο λόγο το καθήκον ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Αξίζει, δε, να υπογραμμισθεί ότι σε όλα τα πλοία αναψυχής, ανεξάρτητα από το αν είναι επαγγελματικά ή ιδιωτικά ή από το μέγεθός τους, εφαρμόζεται υποχρεωτικά η ΔΣ του 1972 με την οποία θεσπίζονται διεθνείς Κανονισμοί για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα⁹⁴, αρκεί το πλοίο να ταξιδεύει στην ανοιχτή θάλασσα ή σε ύδατα που συγκοινωνούν με αυτή⁹⁵. Για παράδειγμα, στην υπόθεση *The Woomera*⁹⁶ το δικαστήριο έκρινε ότι ήταν υποχρέωση του πλοιάρχου του πλοίου αναψυχής να υπάρχει ένα έμπειρο άτομο διαρκώς στο κατάστρωμα, το οποίο να έχει την οπτική επιτήρηση σύμφωνα με τον Κανόνα 5 ΔΚΑΣ, διαφορετικά το πλοίο θα θεωρούνταν υπαίτιο για τη σύγκρουση. Με την απόφαση αυτή, αναδείχτηκε ο προβληματισμός ότι για τα πλοία αναψυχής που έχουν μόνο κυβερνήτη και καθόλου πλήρωμα είναι πιθανή η μη συμμόρφωση προς υποχρεώσεις του ΔΚΑΣ, όπως ο Κανόνας 5. Ο βαθμός υπαιτιότητας που απαιτείται είναι εκείνος της

⁹³ Όρος που περιλαμβάνει την ανωτέρα βία εν στενή έννοια και τα τυχηρά. Ανωτέρα βία εν στενή έννοια είναι βλ. ΑΠ 513/2016 ΧρΙΔ 2016, 740.

⁹⁴ Άρθρο 1α, International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (εφεξής ΔΚΑΣ). Στην Ελλάδα κυρώθηκε με το ν.δ.93/1974, όπως αυτό έχει τροποποιηθεί μέχρι σήμερα.

⁹⁵ Α.Δημαράκη, Χ. Ντούνη, Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα, Ίδρυμα Ευγενίδου, Βιβλιοθήκη του Ναυτικού, Αθήνα 2006, σελ. 4.

⁹⁶ *Quinn v Associated Steamships Pty Ltd (The Woomera)* [1968] 2 Lloyds Rep 271.

αντικειμενικοποιημένης αμέλειας. Απαιτείται, μάλιστα, αιτιώδης σύνδεσμος, τόσο μεταξύ πταίσματος και ναυτικού συμβάντος όσο και ναυτικού συμβάντος και ζημίας, ενώ ως προς την ευθύνη από σύγκρουση δεν υφίστανται νόμιμα τεκμήρια πταίσματος (Άρθρο 6 παρ.2 της ΔΣ 1910).

1.4 Οι απαιτήσεις των επιβατών του πλοίου αναψυχής

Δεν γεννάται αμφιβολία, επομένως, για το γεγονός ότι το δίκαιο της σύγκρουσης διέπει την αξίωση αποζημίωσης των επιβατών του πλοίου αναψυχής όταν στρέφονται κατά πλοίου, άλλου από αυτό που επέβαιναν (*non-carrying ship*). Σ' αυτή την περίπτωση ενεργούν ως αλλότριοι ενδιαφερόμενοι. Αντίθετα, δημιουργείται προβληματισμός για το ποιο δίκαιο θα διέπει την αξίωση αποζημίωσης αν στραφούν προς το πλοίο αναψυχής, στο οποίο επέβαιναν. Ο μόνος που συνδέεται συμβατικά είναι ο ναυλωτής του πλοίου αναψυχής. Κατά το άρθρο 10 ΔΣ του 1910, οι διατάξεις του νόμου αυτού δεν θίγουν τις υποχρεώσεις που γεννούνται από τη «σύμβαση περί μετακομιδής ούτε εκ πάσης άλλης συμβάσεως» Γι αυτό το λόγο όταν για την αξίωση εκείνου που στρέφεται κατά το πλοίο με το οποίο συνδέεται συμβατικά εφαρμόζεται το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση. Τι συμβαίνει, όμως, όταν ο ενδιαφερόμενος δεν συνδέεται συμβατικά με κανένα από τα δύο πλοία;

Σ' αυτή την ιδιόμορφη περίπτωση, δύο είναι οι απόψεις που μπορούν να υποστηριχθούν. Η πρώτη είναι ότι το δίκαιο της σύγκρουσης εφαρμόζεται και στην αξίωση των επιβατών του πλοίου αναψυχής, καθώς οι τελευταίοι δεν συνδέονται συμβατικά με το πλοίο. Ορθότερο θα ήταν, ωστόσο να υποστηριχθεί, ότι το δίκαιο της σύγκρουσης διέπει την αξίωση αποζημίωσης μόνο εφόσον οι επιβάτες του πλοίου αναψυχής στρέφονται κατά πλοίου άλλου από αυτό που επέβαιναν (*non-carrying ship*) και ότι αν στραφούν κατά του πλοίου που επέβαιναν, ακόμα και αν δεν συνδέονται συμβατικά με αυτό, τότε ενεργούν ως ίδιοι ενδιαφερόμενοι. Σ' αυτή την περίπτωση, εφαρμοστέο θα είναι το δίκαιο που διέπει τη σχέση μεταξύ του πλοίου αυτού και των επιβατών, ήτοι όπως προαναφέρθηκε οι διατάξεις του ΑΚ 914 επ.

2. Θαλάσσια αρωγή και διάσωση

Η θαλάσσια αρωγή και διάσωση στο ελληνικό δίκαιο ρυθμίζεται από τρία νομοθετήματα: τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1910, τη Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου του 1989 για τη θαλάσσια αρωγή και διάσωση και τα άρθρα 246 έως 256 ΚΙΝΔ. Τα ουσιώδη στοιχεία για να υπάρχει θαλάσσια αρωγή και διάσωση είναι ότι το πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο και γι αυτό το

λόγο του παρέχονται σωστικές υπηρεσίες. Η βασική αρχή που διέπει το δίκαιο της θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης είναι ότι δεν υπάρχει αμοιβή αν δεν υπάρχει ωφέλιμο αποτέλεσμα (*no cure-no pay*). Κατά κύριο λόγο, οι υπηρεσίες θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης παρέχονται βάσει κάποιας σύμβασης, δεν αποκλείεται όμως η θαλάσσια αρωγή και διάσωση να είναι και αυτόκλητη⁹⁷. Τη σύμβαση θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης τη συνάπτει ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος για λογαριασμό του τελευταίου (άρθρο 6 παρ.2 ΔΣ 1989). Η ΔΣ 1989 εφαρμόζεται σε κάθε επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης, εκτός αν υπάρχει σύμβαση που προβλέπει άλλως ρητά ή σιωπηρά (άρθρο 6 ΔΣ 1989).

2.1 Η ρύθμιση της Διεθνούς Σύμβασης του 1989

Αρχικά οφείλει να τονισθεί ότι ως αρωγός θεωρείται ο πλοιοκτήτης, ο εφοπλιστής, ο μισθωτής γυμνού σκάφους, ο πλοίαρχος και το πλήρωμα και οποιοδήποτε πρόσωπο παράσχει υπηρεσίες θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης. Στο άρθρο 1 στ.α' της ΔΣ 1989 δίνεται η έννοια της επιχείρησης θαλάσσιας αρωγής ως *«κάθε πράξη ή δραστηριότητα, που αποσκοπεί στην παροχή βοήθειας σε πλοίο ή οποιοδήποτε άλλο περιουσιακό στοιχείο, που βρίσκεται σε κίνδυνο σε ύδατα κατάλληλα για ναυσιπλοΐα ή σε οποιαδήποτε άλλα ύδατα»*. Επιπρόσθετα, κατά το άρθρο 1 στ. β' η ανωτέρω σύμβαση εφαρμόζεται σε κάθε σκάφος ή πλωτό ναυπήγημα ή κατασκευή ικανή για ναυσιπλοΐα, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 3 και 4 για τις εξέδρες και τα κρατικά πλοία. Επομένως, οι διατάξεις της ΔΣ 1989 εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία αναψυχής, επαγγελματικά και ιδιωτικά, ανεξαρτήτως μεγέθους.

Επομένως, αν κάποιο πλοίο αναψυχής χρειαστεί να του παρασχεθούν υπηρεσίες θαλάσσιας διάσωσης επειδή βρίσκεται σε κίνδυνο, τότε ο αρωγός μπορεί υπό την προϋπόθεση του ωφέλιμου αποτελέσματος να διεκδικήσει αμοιβή για τις παρασχεθείσες υπηρεσίες. Προϋπόθεση είναι το διασωθέν πλοίο να αντιμετωπίζει πραγματικό, άμεσο ή έμμεσο, κίνδυνο για απώλεια ή ζημία, κίνδυνος που από τις περιστάσεις διαφαίνεται αναπόφευκτος. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην υπόθεση *The Cythera*⁹⁸ θεωρήθηκε ότι χρειαζόταν υπηρεσίες θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης πλοίο, το οποίο οι επιβάτες είχαν σκοπό να κλέψουν. Το δικαίωμα αυτό, μάλιστα, προστατεύεται και με ναυτικό προνόμιο (άρθρο 205 ΚΙΝΔ στ. δ'), το οποίο ο αρωγός μπορεί να μην το ασκήσει αν του έχει προσφερθεί έγκαιρα ικανοποιητική ασφάλεια της απαίτησης που συμπεριλαμβάνει τόκους και έξοδα (άρθρο 20 ΔΣ 1989). Οι αξιώσεις που

⁹⁷ Όσον αφορά στο ελληνικό δίκαιο η αυτόκλητη παροχή υπηρεσιών επιθαλάσσιας αρωγής και διάσωσης θεωρείται ότι είναι περίπτωση διοίκησης αλλοτρίων κατά ΑΚ 730.

⁹⁸ *The Cythera* [1965] 2 Lloyds Rep 454

απορρέουν από τη ΔΣ 1989 υπόκεινται σε διετή παραγραφή από την ημέρα τερματισμού της επιχείρησης αρωγής (Άρθρο 23 ΔΣ 1989).

Στις περιπτώσεις θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης ιδιαίτερα συχνή είναι η χρήση του προτύπου LOF 2011⁹⁹.. Στην περίπτωση αυτή ο καθορισμός της αμοιβής του διασώστη εναποτίθεται σε κάποιο διαιτητή, αποφεύγοντας έτσι τις χρονοβόρες διαπραγματεύσεις, ο οποίος θα την καθορίσει με γνώμονα τη βασική αρχή *no cure no pay*.

2.2 Οι υποχρεώσεις του αρωγού

Οι αρωγοί έχουν την υποχρέωση βάσει του άρθρου 8 παρ. 1 της ΔΣ 1989 να εκτελούν την επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής με την οφειλόμενη επιμέλεια, λαμβάνοντας παράλληλα μέριμνα για την αποτροπή ή την ελαχιστοποίηση της βλάβης στο περιβάλλον, να ζητάει βοήθεια από άλλους αρωγούς όταν οι συνθήκες το απαιτούν και να δέχεται την παρέμβαση άλλων αρωγών όταν αυτό εύλογα ζητείται από τον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο ή τον κύριο του περιουσιακού στοιχείου που βρίσκεται σε κίνδυνο. Εάν οι επιχειρήσεις που παρέχει ο αρωγός έγιναν απαραίτητες ή δυσχερέστερες λόγω δικού του πταίσματος μπορεί να αποστερηθεί την αμοιβή του εν όλω ή εν μέρει (Άρθρο 18 ΔΣ 1989).

2.3 Οι υποχρεώσεις του κυρίου της διασωθείσας περιουσίας

Όταν λαμβάνει χώρα μια επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής ο πλοιοκτήτης, ο πλοίαρχος και ο κύριος του περιουσιακού στοιχείου που βρίσκεται υπό κίνδυνο έχουν τις υποχρεώσεις που ορίζονται στο άρθρο 8 παρ.2. Πρέπει να συνεργάζονται με τον αρωγό καθ' όλη τη διάρκεια της επιχείρησης, να μεριμνούν ώστε να αποτραπεί ή να ελαχιστοποιηθεί η βλάβη του περιβάλλοντος και να δέχονται να παραλάβουν οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο έχει μεταφερθεί σε ασφαλές μέρος, εφόσον αυτό εύλογα ζητείται από τον αρωγό.

Η κυριότερη υποχρέωση, όμως, που έχουν οι κύριοι του διασωθέντος πλοίου ή της διασωθείσας περιουσίας, είναι να καταβάλλουν αμοιβή στον αρωγό, αναλογικά με την αξία της περιουσίας που διασώθηκε (άρθρο 13 παρ. 2). Εάν οι διασώστες του πλοίου κατάφεραν μάλιστα να περιορίσουν τη περιβαλλοντική ζημία που θα προκαλούσαν τα καύσιμα του πλοίου αναψυχής, τότε δικαιούνται και πρόσθετη αμοιβή κατά τη διάταξη του άρθρου 14 παρ. 1 ΔΣ 1989. Από την υποχρέωση αυτή δεν εξαιρούνται ούτε και οι κύριοι των πλοίων αναψυχής, ανεξάρτητα από το μέγεθος του πλοίου τους.

⁹⁹ LOF Lloyd's Open Form of Salvage Agreement, 2011.

2.4 Ο υπολογισμός της αμοιβής

Όπου υπάρχει ωφέλιμο αποτέλεσμα η αμοιβή του αρωγού υπολογίζεται με βάση ορισμένα κριτήρια που τίθενται στο άρθρο 13 παρ. 1 της ΔΣ 1989. Η αμοιβή υπολογίζεται λαμβάνοντας υπόψη την αξία του πλοίου ή των περιουσιακών στοιχείων που διασώθηκαν, αξία την οποία δεν μπορεί να υπερβαίνει η αμοιβή του αρωγού (άρθρο 13 παρ.3 ΔΣ 1989). Η αμοιβή που θα επιδικαστεί στον αρωγό δεν θα πρέπει να είναι όμως καταφανώς δυσανάλογη σε σχέση με τις παρασχεθείσες υπηρεσίες¹⁰⁰. Ο αρωγός μπορεί να δικαιούται, επίσης, την ειδική αποζημίωση του άρθρου 14 παρ. 1 ΔΣ 1989 αν συμμετείχε σε κάποια επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης όπου υπήρχε απειλή για βλάβη στο περιβάλλον. .

Ως βλάβη στο περιβάλλον νοείται κατά το άρθρο 1 παρ. 1 στ.δ' «κάθε ουσιώδη φυσική βλάβη στην ανθρώπινη υγεία ή στη θαλάσσια ζωή ή στον πλούτο στα παράλια ή στα εσωτερικά ύδατα ή στις παρακείμενες περιοχές, η οποία προκλήθηκε από ρύπανση, μόλυνση, φωτιά, έκρηξη ή παρόμοια σοβαρά περιστατικά». Στην περίπτωση των πλοίων αναψυχής, μόνο ένα πλοίο μεγάλων διαστάσεων που κουβαλά αρκετά καύσιμα θα μπορούσε σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος να προκαλέσει ουσιώδη κατά το ανωτέρω άρθρο βλάβη στο περιβάλλον, έτσι ώστε ο αρωγός αυτού να επωφεληθεί από την ειδική αποζημίωση του άρθρου 14.

Για τον υπολογισμό της ειδικής αποζημίωσης το δικαστήριο, αφού αρχικά υπολογίσει την αμοιβή του αρωγού με βάση τα κριτήρια του άρθρου 13 ΔΣ 1989, θα αξιολογήσει τις δαπάνες που πραγματοποίησε ο αρωγός. Ως δαπάνες του αρωγού θεωρούνται οι δαπάνες που ευλόγως κατέβαλλε για την επιχείρηση αρωγής, καθώς και ένα λογικό ποσοστό για το προσωπικό και τον εξοπλισμό, που πραγματικά και εύλογα χρησιμοποιήθηκαν σε αυτήν (άρθρο 14 παρ.3). Το λογικό ποσοστό για προσωπικό και εξοπλισμό αναφέρεται σε πραγματικές δαπάνες και δεν περιλαμβάνει καμία έννοια κέρδους¹⁰¹. Αν οι δαπάνες αυτές είναι μικρότερες από την αμοιβή που επιδικάστηκε βάσει το άρθρο 13 τότε ο αρωγός δεν δικαιούται αποζημίωση. Αν είναι περισσότερες, τότε ο αρωγός δικαιούται ειδικής αποζημίωσης.

Εφόσον, μάλιστα, λόγω των υπηρεσιών που παρείχε κατά την επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής αποτράπηκε ή ελαχιστοποιήθηκε η βλάβη στο περιβάλλον, το δικαστήριο μπορεί να λάβει για τον υπολογισμό της ειδικής αποζημίωσης υπόψη τις δαπάνες του αρωγού προσαυξημένες κατά 30%. Σε ορισμένες περιπτώσεις, κατά διακριτική ευχέρεια του

¹⁰⁰ *Owners of the Vessel Ocean Crown v Five Oceans Salvage Consultants Ltd* [2010] 1 Lloyds Rep 468.

¹⁰¹ *Semco Salvage & Marine Pte Ltd v Lancer Navigation Co Ltd (The Nagasaki Spirit)* [1997] 1 Lloyds Rep 323.

δικαστηρίου λαμβάνονται υπόψη οι δαπάνες του αρωγού με προσαύξηση 100%. (Άρθρο 14 παρ.2 ΔΣ 1989). Τα ανωτέρω δεν εφαρμόζονται όταν η αμοιβή έχει προκαθοριστεί συμβατικά, κάνοντας λ.χ χρήση της ρήτρας SCOPIC¹⁰².

Επιπρόσθετα, αξίζει να γίνει μνεία για το αν ο αρωγός δικαιούται να λάβει αμοιβή από τα πρόσωπα των οποίων τη ζωή έσωσε. Κατά το άρθρο 16 παρ. 1 ουδεμία τέτοια αμοιβή δικαιούται ο αρωγός, χωρίς όμως η διάταξη αυτή να θίγει οποιαδήποτε αντίθετη διάταξη του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου. Τέλος, να επισημανθεί ότι ο πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος του διασωθέντος πλοίου δεν δικαιούνται την εν λόγω αμοιβή καθώς οι υπηρεσίες που τυχόν παρέχουν βασίζονται σε προϋπάρχουσα σύμβαση, εκτός αν κριθεί ότι παρείχαν περισσότερες υπηρεσίες από εκείνες που εύλογα μπορεί να θεωρηθούν ότι περιλαμβάνονται στην έννοια της οφειλόμενης εκτέλεσης μια Σύμβασης (Άρθρο 17 ΔΣ 1989).

Τέλος, να σημειωθεί ότι, με τη ρήτρα 19 ΜΥΒΑ συμφωνείται ότι σε περίπτωση που το πλοίο αναψυχής κατά τη διάρκεια της ναύλωσης συμμετέχει ως αρωγός σε επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης, τότε το χρηματικό ποσό το οποίο θα δικαιούται ως αμοιβή, θα μοιραστεί ισομερώς στον εκναυλωτή και το ναυλωτή, αφού πρώτα αμειφθούν τα μέλη του πληρώματος και καλυφθούν τα έξοδα που πραγματοποιήθηκαν. Το ίδιο ισχύει και για κάθε αμοιβή από ρυμούλκηση σκάφους.

3. Η Διεθνής Σύμβαση για τα καύσιμα (2001)

Η Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης (Bunker Convention)¹⁰³ υιοθετήθηκε το 2001, τέθηκε σε ισχύ το 2008 και κυρώθηκε από την Ελλάδα με το ν. 3393/2005. Εφαρμόζεται σε κάθε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, το οποίο ορίζεται στο άρθρο 1 παρ. 5 της ανωτέρω σύμβασης ως κάθε υδρογονανθρακούχο ορυκτό πετρέλαιο, συμπεριλαμβανομένου του λιπαντικού ελαίου, ή κατάλοιπο αυτών, που χρησιμοποιείται για την λειτουργία ή την πρόωση του πλοίου. Για τους σκοπούς της ανωτέρω σύμβασης ο όρος πλοίο αναφέρεται σε κάθε κινούμενο στη θάλασσα σκάφος και πλωτό ναυπήγημα (άρθρο 1 παρ.1 ΔΣ 2001). Επομένως, η ΔΣ 2001 έχει εφαρμογή σε όλα τα πλοία αναψυχής, ανεξάρτητα από το εάν είναι επαγγελματικά ή όχι.

Η ανωτέρω σύμβαση εφαρμόζεται για κάθε ζημία από ρύπανση στο έδαφος και τα χωρικά ύδατα, την αιγιαλίτιδα ζώνη και την ΑΟΖ των συμβαλλόμενων Κρατών-μελών. Ζημία

¹⁰² Special Compensation protection and indemnity clause.

¹⁰³ 2001 International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (εφεξής ΔΣ 2001).

από ρύπανση κατά τους ορισμούς του άρθρου 1 παρ. 9 είναι κάθε απώλεια ή ζημία που προκαλείται εκτός πλοίου από μόλυνση που προέρχεται από τη διαφυγή ή την απόρριψη πετρελαίου κίνησης από κάποιο πλοίο. Ο όρος πλοιοκτήτης αναφέρεται τόσο στον κύριο του πλοίου όσο και τον ναυλωτή γυμνού σκάφους, τον διαχειριζόμενο και τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο (άρθρο 1 παρ.3 ΔΣ 2001). Η ευθύνη του πλοιοκτήτη είναι αντικειμενική και εις ολόκληρον με όλα τα υπόλοιπα ανωτέρω πρόσωπα (άρθρο 3 παρ.1 και 2 ΔΣ 2001). Επομένως, στην περίπτωση των πλοίων αναψυχής θα ευθύνεται αντικειμενικά και εις ολόκληρον τόσο ο κύριος του πλοίου αναψυχής ή ο διαχειριστής αυτού ή ο μισθωτής γυμνού σκάφους εφόσον το πλοίο αναψυχής μισθώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα.

Ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται από την ευθύνη αν κατά το άρθρο 3 παρ.3 της σύμβασης αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται σε πράξεις πολέμου ή εξεγέρσεις, φυσικού φαινομένου με εξαιρετικό, απρόβλεπτο και ακαταμάχητο χαρακτήρα, αν προκλήθηκε με πράξη ή παράλειψη τρίτου που ενήργησε με πρόθεση ή αν προκλήθηκε από αμέλεια ή παράνομη πράξη Κυβέρνησης ή άλλης αρχής υπεύθυνης για τη συντήρηση των βοηθημάτων ναυσιπλοΐας. Ο πλοιοκτήτης δύναται επίσης να απαλλαχθεί από την ευθύνη, εν όλω ή εν μέρει αν καταφέρει να αποδείξει ότι η ζημία από ρύπανση, προκλήθηκε ολικά ή μερικά από πράξη ή παράλειψη του προσώπου που υπέστη τη ζημία, το οποίο ενήργησε με πρόθεση ή με αμέλεια. Ο πλοιοκτήτης μπορεί επίσης να περιορίσει την ευθύνη του κατά τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις¹⁰⁴, σύμφωνα με όσα εκτίθενται στην ακόλουθη ενότητα.

Επίσης, κατά το άρθρο 8 της ΔΣ 2001 τα δικαιώματα αποζημίωσης για ρύπανση από το πετρέλαιο κίνησης αποσβένονται, εκτός αν ασκηθεί αγωγή μέσα σε τρία έτη από τη μέρα που έλαβε χώρα η ζημία και σε κάθε περίπτωση με την πάροδο έξι ετών. Προβλέπεται, επίσης, στο άρθρο 7 ΔΣ 2001 η υποχρεωτική ασφάλιση για τους εγγεγραμμένους στο νηολόγιο, κυρίους πλοίων με χωρητικότητα μεγαλύτερη από 1000 κοχ. Αντί της ασφάλισης, οι κύριοι των πλοίων αυτών δύναται να παράσχουν άλλη χρηματική ασφάλεια, όπως η εγγύηση τράπεζας για ποσό ίσο προς τα όρια ευθύνης όπως αυτά υπαγορεύονται από το εφαρμοστέο σε κάθε περίπτωση, εθνικό ή διεθνές καθεστώς περιορισμού. Στο άρθρο 7 παρ. 10 παρέχεται ευθεία αξίωση στον ασφαλιστή, ο οποίος δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του ακόμα και αν ο πλοιοκτήτης δεν το δικαιούται και να επικαλεστεί οποιαδήποτε ένταση θα επικαλούνταν ο ίδιος ο πλοιοκτήτης (πέραν της πτώχευσης και της θέσης του πλοιοκτήτη σε εκκαθάριση).

4. Ο περιορισμός της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις

¹⁰⁴ Διεθνής Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις 1976/1996/2012 (εφεξής: LLMC).

Βασική σύμβαση για τον συνολικό περιορισμό της ευθύνης, όσον αφορά ναυτικές απαιτήσεις, είναι η LLMC, η οποία καλύπτει τις απαιτήσεις από απώλεια ζωής, σωματικές βλάβες ή/και υλικές ζημιές. Δεν αποτελεί προϋπόθεση εφαρμογής της συνθήκης η ύπαρξη ή μη στοιχείων αλλοδαπότητας. Το ερώτημα που τίθεται είναι αν η Σύμβαση εφαρμόζεται και στα πλοία αναψυχής. Αρχικά, η Σύμβαση αναφέρει ότι περιορίζονται απαιτήσεις από την εκμετάλλευση του πλοίου, επομένως, το αρχικό ερώτημα είναι αν με τον όρο «εκμετάλλευση» η Σύμβαση αναφέρεται στην οικονομική ή εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου ή την τεχνική διεύθυνση αυτού. Κατά την κρατούσα άποψη ο ανωτέρω όρος αναφέρεται στην τεχνική λειτουργία του πλοίου και άρα σε απαιτήσεις που αφορούν το χειρισμό του πλοίου και όχι το αν είναι εμπορικό ή μη¹⁰⁵. Επομένως, ελλείψει ειδικότερης και αντίθετης διάταξης ο περιορισμός της ευθύνης εφαρμόζεται και στα πλοία αναψυχής ανεξάρτητα από το αν πρόκειται για πλοίο που χρησιμοποιείται για οικονομικό σκοπό ή για πλοίο αναψυχής. Έτσι, ο περιορισμός της ευθύνης κατά τη ΔΣ 2001 εφαρμόζεται και στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, εφόσον το μέγεθος και η κατασκευή τους επιτρέπει τη θαλασσοπλοΐα και την αντιμετώπιση των θαλάσσιων κινδύνων. Το ίδιο όμως δεν ισχύει και για τα ταχύπλοα σκάφη (π.χ. jet ski) ή τα φουσκωτά όπου η νομολογία σε κάθε Κράτος οδηγεί σε διαφορετικά συμπεράσματα¹⁰⁶. Στην Ελλάδα γίνεται δεκτό ότι ανάλογα με το μέγεθος των πλοίων αναψυχής, ο περιορισμός της ΔΣ 2001 ισχύει και για τα πλοία αναψυχής ανεξαρτήτων από το αν είναι επαγγελματικά ή ιδιωτικά.

Περαιτέρω, για την εφαρμογή της σύμβασης στα πλοία αυτά θα ληφθεί ως επιπρόσθετο κριτήριο το μέγεθός του. Πιο συγκεκριμένα, με το άρθρο 25 παρ. 2 στ. β' η LLMC δίνει τη δυνατότητα στα Κράτη μέλη να ρυθμίζουν με ειδικές διατάξεις της εθνικής τους νομοθεσίας, το σύστημα περιορισμού ευθύνης που θα εφαρμόζεται σε πλοία, τα οποία έχουν χωρητικότητα κάτω των 300 κόρων. Επομένως, η ευθύνη από την εκμετάλλευση πλοίου αναψυχής με χωρητικότητα κάτω των 300 κόρων, ρυθμίζεται από τις ειδικές διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας. Στην Ελλάδα, ως τώρα, το ζήτημα αυτό παραμένει αρρύθμιστο. Αντίθετα, στο Η. Βασίλειο η ευθύνη των πλοίων αυτών περιορίζεται βάσει του Παραρτήματος 7 (2^ο Μέρος, άρθρο 5) της MSA 1995. Σε κάθε περίπτωση, η ευθύνη από την εκμετάλλευση πλοίων αναψυχής, επαγγελματικών και μη, χωρητικότητας άνω των 300 κόρων, εμπίπτει στο ρυθμιστικό πεδίο της LLMC.

4.1 Πρόσωπα που έχουν δικαίωμα περιορισμού

¹⁰⁵ Αθανασίου Λ. Η προβληματική του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, (2005) Συλλογή Μελετών ελληνικού και διεθνούς ναυτικού δικαίου, Αθήνα, εκδ. Α. Σάκκουλα, σελ.212.

¹⁰⁶ Αθανασίου Λ., ό.π. σελ. 216-221.

Κατά το άρθρο 1 τα πρόσωπα που δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους είναι ο πλοιοκτήτης (στην έννοια του οποίου συμπεριλαμβάνονται ο κύριος του πλοίου, ο εφοπλιστής, ο διαχειριστής και ο ναυλωτής), τα πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής , τα πρόσωπα για τα οποία ευθύνονται οι ανωτέρω (προσθηθέντες) καθώς και οι ασφαλιστές τους στην ίδια έκταση με τον ασφαλισμένο. Η επίκληση του περιορισμού σε καμία περίπτωση δεν συνιστά αποδοχή της ευθύνης.

Επομένως, στην περίπτωση των πλοίων αναψυχής τόσο ο κύριος του πλοίου, όσο και ο εφοπλιστής και ο πλοιοκτήτης έχουν δικαίωμα να περιορίσουν την ευθύνη τους. Δικαίωμα περιορισμού έχει και ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης του πλοίου αναψυχής, καθώς υπάρχει σχέση πρόστησης μεταξύ αυτού και των ανωτέρω προσώπων¹⁰⁷.

4.2 Οι απαιτήσεις που περιορίζονται και τα όρια ευθύνης

Στο άρθρο 2 παρ.1 LLMC απαριθμούνται οι απαιτήσεις που υπόκεινται σε περιορισμό ευθύνης, ανεξάρτητα από τη βάση της ευθύνης αυτής. Η ευθύνη για αυτές τις απαιτήσεις περιορίζεται ανεξάρτητα από το αν πρόκειται για ευθύνη εκ του νόμου, ενδοσυμβατική ευθύνη ή ευθύνη από αδικοπραξία¹⁰⁸. Οι ανωτέρω απαιτήσεις απαριθμούνται στο άρθρο 2 παρ. 1 LLMC και περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, απαιτήσεις από απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες ή απώλεια ή ζημία σε πράγματα, που συνέβησαν πάνω στο πλοίο ή βρίσκονται σε άμεση σχέση με την εκμετάλλευσή του. Υπόκεινται, επίσης, σε περιορισμό, απαιτήσεις από καθυστέρηση στη μεταφορά, από προσβολή εξωσυμβατικών δικαιωμάτων , από ανέλκυση ναυαγίου καθώς και απαιτήσεις τρίτων για μέτρα μείωσης ή αποτροπής της ζημίας. Παράλληλα, στο άρθρο 3 LLMC απαριθμούνται οι απαιτήσεις που δεν υπόκεινται σε περιορισμό, όπως απαιτήσεις από θαλάσσια αρωγή και οι ναυτεργατικές απαιτήσεις.

Επιπλέον, στην LLMC προβλέπονται διαφορετικά όρια για υλικές ζημιές, επιβάτες πλοίου και πρόσωπα που δεν είναι επιβάτες πλοίου. Το όριο για απαιτήσεις από περιστατικά για απώλεια ζωής ή σωματικής βλάβης σε επιβάτες πλοίων καθορίζεται στο άρθρο 7 LLMC. Ο περιορισμός της ευθύνης για τις απαιτήσεις αυτές δύναται, επίσης, να γίνεται βάσει την ΔΣ Αθηνών 1974 όπου ο εθνικός νομοθέτης έχει κάνει χρήση του άρθρου 15 α LLMC. Ο προβληματισμός που ανακύπτει όσον αφορά στα πλοία αναψυχής είναι αν τα όρια αυτά ισχύουν και για τους επιβάτες πλοίων αναψυχής. Όπως προαναφέρθηκε, η ΔΣ Αθηνών 1974 εφαρμόζεται

¹⁰⁷ Βλ. αναλυτικότερα :Αθανασίου Λ.(2005) ό.π. σελ. 375

¹⁰⁸ *The Breydon Merchant* [1992] 1 Lloyds Rep 373.

μόνο όσον αφορά στους επιβάτες που έχουν συνάψει σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς. Αντίστοιχη είναι η ρύθμιση του άρθρου 7 παρ. 2 LLMC, σύμφωνα με την οποία, επιβάτης είναι όποιος μεταφέρεται με βάση σύμβαση μεταφοράς επιβάτη ή όποιος με τη συναίνεση του μεταφορέα, συνοδεύει όχημα ή ζώντα ζώα που καλύπτονται από σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων. Όπως προαναφέρθηκε, ο όρος επιβάτης στα ανωτέρω νομοθετήματα είναι διαφορετικός από τον όρο επιβάτη του ν.4256/2014. Και αυτό γιατί ο επιβάτης του πλοίου αναψυχής δεν έχει συνάψει σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς. Επομένως, υποστηρίζεται ότι το όριο ευθύνης για απώλεια ζημίας ή σωματική βλάβη επιβάτη πλοίου αναψυχής καθορίζεται βάσει του άρθρου 6 παρ. 1 α. LLMC, ενώ όσον αφορά στις υλικές ζημιές, όπως λ.χ. η απώλεια αποσκευών ή άλλων προσωπικών αντικειμένων, η ευθύνη περιορίζεται βάσει του άρθρου 6 παρ. β LLMC.

Τα όρια της ευθύνης στην περίπτωση του άρθρου 6 LLMC καθορίζονται αναλογικά προς την ολική χωρητικότητα του πλοίου όπως αυτή υπολογίζεται σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση για την Καταμέτρηση Πλοίων 1969¹⁰⁹, εν αντιθέσει με τα όρια ευθύνης του άρθρου 7 LLMC, που προσδιορίζονται με βάση τον αριθμό των επιβατών που επιτρέπει να φέρει το πλοίο σύμφωνα με το πιστοποιητικό του. Επομένως, για πλοία αναψυχής έως 2.000 κόρους το όριο ευθύνης είναι τα 3.020.000 ΕΤΔ¹¹⁰ για απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη επιβάτη και το 1.510.000 ΕΤΔ για υλικές ζημιές. Αξίζει να αναφερθεί το όριο ευθύνης που όρισε ο νομοθέτης του αγγλοσαξονικού δίκαιου για πλοία αναψυχής χωρητικότητας κάτω των 300 κοχ, κάνοντας χρήση του δικαιώματος που δίνεται από το άρθρο 15 α LLMC. Το όριο αυτό ανάγεται στα 1.500.000 ΕΤΔ για απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη και στα 500.000 ΕΤΔ για υλικές ζημιές¹¹¹.

4.3 Η διαδικασία περιορισμού της ευθύνης

Ο περιορισμός γίνεται με δύο τρόπους, είτε με σύσταση κεφαλαίου (άρθρο 11 επ.) είτε χωρίς (άρθρο 10). Στην πρώτη περίπτωση συστήνεται ένα κεφάλαιο για όλους τους δικαιούχους. Το κεφάλαιο συστήνεται είτε με κατάθεση ποσού, είτε με παροχή αποδεκτής και

¹⁰⁹ Παράρτημα Ι της Διεθνούς Σύμβασης για την Καταμέτρηση Πλοίων, 1969 (International Convention on Tonnage Measurement).

¹¹⁰ Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα (Special Drawing Rights SDR). Η αξία του SDR καθορίζεται από το ΔΝΤ. 1 ΕΤΔ αντιστοιχεί σε περίπου 1, 41 δολάρια Η.Π.Α, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα: https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx (τελευταία πρόσβαση:22/11/2017).

¹¹¹ Merchant Shipping (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims) Amendment Order, 1998 SI 1998, No 1258.

επαρκούς εγγύησης (Άρθρο 11 παρ. 2 της ΔΣ Λονδίνου) . Η σύσταση κεφαλαίου είναι μια οιονεί συλλογική διαδικασία με την οποία δημιουργείται μια χωριστή περιουσία σκοπού. Η δήλωση περιορισμού της ευθύνης δεν υπόκειται σε χρονικό περιορισμό¹¹².

Η ΔΣ Λονδίνου δεν ρυθμίζει τη διαδικασία για τη σύσταση κεφαλαίου. Η διαδικασία αυτή διέπεται από τη *lex fori*. Υπάρχει αμφιβολία για το ποια είναι η διαδικασία σύστασης κεφαλαίου όταν η *lex fori* είναι το ελληνικό δίκαιο. Κατά την κρατούσα άποψη το κεφάλαιο συστήνεται κατά το άρθρο 90 επ. ΚΙΝΔ¹¹³, κατά μία ορθότερη άποψη σύμφωνα με τις διαδικασίες του π.δ. 662/82¹¹⁴. Διορίζεται Εισηγητής ή εκκαθαριστής, οι δανειστές αναγγέλλουν τις απαιτήσεις τους ή προβάλλουν αντιρρήσεις. Εν συνεχεία, συντάσσεται Πίνακας τελικής διανομής κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 12 της ΔΣ Λονδίνου. Οι δανειστές ικανοποιούνται αναλογικά με βάση τις απαιτήσεις που αναγνωρίστηκαν έναντι του Κεφαλαίου¹¹⁵.

Σε κάθε περίπτωση τα έννομα αποτελέσματα του περιορισμού της ευθύνης επέρχονται με μόνη τη δήλωση για τη σύσταση κεφαλαίου. Τα έννομα αποτελέσματα αυτά είναι η παύση ατομικών διώξεων και εγέρσεως νέων αγωγών (Άρθρο 13 ΔΣ Λονδίνου)¹¹⁶, η αποδέσμευση περιουσιακών στοιχείων λ.χ. αποδέσμευση πλοίου που κατασχέθηκε και η αδρανοποίηση των προνομίων. Όλα τα ανωτέρω, δεν συμβαίνουν αν ο περιορισμός της ευθύνης έχει γίνει χωρίς σύσταση κεφαλαίου.

4.4 Η έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού

Δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης βάσει της ΔΣ Λονδίνου δεν υπάρχει αν το πρόσωπο που υπέχει ευθύνη προκάλεσε την απώλεια με προσωπική του πράξη ή παράλειψη που έγινε με πρόθεση ή επέδειξε αδιαφορία και με γνώση του ότι μια τέτοια απώλεια θα επακολουθήσει πιθανά (άρθρο 4). Σ' αυτή την περίπτωση το πρόσωπο που υπέχει την ευθύνη θα πρέπει να ενήργησε είτε με δόλο, είτε με βαριά ενσυνείδητη αμέλεια. Υποκειμενικό στοιχείο εδώ είναι η γνώση της συγκεκριμένης απώλειας. Μια από τις κυριότερες προϋποθέσεις που θέτει το εν λόγω άρθρο είναι εκείνη της προσωπικής πράξης ή παράλειψης. Ωστόσο, δεν είναι πάντα ευχερές να

¹¹² ΕφΠειρ 37/2012 ΔΕΕ 2012, σελ. 473

¹¹³ ΕφΠειρ 228/2016 ΝΟΜΟΣ, ΕφΠειρ 37.2012.ΔΕΕ 2012 σελ. 473.

¹¹⁴ ΜΠΠ 2415/2013 ΝΟΜΟΣ

¹¹⁵ ΕφΠειρ 37/2012 ΔΕΕ 2012

¹¹⁶ ΑΠ 1189/2007 ΕΝΔ 2007, 174.

αποδειχθεί τι συνιστά προσωπική πράξη η παράλειψη, ιδιαίτερα όταν πλοιοκτήτης υπό την έννοια της LLMC, είναι μια εταιρεία. Στις περιπτώσεις αυτές το δικαστήριο κρίνει *ad hoc* με βάση την οργάνωση μιας εταιρείας οι πράξεις ποιων προσώπων συνιστούν προσωπική πράξη ή παράλειψη της εταιρείας, ψάχνοντας τα πρόσωπα που έχουν τη διεύθυνση αυτής. Η ένσταση έκπτωσης προβάλλεται ενώπιον του δικαστηρίου στο οποίο γίνεται η δήλωση για τη σύσταση Κεφαλαίου. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι, με βάση κυρίως παλαιότερη νομολογία του αγγλοσαξωνικού δίκαιου, το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης δύναται να διατηρηθεί ακόμα και όταν ο πλοιοκτήτης του πλοίου αναψυχής είναι παράλληλα και κυβερνήτης του¹¹⁷.

Κεφάλαιο 3^ο : Η ασφάλεια στο πλοίο αναψυχής

Η ασφάλεια επάνω στο πλοίο επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες, μεταξύ των οποίων είναι η εκπαίδευση του πληρώματος και η κατάρτιση του πλοιάρχου και του πληρώματος, τόσο γενικά, όσο και ειδικά όσον αφορά σε θέματα ασφαλείας, τον κατάλληλο εξοπλισμό του πλοίου (λ.χ. την ύπαρξη επαρκών σωσίβιων λέμβων και μέσων πυροπροστασίας) καθώς και η επαρκής ενημέρωση των επιβατών για τον τρόπο αντιμετώπισης περιστάσεων κινδύνου. Γι αυτό και αποτέλεσε αντικείμενο ρύθμισης πληθώρας διεθνών συμβάσεων. Παρακάτω παρουσιάζεται η πρακτική εφαρμογή των διεθνών αυτών συμβάσεων στα πλοία αναψυχής.

1. Η εφαρμογή της MLC στα πλοία αναψυχής

Από τα αρχαία χρόνια ήταν γνωστοί οι κίνδυνοι που αντιμετώπιζαν οι ναυτικοί στην εργασία τους. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τον διεθνή χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών οδήγησε στη σύναψη διεθνών συμβάσεων και την υιοθέτηση κοινών πρακτικών όσον αφορά στο επάγγελμα του ναυτικού. Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (International Labour Organization)¹¹⁸ ήταν ο πρώτος διεθνής οργανισμός που ασχολήθηκε με τα δικαιώματα των ναυτικών και την προστασία τους θέτοντας σε ισχύ Συνθήκες και Συστάσεις¹¹⁹, δεσμευτικές για

¹¹⁷ *Coldwell-Horsefall v West Country Yacht Charters Ltd (The Annie Hay)* [1968] 1 Lloyds Rep 141; *The Alastor* [1981] 1 Lloyds Rep 581.

¹¹⁸ Εφεξής ILO

¹¹⁹ Ενδεικτικά αναφέρονται: the Seamen's Articles of Agreement Convention 1926 (No 22), the Shipowners Liability (Sick and Injured Seamen) Convention 1936 (No 55), the Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention 1987 (No 164) και the Repatriation of Seafarers Convention (Revised) 1987 (No 166)

όλα τα 187 μέλη της¹²⁰. Το 2006 υιοθετήθηκε στη Γενεύη η Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία (Maritime Labour Convention¹²¹), η οποία κυρώθηκε από την Ελλάδα με το ν. 4078/2012, ενώ οι τροποποιήσεις του 2014 του Κώδικα και των Παραρτημάτων της Σύμβασης κυρώθηκαν με το π.δ. 3/2017.

Η MLC αποτελείται από 3 μέρη: α) τα Άρθρα της Σύμβασης που περιλαμβάνουν δεσμευτικές αρχές και υποχρεώσεις για τα Κράτη, ενώ υπογραμμίζονται και τα θεμελιώδη δικαιώματα και οι αρχές που αποτελούν τον πυρήνα της Σύμβασης¹²² β) οι Κανονισμοί που είναι υποχρεωτικοί και χωρίζονται σε 5 κατηγορίες και γ) ο Κώδικας, ο οποίος περιέχει λεπτομέρειες για την εφαρμογή των Κανονισμών. Οι Κανονισμοί χωρίζονται στις εξής 5 Κατηγορίες: 1) ελάχιστες προδιαγραφές κάτω από τις οποίες οι ναυτικοί εργάζονται στα πλοία, 2) συνθήκες εργασίας, 3) διαμονή και τροφοδοσία, 4) προστασία της υγείας και της κοινωνικής ασφάλειας και 5) κανόνες για τη συμμόρφωση προς τις επιταγές της Συνθήκης. Αντίστοιχα ο Κώδικας χωρίζεται σε δύο μέρη, με το πρώτο να περιέχει δεσμευτικούς κανόνες και το δεύτερο να αποτελείται από οδηγίες, στις οποίες τα συμβαλλόμενα μέλη καλούνται να δώσουν τη δέουσα προσοχή¹²³.

Πολλές, ωστόσο, ανησυχίες εκφράστηκαν για το πόσο πρακτική θα ήταν η εφαρμογή της Συνθήκης στα πλοία αναψυχής, ειδικά όσων αφορά τους χώρους διαμονής του πληρώματος, λόγω του μεγέθους και του ιδιαίτερου σχεδιασμού των πλοίων αυτών¹²⁴. Παρακάτω αναλύονται βασικές διατάξεις της Σύμβασης και η επιρροή τους στα πλοία αναψυχής.

Η σύμβαση εφαρμόζεται για όλους του ναυτικούς, όπου ναυτικός σημαίνει οποιοδήποτε πρόσωπο που έχει προσληφθεί ή απασχολείται ή εργάζεται με οποιαδήποτε ειδικότητα επί πλοίου στο οποίο εφαρμόζεται η MLC.¹²⁵ Αν δεν προβλέπεται ρητώς διαφορετικά, η σύμβαση εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία, ανεξάρτητα από το αν είναι δημόσια ή ιδιωτικά, τα οποία απασχολούνται τακτικώς σε εμπορικές δραστηριότητες, εκτός από τα αλιευτικά, τα πλοία

¹²⁰ Σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα της ILO, διαθέσιμη στο: <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/country.htm> (τελευταία πρόσβαση: 20/11/2017).

¹²¹ ILO, Maritime Labour Convention, 2006 (εφεξής MLC)

¹²² Άρθρο III, MLC.

¹²³ Άρθρο VI (2) MLC.

¹²⁴ M. Bek, Yachting and the Maritime Labour Convention 2006 σε Lavell J, Maritime Labour Convention 2006, International Labour Law Redefined, σελ. 69.

¹²⁵ Άρθρο II παρ. 1 στ. στ' MLC.

παραδοσιακής κατασκευής, τα πολεμικά πλοία και τα πλοία βοηθητικά του Πολεμικού Ναυτικού¹²⁶.

Η Σύμβαση δεν προσδιορίζει εννοιολογικά την έννοια της τακτικής απασχόλησης σε εμπορικές δραστηριότητες. Κάθε ενδιαφερόμενη χώρα δύναται να προσδιορίσει την ανωτέρω έννοια με βάση την αρχή της καλής πίστης υπό την επίβλεψη της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων της ILO¹²⁷. Η εμπορική δραστηριότητα συνίσταται στην παροχή κάποιας υπηρεσίας ή αγαθού έναντι αμοιβής. Είναι μια δραστηριότητα που αποβλέπει στο κέρδος, παρά στην αναψυχή¹²⁸. Η ναύλωση πλοίων αποτελεί εμπορική δραστηριότητα. Επομένως, η MLC εφαρμόζεται στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής τα οποία μπορούν να ναυλωθούν εκτός αν είναι παραδοσιακής κατασκευής. Δεν εφαρμόζεται στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για το σκοπό της αναψυχής και τα οποία ο ιδιοκτήτης δεν εκμεταλλεύεται για να αποκομίσει κάποιο κέρδος.

Επίσης, στο άρθρο II παρ.1 στ. θ' της MLC ορίζεται ότι *«πλοίο σημαίνει οποιοδήποτε πλοίο εκτός από αυτό που πλέει αποκλειστικά στα εσωτερικά ύδατα, ή ύδατα εντός ή πλησίον προασπισμένων υδάτων ή περιοχών, όπου εφαρμόζονται κανονισμοί λιμένα»*. Η συνθήκη δεν δίνει ορισμούς για τις έννοιες «εσωτερικά ύδατα» και «προασπισμένα ύδατα ή περιοχές». Στην Αγγλία ως εσωτερικά ύδατα θεωρείται κάθε υδάτινη περιοχή που δεν μπορεί να περιγραφεί ως θάλασσα¹²⁹. Ορισμός των εσωτερικών υδάτων που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί αναλογικά δίνεται και από το διεθνές δίκαιο. Παρόμοια, ο όρος προφυλαγμένα (προασπισμένα) ύδατα απαντάται μόνο στην οδηγία 2003/44 ΕΚ¹³⁰, όπου ορίζονται ως ύδατα όπου μπορούν να εμφανισθούν συνθήκες ανέμου ισχύος έως 4 μποφόρ και ύψους κύματος από 0,3 έως 0,5 μέτρα, από περαστικά κυρίως σκάφη. Επομένως, πλοία αναψυχής τα οποία πλέουν μόνο εντός των ανωτέρω περιοχών δεν εμπίπτουν στο ρυθμιστικό πεδίο της MLC.

Στο άρθρο II παρ. 1 στ. ορίζεται ότι *«πλοιοκτήτης σημαίνει ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής, ο πράκτορας ή ο μισθωτής γυμνού πλοίου, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη της λειτουργίας του πλοίου από τον ιδιοκτήτη»*. Η *ratio* της

¹²⁶ Άρθρο II παρ. 4 MLC.

¹²⁷ Ερώτηση B5, Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) Frequently Asked Questions (FAQ), 4^η έκδοση 2015, σελ. 23, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_238010.pdf (τελευταία πρόσβαση: 23/11/2017).

¹²⁸ Για το Αγγλικό Δίκαιο βλ. τη σχετική απόφαση: *Farley v. Skinner (no 2)* (2001) UKHL 49.

¹²⁹ Merchant Shipping Act (Categorisation of Waters) 1992, SI 1992/2356.

¹³⁰ ΕΚ, Οδηγία 2003/44/ΕΚ για την τροποποίηση της οδηγίας 94/25/ΕΚ για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών οι οποίες αφορούν τα σκάφη αναψυχής.

ρύθμισης αυτής είναι ότι θα πρέπει να υπάρχει ένας υπεύθυνος για κάθε παραβίαση των διατάξεων της συνθήκης¹³¹. Στην περίπτωση των πλοίων αναψυχής, ο κύριος του πλοίου θεωρείται ο υπεύθυνος για τη συμμόρφωση προς την MLC¹³². Σε περίπτωση, ωστόσο, όπου το πλοίο αναψυχής μισθώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, όπου αυτό επιτρέπεται, τότε ο μισθωτής γυμνού σκάφους είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση με την MLC όσον αφορά τον πλοίαρχο και το πλήρωμα που θα προσλάβει, δεν μπορεί να είναι, όμως υπεύθυνος και για τους διατιθέμενους χώρους διαμονής και ενδιαιτήσης των τελευταίων (Κανονισμός 3.1 MLC), καθώς πρόκειται για ένα κατασκευαστικό ζήτημα. Επομένως, ειδικά στην περίπτωση των πλοίων αναψυχής, των οποίων η μίσθωση είναι για βραχύ χρονικό διάστημα, ο μισθωτής γυμνού σκάφους πρέπει να επιφυλαχθεί στο ναυλοσύμφωνο ότι δεν αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις και τα καθήκοντα που επιβάλλονται στον ιδιοκτήτη δυνάμει του Κανονισμού 3.1 MLC (Άρθρο II παρ.1 στ. ι' MLC).

1.1 Η σύμβαση εργασίας ναυτικού

Μία από τις σημαντικότερες ρυθμίσεις της Σύμβασης είναι εκείνη του Κανονισμού 2.1, που σκοπό έχει να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί διαθέτουν δίκαιη σύμβαση εργασίας. Οι συμβάσεις εργασίας των ναυτικών πρέπει να περιέχουν σαφώς και ρητώς διατυπωμένους τους όρους και τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών και πρέπει να εξασφαλίζεται ότι ο ναυτικός έχει τη δυνατότητα να αναθεωρήσει και να αναζητήσει συμβουλές σχετικά με τους όρους και προϋποθέσεις της Σύμβασης πριν υπογράψει ότι τις αποδέχεται ελεύθερα. Στο Πρότυπο A2.1 απαριθμούνται όλα τα στοιχεία που θα πρέπει να περιέχει μια τέτοια σύμβαση, όπως λ.χ. την ειδικότητα με την οποία θα απασχολείται ο ναυτικός, το μισθό, τις ημέρες ετήσιας άδειας κλπ. Η Σύμβαση, ωστόσο, δεν διευκρινίζει πόσο χρόνο πρέπει να έχει ο ναυτικός στη διάθεσή του προκειμένου να μελετήσει τους όρους της σύμβασης. Ειδικά, στην περίπτωση ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία αναψυχής το χρονικό διάστημα από την εύρεση εργασίας μέχρι την υπογραφή της σύμβασης είναι πολύ σύντομο και επομένως θα πρέπει να βεβαιώνεται ότι ο ναυτικός δεν την υπογράφει υπό πίεση¹³³.

¹³¹ ILO: Report of the Committee of the Whole, ILC, 94 th (Maritime) Session, Geneva, 2006, [125]-[151], διαθέσιμο στην ιστοσελίδα : <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/pr-7-i.pdf>(τελευταία πρόσβαση:23/11/2017).

¹³² M. Bek, ό.π, σελ. 91

¹³³ Κανονισμός 2.1.2 και Πρότυπο A2.1.1 στ. β' MLC.

Η MLC προβλέπει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος πρέπει να αμείβονται για την εργασία τους τακτικά (όχι σε διάστημα μεγαλύτερο του ενός μήνα) και σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης εργασίας που έχουν υπογράψει. Οι πλοιοκτήτες πρέπει επίσης να εξασφαλίζουν για το πλήρωμα τρόπους αποστολής των αποδοχών τους, εν όλω ή εν μέρει στις οικογένειες τους και στα εξαρτώμενα από αυτούς μέλη. Επίσης, τα συμβαλλόμενα μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τις οδηγίες της Σύμβασης σχετικά με τον υπολογισμό του μισθού των ναυτικών και τον καθορισμό του κατώτατου μηνιαίου μισθού¹³⁴. Θα πρέπει, επίσης, να εξασφαλίζεται ότι οι ναυτικοί διαθέτουν κοινωνική ασφάλεια, υπό όρους όχι λιγότερο ευνοϊκούς με αυτούς των εργαζομένων στην ξηρά¹³⁵, που συμπεριλαμβάνει την ιατρική περίθαλψη, τη σύνταξη λόγω γήρατος ή αναπηρίας κλπ..

Περαιτέρω, ο Κανονισμός 2.7 MLC ορίζει ότι κάθε συμβαλλόμενο Κράτη θα πρέπει να απαιτεί από όλα τα πλοία υπό τη σημαία του να απασχολείται επαρκής αριθμός ναυτικών στο πλοίο έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι λειτουργεί αποτελεσματικά και με ασφάλεια, χωρίς όμως να προσδιορίζει με ακρίβεια τον αριθμό αυτό. Ο αριθμός αυτός καθορίζεται από τα συμβαλλόμενα Κράτη.

Ο πλοιοκτήτης έχει ακόμα την υποχρέωση βάσει του Κανονισμού 1.3.1 MLC να προσλάβει ναυτικούς με πιστοποιημένη εκπαίδευση και όλα τα προσόντα για να φέρουν εις πέρας τα καθήκοντα που τους έχουν ανατεθεί. Επιπρόσθετα, βάσει του Κανονισμού 1.3.2 οι ναυτικοί για να εργαστούν στο πλοίο αναψυχής θα πρέπει να έχουν ολοκληρώσει με επιτυχία εκπαίδευση για την προσωπική ασφάλεια επί πλοίου.

Σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Πρότυπο A2.3.3 MLC, κάθε μέλος της Σύμβασης αναγνωρίζει ότι το πρότυπο κανονικών ωρών εργασίας για τους ναυτικούς είναι οι τελευταίοι να εργάζονται 8 ώρες ημερησίως, με μία ημέρα ανάπαυσης την εβδομάδα και ανάπαυση στις δημόσιες αργίες. Σε κάθε περίπτωση, ανώτατο όριο ωρών εργασίας είναι οι 14 ώρες το 24ώρο ή οι 72 ώρες την εβδομάδα ενώ αντίστοιχα κατώτατο όριο ωρών ανάπαυσης είναι οι 10 ώρες ανά 24 ώρο και οι 77 ώρες την εβδομάδα¹³⁶. Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα ανωτέρω εξασφαλίζονται για όλους τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοίο αναψυχής, κάτι που δεν συμβαίνει πάντα και το πλήρωμα αντίστοιχα οφείλει να έχει ξεκουραστεί κατάλληλα κατά τη διάρκεια των ωρών αυτών¹³⁷. Η ρήτρα 6b MYBA υπογραμμίζει το δικαίωμα του

¹³⁴ Οδηγία B2.2.2-B2.2.4 MLC.

¹³⁵ Κανονισμός 4.5 MLC.

¹³⁶ Πρότυπο A3.2.5 α και β αντίστοιχα, MLC.

¹³⁷ Σχετική υποχρέωση υπάρχει στο άρθρο 26.1.3 του LY3 παρ.3.

πληρώματος για επαρκή ανάπαυση και παράλληλα με τη ρήτρα 4α μειώνεται ο χρόνος εργασίας του πληρώματος του πλοίου αναψυχής, καθώς συμφωνείται να μην ταξιδεύει για πάνω από 6 ώρες την ημέρα.

1.2 Το ζήτημα των χώρων διαμονής του πληρώματος

Το κυριότερο ζήτημα όσον αφορά την εφαρμογή της MLC στα πλοία αναψυχής είναι εκείνο που αφορά τη διαμονή του πληρώματος στο πλοίο, ιδίως όσον αφορά στο μέγεθος της καμπίνας, δεδομένου ότι τα πλοία αναψυχής έχουν πολύ μικρή χωρητικότητα συγκριτικά με τα εμπορικά πλοία που μεταφέρουν φορτίο ή τα μεγάλα επιβατηγά πλοία. Σύμφωνα με μελέτη που πραγματοποίησε η ICOMIA¹³⁸ σε συνεργασία με άλλους φορείς που ασχολούνται με πλοία αναψυχής όπως η MYBA, η SYBAss¹³⁹ και η PYA¹⁴⁰, τα πλοία αναψυχής ολικής χωρητικότητας έως 1000 κοχ επηρεάζονται αρνητικά από την υποχρεωτική εφαρμογή των διατάξεων της MLC σχετικά με τη διαμονή του πληρώματος¹⁴¹. Προκειμένου να συμμορφωθούν προς τις επιταγές της διεθνούς σύμβασης θα έπρεπε να μειωθεί κατά πολύ ο διαθέσιμος για τους επιβάτες χώρος των πλοίων αναψυχής.

Ειδικότερα, το πρότυπο A3. 1 MLC προβλέπει ότι θα πρέπει να παρέχονται ξεχωριστοί κοιτώνες για άνδρες και γυναίκες (A3.1.9 β), οι κοιτώνες θα πρέπει να έχουν επαρκές μέγεθος και κατάλληλο εξοπλισμό έτσι ώστε να εξασφαλίζεται λογική άνεση και να διευκολύνεται η ευταξία (Πρότυπο A3.1.9 γ MLC) και σε κάθε περίπτωση πρέπει να παρέχεται ξεχωριστή κλίνη σε κάθε ναυτικό (Πρότυπο A3.1.9) . Το ύψος μέσα στην καμπίνα θα πρέπει να φτάνει τουλάχιστον τα 2 μέτρα και 3 εκατοστά (Πρότυπο A3.1.6α MLC), ενώ το εμβαδόν του δαπέδου σε μονές κλίνες πλοίων κάτω των 3000 κοχ δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από 4,5 τ.μ. (Πρότυπο A3 1.στ (αα) MLC). Πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω των 200 κοχ μπορούν να εξαιρεθούν από τη σχετική με το εμβαδόν του δαπέδου υποχρέωση δυνάμει του Προτύπου A3.1.20 MLC.

¹³⁸ International Council of Marine Industry Associations, περισσότερες πληροφορίες διαθέσιμες στο: <http://www.icomia.com/library/Default.aspx> (τελευταία πρόσβαση: 25/11/2017).

¹³⁹ Superyachts Builders Association, περισσότερες πληροφορίες διαθέσιμες στο: <https://www.sybass.org> (τελευταία πρόσβαση: 25/11/2017).

¹⁴⁰ Professional Yachting Association, περισσότερες πληροφορίες διαθέσιμες στο: <https://www.pya.org/home.aspx> (τελευταία πρόσβαση: 25/11/2017).

¹⁴¹ M.Maritime Labour Convention 2006, σελ. 90.

Πολλές φορές, επομένως, η εφαρμογή των διατάξεων της MLC στα πλοία αναψυχής δεν είναι πρακτικά δυνατή, ειδικά όσον αφορά τη διαμονή του πληρώματος. Το διεθνές ερευνητικό κέντρο ναυτικών¹⁴², δημοσίευσε το 2011 μελέτη σύμφωνα με την οποία μόνο το 48% των ερωτηθέντων ναυτικών είναι ικανοποιημένοι με το μέγεθος της καμπίνας που τους παρέχεται για διαμονή στο πλοίο¹⁴³. Παράλληλα, σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία της ίδιας μελέτης οι ναυτικοί που απασχολούνται σε μεγάλα πλοία αναψυχής δουλεύουν κατά μέσο όρο 8.6 ώρες την ημέρα όταν το πλοίο ναυλοχεί χωρίς να έχει επιβάτες και 14.3 ώρες την ημέρα όταν βρίσκεται εν πλω με επιβάτες.

Σε αυτή την περίπτωση, η ίδια η MLC, δυνάμει των άρθρου VI παρ.3, επιφυλάσσει στα μέλη τη δυνατότητα που δεν μπορούν να εφαρμόσουν τα δικαιώματα και τις αρχές που παρατίθενται στο Μέρος Α του Κώδικα, να εφαρμόσουν το Μέρος Α μέσω διατάξεων στους νόμους και τους Κανονισμούς τους, ή μέσω άλλων μέτρων ουσιωδώς ισοδύναμων προς τις διατάξεις του Μέρους Α. Το αν ένας νόμος, κανονισμός ή μέτρο είναι ουσιωδώς ισοδύναμο προς το Μέρος Α κρίνεται βάσει των κριτηρίων του άρθρου VI παρ.4. Όσον αφορά στους χώρους διαμονής για το πλήρωμα των πλοίων αναψυχής, η MCA έκανε χρήση αυτού του δικαιώματος, θεσπίζοντας ουσιωδώς ισοδύναμα μέτρα στον LY3.

2. Η Σύμβαση STWC και ο Κώδικας ISM

Η σύμβαση STWC, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1984 και κυρώθηκε από την Ελλάδα με το ν. 1314/1983, προβλέπει τα ελάχιστα προαπαιτούμενα σχετικά με την εκπαίδευση και την πιστοποίηση των ναυτικών. Η ανωτέρω σύμβαση τροποποιήθηκε το 1995 καθώς και το 2010 στη Μανίλα, τροποποίηση που έγινε δεκτή στην Ελλάδα με το π.δ. 79/2012. Η STWC του 1995 επιτρέπει στα συμβαλλόμενα κράτη να προβλέπουν στη νομοθεσία τους εναλλακτικές μεθόδους εκπαίδευσης και πιστοποίησης ναυτικών που επανδρώνουν κάποιους ειδικούς τύπους πλοίων, αρκεί να είναι ποιοτικά αντίστοιχες με εκείνα της Σύμβασης.

Μία από τις σημαντικότερες τροποποιήσεις που έγιναν το 2010 ήταν ότι τα προβλεπόμενα στη σύμβαση αυτή όρια που αφορούσαν την ξεκούραση των ναυτικών τροποποιήθηκαν προκειμένου να προσαρμοστούν προς εκείνα που τίθενται από την MLC.

¹⁴² Seafarers International Research Center (SIRC) of Cardiff University.

¹⁴³ N Bailey, N Ellis, H Sampson, 'Living and Working Conditions in the Large Yacht Sector', SIRC Symposium, Cardiff University, 6-7 July 2011, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα: <http://www.sirc.cf.ac.uk/Uploads/Symposium/SIRC%20Symposium%20Proceedings%202011.pdf> (τελευταία πρόσβαση: 24/11/2017)

Όπως προαναφέρθηκε, το άρθρο IX της STWC δίνει τη διακριτική ευχέρεια στα συμβαλλόμενα Κράτη να υιοθετήσουν για ένα συγκεκριμένο είδος πλοίων, διαφορετικές διαδικασίες εκπαίδευσης και πιστοποίησης από αυτές που προβλέπει η Σύμβαση, αρκεί να μην αποκλίνουν ιδιαίτερα. Το Η. Βασίλειο έκανε χρήση αυτής της διακριτικής ευχέρειας αφού υιοθέτησε τους Merchant Shipping (Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure) Regulations το 1998, με τους οποίους τέθηκε σε ισχύ ο Κώδικας Πρακτικής για την Ασφάλεια των μεγάλων Εμπορικών Ιστιοφόρων και Μηχανοκίνητων Πλοίων¹⁴⁴.

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων¹⁴⁵, σύμφωνα με το άρθρο 1.2.1 έχει ως σκοπό τη διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, την πρόληψη τραυματισμών και απώλειας ζωής και την αποφυγή πρόκλησης ζημίας στο θαλάσσιο περιβάλλον καθώς και σε ιδιοκτησία. Ο εν λόγω Κώδικας υιοθετήθηκε από τον IMO το 1993 και το 1994 ενσωματώθηκε στη SOLAS ως Κεφάλαιο IX. Ο Κώδικας έχει εφαρμογή σε όλα τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω. Ο Κώδικας ISM απευθύνεται σε πλοιοκτήτες και διαχειριστές πλοίων και απαιτεί από αυτούς να υιοθετήσουν ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης¹⁴⁶ και να ορίσουν κάποιο πρόσωπο υπεύθυνο για την επίβλεψή του Συστήματος αυτού¹⁴⁷, να διασφαλίσουν ότι υπάρχουν τα ακόλουθα: α) υλικοτεχνική υποστήριξη¹⁴⁸, β) καλές πρακτικές ασφαλείας τόσο στη στεριά όσο και εν πλω και γ) καλή επικοινωνία πλοίου με τις υπηρεσίες στην ξηρά και να καθορίσουν τις διαδικασίες που πρέπει να τηρηθούν εν ώρα ανάγκης¹⁴⁹.

Επιπρόσθετα, ο Κώδικας απαιτεί από τα Κράτη να δημιουργήσουν συστήματα πιστοποίησης και ελέγχου των πλοίων, ο οποίος θα διενεργείται είτε από κάποια αρχή του Κράτους της σημαίας του πλοίου ή από κάποιο νηογνώμονα. Μετά από τον εν λόγω έλεγχο, κάθε πλοίο αποκτά ένα Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης¹⁵⁰, το οποίο είναι έγκυρο για 5

¹⁴⁴ Code of Practice for the Safety of Large Commercial Sailing and Motor Vessels.

¹⁴⁵ IMO, International Safety Management Code with Guidelines for its Implementation, έκδοση 2014 διαθέσιμο στην ιστοσελίδα:
<http://www.imo.org/en/Publications/Documents/Newsletters%20and%20Mailers/Mailers/IC117E.pdf> (τελευταία πρόσβαση: 23/11/2017)

¹⁴⁶ Safety Management System (SMS) Άρθρο 1.1.4 ISM Code.

¹⁴⁷ Άρθρο 4 ISM Code. Έτσι ο Κώδικας διασφαλίζει ότι υπάρχει ένας σύνδεσμος μεταξύ του πλοιοκτήτη στη στεριά και του πληρώματος επάνω στο πλοίο.

¹⁴⁸ Άρθρο 6 ISM Code

¹⁴⁹ Άρθρα 7-10 ISM Code.

¹⁵⁰ Safety Management Certificate (εφεξής SMC).

έτη με έναν ενδιάμεσο έλεγχο. Το πλοίο πρέπει να φέρει εις το πρωτότυπο το ανωτέρω πιστοποιητικό. Επομένως, όλα τα πλοία αναψυχής με ολική χωρητικότητα άνω των 500 κόρων οφείλουν να υπόκεινται στον ανωτέρω έλεγχο και να φέρουν το SMC.

Στο άρθρο 6 παρ. 2 του Κώδικα ISM υπογραμμίζεται ότι κάθε πλοίο θα πρέπει να είναι επανδρωμένο με ναυτικούς που διαθέτουν πιστοποίηση για τα προσόντα τους και όλα τα ιατρικά δικαιολογητικά, σύμφωνα με όσα υπαγορεύει η διεθνής αλλά και η εθνική νομοθεσία. Η STWC, επομένως, υπαγορεύει τους κανόνες αυτούς για την πιστοποίηση και εκπαίδευση που αναφέρονται στον Κώδικα ISM. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να διασφαλίζουν ότι τόσο οι ναυτικοί όσο και οι αξιωματικοί του πλοίου φέρουν τα απαραίτητα πιστοποιητικά που αποδεικνύουν ότι διαθέτουν τα προσόντα για να φέρουν εις πέρας τα καθήκοντα που έχουν αναλάβει επάνω στο πλοίο¹⁵¹. Κάθε πλοίο αναψυχής ολικής χωρητικότητας 500 κόρων, οφείλει να είναι εφοδιασμένο με το πιστοποιητικό ISM.

Πολλές φορές η συμμόρφωση προς τον Κώδικα ISM χρησιμοποιείται ως απόδειξη για την αξιοπλοΐα του πλοίου, ειδικά σε υποθέσεις ασφαλιστικού δικαίου με εφαρμοστέο δίκαιο το αγγλικό, όπου κατά το MIA 1906 ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την υποχρέωση να καταβάλει ασφάλισμα αν το πλοίο είναι αναξιόπλοο και ο ασφαλισμένος το αποκρύψει.

3.Η Διεθνής Σύμβαση SOLAS και ο Κώδικας ISPS

Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα¹⁵², προστατεύει με μια σειρά από ρυθμίσεις που αφορούν την κατασκευή των πλοίων και τον εξοπλισμό ασφαλείας που πρέπει να φέρουν, καθώς και τον τρόπο που πρέπει να πλέουν έτσι ώστε να αποφεύγονται τα ναυτικά ατυχήματα, τη ζωή στη θάλασσα. Το κράτος σημαίας του κάθε πλοίου θα πρέπει να εξασφαλίζει τη συμμόρφωσή του προς τις επιταγές της Σύμβασης. Το 2002 ο IMO τροποποίησε τη Σύμβαση SOLAS, όπου και απαιτούνταν η μετασκευή των πλοίων έτσι να ενισχυθεί η ασφάλεια. Η εφαρμογή αυτών των τροποποιήσεων έγινε μέσα από το Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων¹⁵³. Ο ISPS εφαρμόζεται και σε πλοία αναψυχής με ολική χωρητικότητα άνω των 500 κόρων εφόσον ταξιδεύουν σε τουλάχιστον 2 χώρες, σύμφωνα με τον LY3. Κατά τα προβλεπόμενα σε αυτόν, κάθε πλοίο θα πρέπει να

¹⁵¹ SOLAS, Reg.I/10, Regs.II/1, II/2 and II/3.

¹⁵² IMO, International Convention on the Safety of Life at Sea, (εφεξής SOLAS) 1974, όπως τροποποιήθηκε

¹⁵³ International Ship and Port Facility Code,

επιθεωρείται για την ασφάλεια του και να διαθέτει ένα σχέδιο ασφαλείας, στο οποίο μάλιστα ορίζεται και ένας αξιωματικός ασφαλείας του πλοίου, συνήθως ο πλοίαρχος, ο οποίος είναι υπεύθυνος για τις σχετικές ασκήσεις ετοιμότητας και τις εκπαιδεύσεις. Άλλη υποχρέωση του τελευταίου είναι η αξιολόγηση του κινδύνου στα λιμάνια που προσεγγίζονται. Αν ο αξιωματικός ασφαλείας που θα διοριστεί είναι διαφορετικό πρόσωπο από εκείνο του πλοίαρχου και πάλι ο πλοίαρχος φέρει την τελική ευθύνη για την ασφάλεια του πλοίου. Σε πολλά P&I Club πλέον είναι βασικός όρος προκειμένου να παρασχεθεί ασφαλιστική κάλυψη το πλοίο να φέρει έγκυρο έγγραφο που να πιστοποιεί τη συμμόρφωση προς τον Κώδικα ISPS.

4.Η οδηγία 2009/45/EK

Ιδιαίτερα σημαντική για την ασφάλεια των επιβατών επί των πλοίων είναι και η οδηγία 2009/45/EK¹⁵⁴, η οποία είχε ως σκοπό τη δημιουργία ενός ενιαίου επίπεδου ασφάλειας της ζωής και της περιουσίας τόσο στα επιβατηγά πλοία, όσο και στα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη (άρθρο 1). Η οδηγία αυτή εφαρμόζεται σε κάθε επιβατηγό πλοίο, όπου ως επιβατηγό θεωρείται το πλοίο που μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες, ενώ ο όρος επιβάτης χρησιμοποιείται υπό την ίδια ακριβώς έννοια που έχει στο ν.4256/2014 για τα πλοία αναψυχής.

Επομένως, σύμφωνα με το άρθρο 2 στ. ια της οδηγίας ως επιβάτης νοείται κάθε άτομο επάνω στο πλοίο εκτός από τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος ή άλλα άτομα που απασχολούνται ή έχουν προσληφθεί υπό οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο για τις ανάγκες του εν λόγω πλοίου και τα παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους. Περαιτέρω, κατά το άρθρο 3 παρ. 2 της ανωτέρω οδηγίας προβλέπεται ότι η οδηγία εφαρμόζεται και σε πλοία αναψυχής που έχουν ή πρόκειται να έχουν πλήρωμα και μεταφέρουν περισσότερους από 12 επιβάτες για εμπορικούς σκοπούς.

Βασική υποχρέωση των ανωτέρω πλοίων κατά την οδηγία είναι η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της SOLAS, ιδίως σε εκείνες που αναφέρονται στην κατασκευή, την ευστάθεια και τον εξοπλισμό πυροπροστασίας. Η σύμβαση, επίσης, αναφέρεται επίσης στον αναγκαίο εξοπλισμό που πρέπει να υπάρχει σε περίπτωση ατυχήματος, όπως σωσίβιοι λέμβοι και ατομικά σωσίβια, ειδικά για τα παιδιά. Παράλληλα, προβλέπεται ότι κάθε νεότευκτο επιβατηγό πλοίο, υπό την έννοια της παρούσας οδηγίας, θα ελέγχεται προκειμένου να διαπιστωθεί η συμμόρφωσή του προς αυτή και θα του παρέχεται πιστοποιητικό ασφαλείας του πλοίου, με χρονική διάρκεια το ένα έτος.

¹⁵⁴ Οδηγία 2009/45 ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, 06.08.2009.

Με αυτό τον τρόπο διασφαλίζεται, σε ευρωπαϊκό επίπεδο τουλάχιστον, η τήρηση από τα πλοία των ελάχιστων απαιτήσεων ασφαλείας που προβλέπονται στη SOLAS, αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις δεν είναι πρακτική η εφαρμογή της Σύμβασης.

5. Ο LY3 (Large Commercial Yacht Code)

Η Βρετανική Ακτοφυλακή προτρέπει¹⁵⁵ τόσο τα επαγγελματικά όσο και τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής να συμμορφώνονται προς τον LY3, καθώς ο τελευταίος περιλαμβάνει συστάσεις που αφορούν τα απαραίτητα μέτρα που πρέπει να λάβει κάθε πλοίο αναψυχής, ανάλογα με τις διαστάσεις του, για την ασφάλεια στη θάλασσα, καθώς και προληπτικά μέτρα για τη ρύπανση. Ο LY3 είναι ένας κώδικας με πρακτικές που εκδόθηκε από την MCA για κάθε πλοίο αναψυχής ολικού μήκους 24 μέτρων το οποίο εκναυλώνεται και δεν μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες. Ο LY3 αντικατέστησε τον προηγούμενο κώδικα LY2 στις 20 Αυγούστου του 2013. Σκοπός είναι να υιοθετήσει τα πρότυπα και τους κανόνες που προβλέπονται σε διεθνείς συμβάσεις και να τα προσαρμόσει στις ιδιαιτερότητες των πλοίων αναψυχής. Επιπλέον, στόχος του Κώδικα είναι να συμπληρώσει κενά που δημιουργούνται όταν δεν είναι πρακτική η εφαρμογή Διεθνών Συμβάσεων, όπως λ.χ. η SOLAS και η MLC.

Επιπρόσθετα, ο LY3 περιέχει αντίστοιχες ρυθμίσεις με τον Κώδικα ISM για το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης πλοίων. Έτσι, στα πλοία αναψυχής με ολική χωρητικότητα κάτω των 500 κόρων, όπου και εφαρμόζεται ο LY3, το πρόσωπο που επιβλέπει την υιοθέτηση του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης και αποτελεί το σύνδεσμο μεταξύ του πλοιοκτήτη και του πληρώματος είναι ο πλοίαρχος.

Παράλληλα, ο LY3 εξασφαλίζει τη συμμόρφωση προς τις επιταγές του Κανονισμού 2.7 MLC. Ειδικότερα, το άρθρο 26 περιέχει οδηγίες σχετικά με τον αριθμό των ναυτικών που πρέπει να απασχολούνται στα ανωτέρω πλοία, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι λειτουργούν με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα. Τα πλοία αυτά φέρουν μαζί τους ένα Πιστοποιητικό Ασφαλούς Επάνδρωσης (Safe Manning Certificate), το οποίο εκδίδεται από την MCA. Στο άρθρο 26.4.2 LY3, όμως, υπογραμμίζεται ότι ο ελάχιστος αριθμός των ναυτικών καθορίζεται λαμβάνοντας υπόψη την ασφαλή λειτουργία του πλοίου αναψυχής υπό κανονικές συνθήκες. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τη ρύθμιση στο Πρότυπο A2.7.1 MLC, όπου προβλέπεται ο καθορισμός του αριθμού των ναυτικών να γίνεται με βάση την ασφαλή λειτουργία σε κάθε περίπτωση. Έτσι, μπορεί η επάνδρωση του πλοίου αναψυχής να θεωρείται επαρκής κατά τον LY3, όχι, όμως, και κατά τις διατάξεις της MLC. Επιπρόσθετα, το άρθρο 26.2.3. απαριθμεί

¹⁵⁵ Maritime and Coastguard Agency (εφεξής MCA)

κάποιους παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για την ασφαλή επάνδρωση των πλοίων αναψυχής, όπως το μέγεθος του πλοίου αναψυχής και η διάρκεια του ταξιδιού.

Τα άρθρα 21Α και 21Β LY3 αναφέρονται στη διαμονή των μελών του πληρώματος στα πλοία αναψυχής και υιοθετήθηκαν από την MCA, δυνάμει των άρθρων VI παρ. 3 και 4 MLC, προκειμένου να διασφαλιστεί η εφαρμογή του Πρότυπου A3.1 του προτύπου της ανωτέρω σύμβασης κατά το δυνατόν και στα πλοία αναψυχής, όπου και υπήρχαν πρακτικές δυσκολίες. Το άρθρο 21 Α αφορά πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω από 200 κοχ ενώ το άρθρο 21 Β πλοία με ολική χωρητικότητα 200 κοχ και άνω. Γενικότερα προβλέπεται ότι δεν χρειάζεται να παρέχεται ξεχωριστός κοιτώνας σε κάθε μέλος του πληρώματος, μόνο ξεχωριστή κλίνη, ενώ ξεχωριστοί κοιτώνες παρέχονται σε άνδρες και γυναίκες (άρθρο 21Α. 10. 4 LY3) Το άρθρο 21Α10.1 αναπαράγει πιστά τη ρύθμιση του Προτύπου A3.9.1 c ορίζοντας ότι αν και δεν προβλέπεται συγκεκριμένο μέγεθος για τους κοιτώνες του πληρώματος, θα πρέπει να είναι επαρκούς μεγέθους και καταλλήλως εξοπλισμένα έτσι ώστε να εξασφαλίζεται λογική άνεση και να διευκολύνεται η ευταξία. Για τα πλοία αναψυχής με μικρότερη χωρητικότητα από 200 κοχ, το ύψος του κοιτώνα θα πρέπει να είναι επαρκές και σε κάθε περίπτωση όχι κάτω από 1 μ. και 90 εκ. σε χώρους όπου το πλήρωμα παραμένει όρθιο αρκετές ώρες (άρθρο 21 Α.3.2 LY3). Για πλοία αναψυχής χωρητικότητας άνω των 200 κοχ το ύψος του κοιτώνα πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 μ. και 3 εκ. όπως προβλέπει και η MLC (άρθρο 21 Β.3.1).

Επιπρόσθετα, το εμβαδόν του δαπέδου σε μονόκλινους κοιτώνες δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από 3, 6 τ.μ. για πλοία αναψυχής 200 έως 1250 κοχ (άρθρο 21Β.8 LY3), ενώ για πλοία αναψυχής χωρητικότητας πάνω από 1250 κοχ αλλά κάτω από 3000 κοχ. το εμβαδόν αυτό αυξάνεται στα 4,5 τ.μ (άρθρο 21Β 8.2.10 LY3). Τα πλοία με χωρητικότητα άνω των 3000 κοχ πρέπει να συμμορφώνονται προς τον κανονισμό 3.1 MLC ως έχει. (άρθρο 21Β 8.5), καθώς είναι αρκετά μεγάλων διαστάσεων και δεν θα υπάρχουν πρακτικά προβλήματα στην εφαρμογή της ανωτέρω σύμβασης, με επιφύλαξη το θέμα της παροχής ξεχωριστού κοιτώνα σε κάθε μέλος του πληρώματος.

6. Ο Κώδικας 12-36 για τους επιβάτες πλοίων αναψυχής (The Passenger Yacht Code)

Καθώς ο LY3 εφαρμόζεται σε πλοία αναψυχής που μεταφέρουν έως και 12 επιβάτες, το 2010 το Red Ensign Group of Registries (REG), δημοσίευσε τον κώδικα 12-36 για τους επιβάτες πλοίων αναψυχής (the Passenger Yacht Code), που εφαρμόζεται σε επαγγελματικά ή ιδιωτικά πλοία αναψυχής, ανεξαρτήτως διαστάσεων, που μεταφέρουν παραπάνω από 12 και λιγότερους από 36 επιβάτες, αλλά δεν μεταφέρουν φορτίο. Η Βρετανική κυβέρνηση παρουσίασε τον κώδικα

αυτό, στον Διεθνή Οργανισμό Ναυσιπλοΐας (εφεξής IMO¹⁵⁶), ως αντίστοιχο της SOLAS¹⁵⁷ και της STCW¹⁵⁸. Τα πλοία που μεταφέρουν πάνω από 36 επιβάτες θεωρούνται επιβατηγά πλοία και η δραστηριότητά τους εμπίπτει στο πεδίο ρύθμισης της SOLAS.

Κεφάλαιο 4^ο : Η Ασφάλιση Πλοίων Αναψυχής

Στο παρόν κεφάλαιο γίνεται συνοπτική ανάλυση των ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζει η ασφάλιση πλοίων αναψυχής, τόσο στο ελληνικό όσο και στο αγγλοσαξωνικό δίκαιο. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι Ρήτρες του Ινστιτούτου για την ασφάλιση πλοίων αναψυχής, οι οποίες διαμορφώθηκαν για να καλύψουν τις ασφαλιστικές ανάγκες των ανωτέρω πλοίων.

1. Η ασφάλιση πλοίων αναψυχής στο ελληνικό δίκαιο

Κατά το άρθρο 14 παρ. 4 του ν. 4256/2014, η μετακίνηση και κυκλοφορία των επιβατηγών πλοίων και των μικρών σκαφών αναψυχής επιτρέπεται μόνο αν αυτά είναι ασφαλισμένα. Πιο συγκεκριμένα τα πλοία με ολική χωρητικότητα ίση ή μεγαλύτερη των 300 κοχ υποχρεούνται να είναι ασφαλισμένα σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 6/2012 (Α'7), με το οποίο ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο η οδηγία 2009/20/EK, σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις.

Για πλοία με ολική χωρητικότητα μικρότερη των 300 κοχ υπάρχει εκ του νόμου υποχρέωση ασφάλισης της αστικής ευθύνης για σωματικές βλάβες ή θάνατο επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία με ασφαλιστικό ποσό 50.000 ευρώ ανά επιβάτη. Το εν λόγω ποσό δεν μπορεί να είναι κατώτερο από 500.000 ευρώ ανά συμβάν¹⁵⁹. Παράλληλα είναι υποχρεωτική η ασφάλιση αστικής ευθύνης για υλικές ζημιές επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία καθώς και για πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης, με ασφαλιστικό ποσό και στις δύο περιπτώσεις τις 150.000 ευρώ.

¹⁵⁶ International Maritime Organisation (εφεξής IMO)

¹⁵⁷ IMO, International Convention for the Safety of Life at Sea , 1974 (εφεξής SOLAS).

¹⁵⁸ IMO, *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, 1978 (εφεξής STWC).

¹⁵⁹ Άρθρο 14 παρ. 4 στ. ββ (i) του Ν. 4256/2014

Επιπρόσθετα, ο κύριος του πλοίου αναψυχής δύναται να ασφαλίσει το πλοίο αναψυχής και τον εξοπλισμό του (hull and machinery). Σ' αυτή την περίπτωση, έχουμε θαλάσσια ασφάλιση. Η θαλάσσια ασφάλιση στο ελληνικό δίκαιο διέπεται από τις σχετικές διατάξεις του ΚΙΝΔ και το ν.2496/1997¹⁶⁰. Η θαλάσσια ασφάλιση είναι ασφάλιση καταρχήν κατά παντός κινδύνου. Αξίζει να σημειωθεί ότι στη θαλάσσια ασφάλιση λαμβάνουμε υπόψιν την αρχική ασφαλιστική αξία, δηλαδή την χρηματική αποτίμηση του ασφαλιστικού συμφέροντος κατά το χρόνο σύναψης της ασφαλιστικής σύμβασης (Άρθρο 268 ΚΙΝΔ). Υπάρχει, βέβαια και δυνατότητα συμβατικής αποτίμησης της ασφαλιστικής αξίας (Άρθρο 268 εδ. β' ΚΙΝΔ). Για τη συμβατική αποτίμηση της ασφαλιστικής αξίας απαιτείται ρητή συμφωνία των συμβαλλομένων μερών η οποία περιβάλλεται τον έγγραφο τύπο. Η συμφωνία αυτή μπορεί να προσβληθεί μόνο για απάτη και απειλή, όχι για πλάνη, όπως προβλέπεται στην αντίστοιχη διάταξη του Ασφ. Ν. για τη συμβατική αποτίμηση της ασφαλιστικής αξίας στη χερσαία ασφάλιση (άρθρο 268 ΚΙΝΔ και 16 παρ. 3 Ασφ. Ν). Η ασφαλιστική αποτίμηση στη θαλάσσια ασφάλιση βοηθά στην ταχύτερη εκκαθάριση της ασφαλιστικής σχέσεως, κρίσιμη προκειμένου το κεφάλαιο να επενδυθεί ξανά στη ναυτιλία.

Η θαλάσσια ασφάλιση είναι ασφάλιση ζημιών, οπότε και ισχύει η αρχή του αποζημιωτικού χαρακτήρα της ασφάλισης¹⁶¹. Ανώτατο χρηματικό όριο ευθύνης του ασφαλιστή είναι το ασφαλιστικό ποσό.

Ο ασφαλιστής έχει δικαίωμα ασφαλιστικής υποκατάστασης (άρθρο 14 Ασφ. Ν). Προϋπόθεση είναι να υπάρχει αξίωση του ασφαλισμένου έναντι τρίτων και ο ασφαλιστής να κατέβαλλε στο λήπτη το ασφάλισμα. Έτσι ο ασφαλιστής δικαιούται να ασκήσει ευθεία αγωγή κατά τρίτου, ενώ μπορεί να προβάλλει κάθε ένσταση που θα είχε ο λήπτης έναντι των τρίτων.

2. Η ασφάλιση πλοίων αναψυχής στο αγγλικό δίκαιο

Η ασφάλιση των πλοίων αναψυχής στο αγγλικό δίκαιο, υπόκειται, όπως συμβαίνει και με κάθε άλλο πλοίο, στις βασικές αρχές του αγγλικού δικαίου θαλάσσιας ασφάλισης και ειδικότερα σε όσα προβλεπόταν στο MIA 1906 προγενέστερα και πλέον στο MIA 2015¹⁶². Τόσο τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής όσο και τα επαγγελματικά διαθέτουν ασφάλιση σκάφους και εξοπλισμού (hull and machinery), ενώ για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής είναι απαραίτητη,

¹⁶⁰ Ν. 2496/1997 Ασφαλιστική σύμβαση, τροποποιήσεις της νομοθεσίας για την ιδιωτική ασφάλιση και άλλες διατάξεις. (ΦΕΚ 87/τ.Α'/16.5.1997).

¹⁶¹ ΟΛΑΠ 6/1990.ΝΟΜΟΣ

¹⁶² Marine Insurance Act (MIA) 1906 και 2015.

επίσης, η ασφάλιση αστικής ευθύνης (P&I cover¹⁶³) ή η ειδική ασφάλιση για μακροχρόνιες περιόδους επισκευής ή μετατροπών¹⁶⁴. Για τα πλοία αναψυχής που διαθέτουν πλοίαρχο και πλήρωμα υπάρχει και υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης του εργοδότη¹⁶⁵.

Όσον αφορά στη θαλάσσια ασφάλιση σκάφους και εξοπλισμού, ο λήπτης της ασφάλισης θα πρέπει να συμπεριλάβει στην προσυμβατική δήλωση κάθε ουσιαστικό περιστατικό που γνωρίζει ή όφειλε να γνωρίζει. Στην περίπτωση που ο κύριος του πλοίου αναψυχής είναι κάποιον φυσικό πρόσωπο, τότε έχει κριθεί ότι θα πρέπει ως λήπτης της ασφάλισης να συμπεριλάβει ότι εκείνος πραγματικά και προσωπικά γνωρίζει, υπάρχει δηλαδή ένα καθήκον αλήθειας¹⁶⁶. Αν όμως, όπως είναι και το σύνηθες, ο λήπτης της ασφάλισης είναι κάποια εταιρεία πλοίων αναψυχής, πάλι θα πρέπει να λάβουμε υπόψη τι πραγματικά γνωρίζει η εταιρεία, το ερώτημα είναι όμως ποιών προσώπων η γνώση μπορεί να αποδοθεί στην εταιρεία. Στην περίπτωση της εταιρείας με πλοία αναψυχής έχει νομολογιακά κριθεί ότι οι γνώσεις υπαλλήλων όπως ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης θεωρούνται γνώσεις που η εταιρεία οφείλει να έχει και άρα οφείλει να συμπεριλάβει στην προσυμβατική δήλωση¹⁶⁷. Νομολογιακά επίσης κρίθηκε, ότι η πρόθεση του ιδιοκτήτη να μείνει στο πλοίο αναψυχής, είτε ο ίδιος είτε το πλήρωμα, ενώσω δεν εκτελεί σύμβαση ναύλωσης, αποτελεί ουσιώδες περιστατικό που πρέπει να δηλωθεί στην προσυμβατική δήλωση¹⁶⁸.

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο περιλαμβάνει το όνομα και την περιγραφή του πλοίου αναψυχής, περιγραφή εξοπλισμού που τυχόν καλύπτεται από την ασφάλιση, το ασφαλιστικό ποσό, το ασφάλιστρο και τη διάρκεια της κάλυψης. Μπορεί να περιλαμβάνει επίσης όρους όπως τα γεωγραφικά όρια μέσα στα οποία υπάρχει κάλυψη, αν υπάρχει κάλυψη ενώ είναι ναυλωμένο ή ελλιμενισμένο κλπ. Στο συμβόλαιο, επίσης, πιθανόν να υπάρχουν και warranties σύμφωνα με τα άρθρα 33-41 του MIA 1906, όπως το warranty της αξιοπλοΐας (άρθρο 39). Βέβαια, τα περισσότερα ασφαλιστήρια συμβόλαια πλοίων αναψυχής δεν είναι για συγκεκριμένα ταξίδια και ως εκ τούτου το warranty της αξιοπλοΐας δεν είναι αυτονόητο, μπορεί όμως να έχει τεθεί ρητά από τα συμβαλλόμενα μέρη. Αν κάτι τέτοιο δεν έχει γίνει, και το πλοίο αναψυχής

¹⁶³ Protection and Indemnity Cover (P&I Cover).

¹⁶⁴ 1988 Institute Clauses for Builders Risks.

¹⁶⁵ 1969 Employers Liability Compulsory Insurance Act.

¹⁶⁶ Economides v Commercial Union Assurance Co plc [1998] QB 587.

¹⁶⁷ PCW Syndicates v PCW Reinsurers [1996] 1 Lloyd's Rep 241.

¹⁶⁸ Sharp v Sphere Drake Insurance (The Moonacre) [1992] 2 Lloyd's Rep 501.

ταξιδέψει καίτοι αναξιόπλοο, χωρίς να το γνωρίζει ο ασφαλιστής, ο τελευταίος δεν υποχρεούται να καταβάλλει ασφάλισμα για κάθε ζημία ή απώλεια που προήλθε εξαιτίας του γεγονότος αυτού.

Υπάρχουν πολλά νομολογιακά παραδείγματα σχετικά με την ασφάλιση πλοίων αναψυχής, όπου οι ασφαλιστές απαλλάχθηκαν από την υποχρέωση να καταβάλλουν ασφάλισμα εξαιτίας μιας παραβίασης ενός warranty. Στην υπόθεση *The Milasan*¹⁶⁹ το δικαστήριο έκρινε ότι οι κύριοι του πλοίου αναψυχής δεν κατάφεραν να συμμορφωθούν προς το warranty που έθεσαν οι ασφαλιστές ότι θα πρέπει ένας επαγγελματίας κυβερνήτης (skipper) να επιβλέπει συνεχώς το πλοίο αναψυχής. Στην υπόθεση *The Moonacre*, το δικαστήριο έκρινε ότι το γεγονός ότι τα μέρη του πληρώματος και ο κύριος του πλοίου χρησιμοποιούσαν το πλοίο για τη διαμονή τους ενώσω αυτό βρισκόταν σε επισκευή, αποτελεί παραβίαση του σχετικού warranty των ασφαλιστών, οι οποίοι απαλλάσσονται από την υποχρέωση για καταβολή ασφαλίسمatos για κάθε ζημία ή απώλεια που προκλήθηκε μετά την παραβίαση του warranty, ανεξάρτητα από το λόγο για τον οποίο προκλήθηκε.

2.1 Οι ρήτρες του Ινστιτούτου για τα Σκάφη Αναψυχής (The Institute Yacht Clauses)

Στο αγγλικό δίκαιο θαλάσσιας ασφάλισης, προκειμένου να υπάρχει ταχύτητα και ομοιομορφία στις συναλλαγές, είναι συχνό φαινόμενο η δημιουργία προδιατυπωμένων ρητρών θαλάσσιας ασφάλισης. Όσον αφορά στα πλοία αναψυχής, οι προδιατυπωμένες αυτές ρήτρες είναι οι ρήτρες του Ινστιτούτου για τα Σκάφη Αναψυχής (The Institute Yacht Clauses)¹⁷⁰ Πολύ σημαντικό είναι τα συμβαλλόμενα μέρη να προσέχουν τη διατύπωση των συγκεκριμένων ρητρών. Η πρώτη ρήτρα περιγράφει τον όρο πλοίο στον οποίο περιλαμβάνεται το σκάφος, οι μηχανές και κάθε εξοπλισμός ο οποίος θα πωλούταν μαζί με το σκάφος στην αγορά. Η δεύτερη ρήτρα περιγράφει αν το πλοίο αναψυχής είναι ασφαλισμένο ενώ βρίσκεται εν πλω ή αν είναι ελλιμενισμένο ή παροπλισμένο. Επιπρόσθετα, το πλοίο δεν έχει κάλυψη όταν υπάρχει εκ των προτέρων συμβόλαιο για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης ή ρυμούλκησης. Κάλυψη έχει μόνο αν οι εν λόγω υπηρεσίες προσφερθούν σε πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο (*in distress*).

¹⁶⁹ *Brownsville Holdings Ltd v Adamjee Insurance Co Ltd (The Milasan)* [2000] 2 Lloyds Rep 458. Παρόμοια έκρινε το δικαστήριο και στην υπόθεση *GE Frankona Reinsurance Ltd v CMM Trust No 1400 (The Newfoundland Explorer)* [2006] Lloyds Rep IR 704.

¹⁷⁰ The Institute Yacht Clauses (1/11/85)(εφεξής IYC)

Το πλοίο καλύπτεται σύμφωνα με τη ρήτρα 4 και όταν είναι παροπλισμένο, όχι όμως και όταν χρησιμοποιείται για διαμονή, όταν η έκταση των επισκευών είναι πολύ μεγάλη ή υπάρχουν μετατροπές¹⁷¹. Στις περιπτώσεις αυτές, η ασφαλιστική κάλυψη θα ισχύει μόνο αν ενημερωθεί ο ασφαλιστής και με κάποια αύξηση του ασφαλιστρού. Άλλες ρήτρες που χρησιμοποιούνται συνήθως σε ασφαλιστήρια συμβόλαια πλοίων αναψυχής είναι οι ακόλουθες:

2.1.1 Η τήρηση των γεωγραφικών ορίων

Με τη ρήτρα 3.1 IYC, ο λήπτης της ασφάλισης αναλαμβάνει την υποχρέωση να μην πλέει εκτός των γεωγραφικών ορίων που περιγράφονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση και συμφωνία με τον ασφαλιστή. Διαφορετικά, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την υποχρέωση καταβολής ασφαλίματος¹⁷². Η ρήτρα 3.2 απαγορεύει στο λήπτη της ασφάλισης να ναυλώσει το πλοίο αναψυχής χωρίς να λάβει άδεια από τους ασφαλιστές. Ακόμα, όμως, και αν υπάρχει η σχετική άδεια από τους ασφαλιστές, είναι συχνό φαινόμενο εκείνοι να επιτρέπουν τη ναύλωση μόνο για λόγους αναψυχής και να θέτουν ως όρο να βρίσκονται στο πλοίο είτε ο ίδιος ο εκναυλωτής, είτε κάποιος κυβερνήτης που θα έχει προσληφθεί από εκείνον¹⁷³.

2.1.2 Η ρήτρα ταχύτητας

Σε πολλά ασφαλιστήρια συμβόλαια υπάρχει η ρήτρα 5.1 IYC, σύμφωνα με την οποία η ανώτατη ταχύτητα του πλοίου αναψυχής δεν θα πρέπει να ξεπερνά τους 17 κόμβους. Αν, ωστόσο, τα συμβαλλόμενα μέρη, κατόπιν συμφωνίας, επιλέξουν να διαγράψουν αυτή τη ρήτρα, τότε έρχεται σε ισχύ η ρήτρα 19 (*the Speedboat Clause*), όπου προβλέπεται για παράδειγμα ότι, ο ασφαλισμένος ή κάποιος επαγγελματίας πλοίαρχος ή κυβερνήτης βρίσκεται πάνω στο πλοίο αναψυχής και έχει τη διακυβέρνησή του¹⁷⁴ καθώς και ότι δεν υπάρχει κάλυψη για ζημιές ή απώλειες που οφείλονται στη συμμετοχή των πλοίων αναψυχής σε αγώνες ταχύτητας και παρόμοια δρώμενα¹⁷⁵, καθώς επίσης για ζημιές στο πηδάλιο και την προπέλα¹⁷⁶, που

¹⁷¹ IYC 2.1.2

¹⁷² *Navigators & General Insurance Company Ltd v Ringrose* [1961] 2 Lloyd's Rep 415,

¹⁷³ R.Coles, Lorenzon F, ό.π σελ.201.

¹⁷⁴ Ρήτρα 19.1 IYC.

¹⁷⁵ Ρήτρα 19.2.2 IYC.

καλύπτονται σε κάθε περίπτωση που δεν έχει ενεργοποιηθεί η ρήτρα 19 και με την επιφύλαξη της ρήτρας 19.3.2.

2.1.3 Η ρήτρα 6 IYC

Η ρήτρα αυτή δημιουργήθηκε για να αντιμετωπίσει ένα συχνό φαινόμενο στη θαλάσσια ασφάλιση, δηλαδή τη λήξη της ασφαλιστικής κάλυψης πριν το πλοίο ολοκληρώσει το ταξίδι του. Με τη ρήτρα αυτή η κάλυψη συνεχίζεται ωσότου το πλοίο αναψυχής αγκυροβολήσει ή ελλιμενιστεί σε κάποιο ασφαλές λιμάνι που θα επιλέξει ο λήπτης της ασφάλισης, κατόπιν προηγούμενης ενημέρωσης του ασφαλιστή και με κάποιο επιπρόσθετο ασφαλιστρο.

2.1.4 Η ρήτρα για την αλλαγή ιδιοκτησίας

Σύμφωνα με τη ρήτρα 8 IYC, αν το πλοίο αναψυχής πουληθεί ή μεταβιβασθεί τότε η ασφαλιστική κάλυψη παύει να ισχύει από τη στιγμή της πώλησης ή της μεταβίβασης, εκτός αν υπάρχει ρητή αντίθετη συμφωνία των συμβαλλομένων μερών. Το ίδιο συμβαίνει και αν υπάρξει αλλαγή της κεφαλαιακής πλειοψηφίας μιας εταιρίας. Κατά τη ρήτρα 8.1 επιστρέφεται κατ' αναλογία μέρος του ασφαλιστρού, ενώ η κάλυψη συνεχίζει να ισχύει εωσότου το πλοίο να φτάσει στο λιμάνι προορισμού, αν βρίσκεται εν πλω τη στιγμή της πώλησης ή της μεταβίβασης.

2.1.5 Ασφάλιση κατά παντός κινδύνου και εξαιρέσεις

Η ρήτρα 9 IYC απαριθμεί μια σειρά κινδύνων που καλύπτονται¹⁷⁷, με την επιφύλαξη κάποιος από αυτούς τους λόγους να εξαιρείται από την κάλυψη με ρητή αναφορά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και κατόπιν συμφωνίας των μερών. Επιπρόσθετα, απαριθμούνται κίνδυνοι που καλύπτονται, όπως η έκρηξη ή η κλοπή του πλοίου αναψυχής, εφόσον ο ασφαλισμένος, ο κύριος του πλοίου ή ο διαχειριστής αυτού επέδειξαν τη δέουσα επιμέλεια¹⁷⁸. Η δέουσα επιμέλεια είναι η επιμέλεια του μέσου συνετού, όπως κρίθηκε και νομολογιακά¹⁷⁹.

¹⁷⁶ Ρήτρα 19.3 IYC.

¹⁷⁷ Ρήτρα 9.1.1 -9.1.6 IYC (λ.χ. κίνδυνοι της θάλασσας, πυρκαγιά, πειρατεία κλπ.).

¹⁷⁸ Ρήτρα 9.2.1 -9.2.4 IYC

¹⁷⁹ *Papera Traders Co Ltd v Hyundai Merchant Marine Co Ltd (The Eurasian Dream) (No 1)* ; [2002] 1 Lloyds Rep 719.

Παρέχεται, επίσης, συνήθως, κάλυψη για απώλειες ή ζημίες από αμέλεια ή κεκρυμμένα ελαττώματα¹⁸⁰, χωρίς να καλύπτεται όμως το κόστος επιδιόρθωσης του ελαττώματος, ειδικά αν προκλήθηκε από εργασίες συντήρησης του πλοίου αναψυχής.

Οι εξαιρέσεις από την κάλυψη απαριθμούνται στη ρήτρα 10, μερικές εκ των οποίων είναι οι κάτωθι: α) πτώση εξωλέμβιας μηχανής από το σκάφος στη θάλασσα, β) βοηθητική λέμβος του σκάφους με ταχύτητα πάνω από 17 κόμβους ή που δεν φέρει το όνομα του κυρίως πλοίου γ) πανιά και προστατευτικά καλύμματα που σχίστηκαν από τον άνεμο¹⁸¹ ή κατά τη διάρκεια συμμετοχής του σκάφους σε αγώνες δ) προσωπικά αντικείμενα όπως ο εξοπλισμός αλιείας καθώς και χρήματα που δαπανήθηκαν για την επιδιόρθωση ζημιών στον κινητήρα και τις συνδέσεις του ή σε οποιοδήποτε εξοπλισμό λόγω κακοκαιρίας (όχι όμως και λόγω σύγκρουσης με άλλο πλοίο ή βύθισης του σκάφους).

2.1.6 Οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι

Οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι που περιγράφονται στις ρήτρες 21, 22 κα 23 IYC ή περιέχονται συνήθως διαφορετικά διατυπωμένες στην πλειοψηφία των ασφαλιστηρίων πλοίων αναψυχής είναι οι εξαιρέσεις από πολεμικούς κινδύνους, οι εξαιρέσεις από απεργίες και πολιτικές ταραχές και οι εξαιρέσεις από πυρηνική ενέργεια. Δεν καλύπτονται, επομένως, ζημίες ή απώλειες που προκαλούνται: α) από πόλεμο, επαναστάσεις, ανταρσία, εξεγέρσεις, ή πολιτικές ταραχές¹⁸², β) από απεργίες, ανταπεργίες, εργατικές ταραχές, στάσεις, λαϊκές εξεγέρσεις και τρομοκρατικές ενέργειες¹⁸³ ή γ) από πυρηνική ενέργεια, ραδιενέργεια και ιονίζουσα ακτινοβολία¹⁸⁴.

2.1.7 Η ρήτρα 15 IYC (Sue and Labour)

Είναι γενική αρχή του δικαίου της ασφάλισης, θαλάσσιας και μη, ότι σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας του ασφαλισμένου, ο τελευταίος θα πρέπει να δράσει σαν να μην ήταν

¹⁸⁰ *Baxendale v Fane (The Lapwing)* (1940) 66 Ll L Rep 174. Για την έννοια του κεκρυμμένου ελαττώματος: *Prudent Tankers SA v Dominion Insurance Co (The Caribbean Sea)* [1980] 1 Lloyds Rep 338.

¹⁸¹ Η εξαίρεση αυτή δεν ισχύει αν η ζημία προκλήθηκε κατόπιν σύγκρουσης με άλλο πλοίο.

¹⁸² Ρήτρα 21.

¹⁸³ Ρήτρα 22.

¹⁸⁴ Ρήτρα 23.

ασφαλισμένος, είτε παίρνοντας μέτρα για να αποτρέψει ή να ελαχιστοποιήσει την απώλεια, είτε παίρνοντας μέτρα για να την προστασία δικαιώματος σε αποζημίωση που τυχόν έχει έναντι τρίτων. Η αρχή αυτή εξειδικεύεται στη ρήτρα 15.1 IYC, στην οποία περαιτέρω καθορίζεται το ποσό που οφείλουν να καλύψουν οι ασφαλιστές για τα μέτρα που λαμβάνει ο ασφαλισμένος¹⁸⁵: Εξαιρούνται τα έξοδα επιθαλάσσιας αρωγής και διάσωσης και δικαστικά έξοδα¹⁸⁶. Το ποσό αυτό δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να ξεπερνά το ασφαλιστικό ποσό¹⁸⁷.

Το γεγονός ότι λήφθηκαν μέτρα, είτε από τους ασφαλιστές είτε από τον ίδιο τον ασφαλισμένο για τη διάσωση ή/και την ανάκτηση του υπό ασφάλιση πλοίου αναψυχής, δεν αποκλείει την άσκηση των δικαιωμάτων τους, όπως λ.χ. το δικαίωμα εγκατάλειψης του πλοίου από τον ασφαλισμένο¹⁸⁸. Επιπρόσθετα, κατά το άρθρο 15.3 σε περίπτωση ασφαλιστικής υποκατάστασης, ο ασφαλισμένος θα πρέπει να παράσχει κάθε βοήθεια στους ασφαλιστές όσον αφορά στη συλλογή πληροφοριών και αποδείξεων.

2.1.8 Η ρήτρα 17 IYC και το δικαίωμα εγκατάλειψης

Σύμφωνα με το άρθρο 60 της MIA 1906 θεωρείται ότι υπάρχει τεκμαρτή ολική απώλεια του υπό ασφάλιση αντικειμένου, όταν αυτό εγκαταλείπεται επειδή η πραγματική του απώλεια είναι αναπόφευκτη ή δεν μπορεί να αποφευχθεί χωρίς να δαπανηθεί ποσό που θα υπερβεί την αξία του πλοίου. Βάσει της ρήτρας 17 IYC, θεωρείται ότι υπάρχει τεκμαρτή ολική απώλεια (*constructive total loss*) του υπό ασφάλιση πλοίου αναψυχής όταν τα έξοδα ανάκτησης ή επισκευής του τελευταίου, ξεπερνούν την ασφαλιστική του αξία, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η αξία του πλοίου αναψυχής μετά το ατύχημα. Σ' αυτή την περίπτωση υπάρχει και δικαίωμα εγκατάλειψης.

2.1.9 Η ρήτρα υπαναχώρησης

Με τη ρήτρα 20 IYC, δύναται το δικαίωμα συμβατικής υπαναχώρησης στους ασφαλιστές, σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή, είτε με μονομερή δήλωση και προγενέστερη ειδοποίηση του λήπτη της ασφάλισης 30 μέρες νωρίτερα ή κατόπιν συμφωνίας των συμβαλλομένων μερών. Σ'

¹⁸⁵ Ρήτρα 15. 2 IYC.

¹⁸⁶ Τα οποία καλύπτονται βάσει της Ρήτρας 11.2. (Ρήτρα 15.2 εδ. β').

¹⁸⁷ Ρήτρα 15. 5 IYC.

¹⁸⁸ Ρήτρα 15.4 IYC.

αυτή την περίπτωση, ο λήπτης της ασφάλισης δικαιούται να του επιστραφεί το ανάλογο ποσό του ασφαλίστρου.

2.2 Πλοία αναψυχής και ασφάλιση αστικής ευθύνης

Κάλυψη της αστικής ευθύνης έναντι τρίτων, του κυρίου του πλοίου αναψυχής μπορεί να παρέχεται και στα πλαίσια της ασφάλισης σκάφους και εξοπλισμού, εφόσον υπάρχει ένα ποσό που αφιερώνεται σε αυτού του είδους την κάλυψη¹⁸⁹. Σ' αυτή την περίπτωση υπάρχει κάλυψη αστικής ευθύνης για πρόκληση σωματικών βλαβών ή/και υλικών ζημιών σε τρίτους ή/και επιβαίνοντες. Καλύπτονται, επιπροσθέτως, τα έξοδα ανέλκυσης ή απόπειρας ανέλκυσης, απομάκρυνσης και καταστροφής ναυαγίου του σκάφους υπό ασφάλιση, ενώ κατόπιν συμφωνίας με τον ασφαλιστή, δύνανται να καλυφθούν τα δικαστικά έξοδα για απόκρουση ή περιορισμό της ευθύνης του ασφαλισμένου μετά από ατύχημα¹⁹⁰. Καλύπτονται, επίσης, έξοδα επιθαλάσσιας αρωγής και διάσωσης που πραγματοποιήθηκαν για να αποφευχθεί απώλεια από ασφαλισμένους κινδύνους¹⁹¹. Η κάλυψη των περιπτώσεων αυτών, δυνάμει της ρήτρας 11.4 IYC, και σε κάθε πρόσωπο που είχε τη διακυβέρνηση του πλοίου κατόπιν ρητής και έγγραφης άδειας από τον ασφαλισμένο.

Υπάρχουν, βέβαια, και εξαιρέσεις από την ανωτέρω κάλυψη, οι οποίες απαριθμούνται στη ρήτρα 11.6 και είναι οι ακόλουθες: α) αποζημιώσεις σε εργαζόμενους καθώς και στο πρόσωπο που με τη συναίνεση του ασφαλισμένου είχε τη διακυβέρνηση του πλοίου αναψυχής, β) αστική ευθύνη από βοηθητική λέμβο του σκάφους με ταχύτητα πάνω από 17 κόμβους, εκτός αν υπάρχει ρητή κάλυψη στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, γ) αστική ευθύνη από και προς οποιοδήποτε άτομο κατά τη διάρκεια που έλκεται από το σκάφος, κάνοντας θαλάσσιο σκι ή οποιοδήποτε άλλο θαλάσσιο σπορ και δ) χρηματικές ποινές και πρόστιμα ποινικού χαρακτήρα ή οποιοδήποτε άλλου είδους.

Για τα μεγάλα πλοία αναψυχής ή τα πλοία αναψυχής με πλοίαρχο και πλήρωμα, η ασφάλιση αστικής ευθύνης γίνεται μέσω των P&I Club και ενώ στις υπόλοιπες περιπτώσεις η κάλυψη των P&I Club γίνεται βάσει της αλληλασφάλισης, όσον αφορά στα πλοία αναψυχής, η πλειοψηφία των P&I Club δίνει την δυνατότητα ασφαλιστικής κάλυψης με ασφαλιστρο. Τα P&I Club προσφέρουν συνήθως κάλυψη κατά απαιτήσεων του πληρώματος και των επιβατών,

¹⁸⁹ Ρήτρα 11 IYC.

¹⁹⁰ *Poole Harbour Yacht Club Marina Ltd v Excess Marine Insurance Co Ltd* [2001] Lloyds Rep IR 580.

¹⁹¹ Ρήτρα 14 IYC.

καθώς επίσης και από τη χρήση εξοπλισμού θαλασσίων σπορ που τυχόν διαθέτει το πλοίο αναψυχής.

Επιπρόσθετα, μπορεί να καλύπτεται η ευθύνη για ρύπανση ή για πρόστιμα λόγω παραβίασης κάποιου κανόνα μεταναστευτικού δικαίου ή για λαθρεπιβάτες. Μπορεί επίσης η ασφάλιση P&I να καλύπτει εγγυήσεις που οφείλει ο κύριος του πλοίου αναψυχής να παράσχει λ.χ. σε κάποια μαρίνα, όπως επίσης είναι δυνατόν με ρήτρα να υπάρχει κάλυψη και κατά πολεμικών κινδύνων. Η κάλυψη εξακολουθεί να υπάρχει σε περίπτωση πειρατείας, δεν καλύπτει όμως περιπτώσεις όπου δόθηκαν λύτρα για το πλοίο.

2.3 Η υποχρέωση ασφάλισης στο πρότυπο MYBA

Η ρήτρα 2 του πρότυπου ναυλοσυμφώνου MYBA προβλέπει ότι ο εκναυλωτής έχει υποχρέωση να παραδώσει το πλοίο ασφαλισμένο ενώ στη ρήτρα 16 εξειδικεύεται η ακόλουθη υποχρέωση και οριοθετείται η ασφάλιση που έχει τόσο ο εκναυλωτής όσο και ο ναυλωτής κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Πιο συγκεκριμένα, με τη ρήτρα 16 MYBA, προβλέπεται ότι ο εκναυλωτής οφείλει να παράσχει πλοίο ασφαλισμένο κατά όλων των κοινών κινδύνων για τον τύπο, το μέγεθος και την αξία του, με ασφάλιση που δεν θα καλύπτει λιγότερα απ' όσα προβλέπονται από τις Ρήτρες του Ινστιτούτου για Σκάφη Αναψυχής (Institute Yacht Clauses 1.11.85) , καθώς και για την ευθύνη έναντι τρίτων που μπορεί να προκύψει από τη χρήση εκ μέρους του ναυλωτή τυχόν εξοπλισμού θαλασσίων σπορ που δύναται να διαθέτει το πλοίο αναψυχής.

Θα πρέπει μάλιστα να υπάρχει ασφάλιση κατά πολεμικών κινδύνων, απεργιών, ρύπανσης καθώς και ασφάλιση του πληρώματος, τόσο προσωπική όσο και για την αστική ευθύνη έναντι τρίτων, από περιστατικά που μπορεί να συμβούν κατά τη διάρκεια της απασχόλησής τους. Ωστόσο, ο εκναυλωτής δεν υποχρεούται να έχει ασφάλιση που να καλύπτει προσωπικά τον ναυλωτή και τους καλεσμένους επιβάτες του. Η ασφάλιση του εκναυλωτή δεν περιλαμβάνει, επίσης και την ασφάλιση αστικής ευθύνης του ναυλωτή. Ο ναυλωτής δικαιούται να ελέγξει τα έγγραφα που αποδεικνύουν την ασφάλιση του πλοίου πριν από το ταξίδι, εφόσον προηγουμένως έχει ειδοποιήσει τον εκναυλωτή για το γεγονός αυτό¹⁹².

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

¹⁹² Ρήτρα 16 b) MYBA .

Παρόλο που η εκμετάλλευση πλοίων αναψυχής είναι ιδιαίτερα συχνή, τόσο σε ελληνικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο, το νομικό καθεστώς αυτής δεν είναι τόσο ευκρινές. Οι διατάξεις που ρυθμίζουν την εκμετάλλευση των πλοίων αυτών βρίσκονται διάσπαρτες σε πληθώρα νομοθετήματων, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις εντοπίζονται και κενά δικαίου (*lacunae legis*), με χαρακτηριστικό παράδειγμα την ευθύνη για τη μεταφορά επιβάτη. Στο πρώτο μέρος της παρούσας εργασίας έγινε μια προσπάθεια συστημικής οργάνωσης της ελληνικής νομοθεσίας, την αφορώσα πλοία αναψυχής, ενώ το δεύτερο μέρος ασχολήθηκε με ειδικότερα θέματα ναυτικού δικαίου και κυρίως με το ζήτημα της ευθύνης από την εκμετάλλευσης πλοίων αναψυχής, είτε πρόκειται για ευθύνη από ναύλωση είτε πρόκειται για ευθύνη από κάποιο ναυτικό ατύχημα/συμβάν.

Στο ελληνικό δίκαιο ο ν. 4256/2014 που ρυθμίζει ζητήματα εκμετάλλευσης αναψυχής, καίτοι τροποποιήθηκε με το ν.4504/2017, αφήνει αρκετά ζητήματα αρρύθμιστα. Ο ανωτέρω νόμος προβλέπει ότι μπορεί να συναφθεί σύμβαση ολικής ναύλωσης μόνο για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, ενώ ανάλογα με τις διαστάσεις του το πλοίο δύναται να εκναυλωθεί με πλοίαρχο και πλήρωμα ή χωρίς. Παράλληλα, ο νόμος απαγορεύει τη μερική ναύλωση πλοίου αναψυχής και τη μεταφορά με αυτό πραγμάτων και προσώπων με εισιτήριο. '

Ενώ, λοιπόν γίνεται λόγος για σύμβαση ολικής ναύλωσης πλοίου αναψυχής, ο νόμος δεν διευκρινίζει υπό ποια έννοια χρησιμοποιείται ο όρος «ναύλωση». Έτσι το ερώτημα που γεννάται είναι αν οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των συμβαλλομένων σε μία τέτοιου είδους σύμβαση, καθορίζονται πέραν από τους όρους του ναυλοσυμφώνου, και από τις περί ναυλώσεως διατάξεις του ΚΙΝΔ, όταν εφαρμοστέο δίκαιο είναι το ελληνικό. Προκειμένου, επομένως, να καθοριστούν οι υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών πέραν από τον ανωτέρω προβληματισμό, αναλύθηκαν λεπτομερώς και οι ρήτρες που περιέχονται σε δύο πρότυπο ναυλοσυμφώνου που χρησιμοποιούνται πολύ συχνά, το πρότυπο ΗΥΒΑ, όπου καθορίζεται με ρήτρα ως εφαρμοστέο δίκαιο σε κάθε διαφορά που θα ανακύψει το ελληνικό και το πρότυπο ΜΥΒΑ, με εφαρμοστέο δίκαιο το αγγλικό.

Το μεγαλύτερο κενό, ωστόσο, που εντοπίζεται τόσο στο αγγλικό όσο και στο ελληνικό δίκαιο είναι εκείνο που αφορά στην ευθύνη του εκναυλωτή πλοίου αναψυχής για τους επιβάτες. Καθώς απαγορεύεται η μεταφορά επιβατών με εισιτήριο, είναι αμφίβολο από ποιες διατάξεις διέπονται οι αξιώσεις των επιβατών του πλοίου αναψυχής (συνήθως του ναυλωτή και των λοιπών καλεσμένων του), τόσο για απώλεια ζωής ή σωματικής βλάβης όσο και για υλική ζημία στις αποσκευές τους. Η άποψη που υποστηρίζεται εν προκειμένω είναι ότι οι αξιώσεις αυτές δεν μπορούν να υπαχθούν στο ρυθμιστικό πεδίο της ΔΣ των Αθηνών (1974) και ότι ελλείψει ειδικότερης ρύθμισης στον ΚΙΝΔ, διέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 914 ΑΚ επ.

Το καθεστώς της ευθύνης για τους επιβάτες του πλοίου αναψυχής είναι ιδιαίτερα κρίσιμο σε περίπτωση που υπάρχει σύγκρουση πλοίων, όπου ένα ή περισσότερα από τα εμπλεκόμενα πλοία είναι πλοίο αναψυχής. Αφού διαπιστώθηκε, λοιπόν, ότι η ΔΣ 1910 για τη σύγκρουση πλοίων εφαρμόζεται και στην ανωτέρω περίπτωση και εντοπίστηκαν τα ευθυνόμενα πρόσωπα και ο τρόπος με τον οποίο ευθύνονται έγινε ιδιαίτερη μνεία στην ικανοποίηση αξιώσεων των επιβατών του πλοίου αναψυχής, είτε στρέφονται κατά του πλοίου αναψυχής που τους μετέφερε είτε κατά του άλλου πλοίου που εμπλέκεται στη σύγκρουση.

Καθώς μετά από μια σύγκρουση είναι ιδιαίτερα πιθανό να παρουσιασθεί η ανάγκη για θαλάσσια αρωγή, παρατηρήθηκε ότι η ΔΣ 1989 εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία αναψυχής, είτε επαγγελματικά είτε ιδιωτικά, ανεξαρτήτως μεγέθους και ότι σε περίπτωση που χρειαστεί να παρασχεθεί στο πλοίο αναψυχής θαλάσσια αρωγή, ο κύριος του διασωθέντος πλοίου έχει υποχρέωση να καταβάλλει στον αρωγό την αμοιβή που θα του επιδικαστεί, εφόσον υπάρχει ωφέλιμο αποτέλεσμα. Παράλληλα, σε περίπτωση εμπλοκής πλοίου αναψυχής σε ναυτικό ατύχημα είναι δυνατή η εφαρμογή των διατάξεων της ΔΣ 2001 για τη ρύπανση από το πετρέλαιο κίνησης. Σ' αυτή την περίπτωση η ευθύνη είναι αντικειμενική με περισσότερους υπόχρεους. Τέλος, το όριο ευθύνης για αξιώσεις που μπορούν να προκύψουν τόσο από τη σύγκρουση πλοίων όσο από τη ρύπανση από τα καύσιμα, δύνανται να περιοριστούν. Όχι, όμως και εκείνες που σχετίζονται με τη θαλάσσια αρωγή και διάσωση ενώ ιδιαίτερος προβληματισμός υπάρχει για τον περιορισμό της ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης, αναφορικά με πλοία αναψυχής με ολική χωρητικότητα κάτω των 300 κοχ.

Επιπρόσθετα, παρατηρήθηκε ότι πολλά προβλήματα ανακύπτουν και από την εφαρμογή σε πλοία αναψυχής, υποχρεώσεων από διεθνείς συμβάσεις, όπως η SOLAS και η MLC. Σε πολλές περιπτώσεις έχει παρατηρηθεί ότι τα πλοία αναψυχής αντιμετωπίζουν πρακτικά προβλήματα ή πολλές φορές αδυνατούν να συμμορφωθούν προς τις επιταγές των ανωτέρω συμβάσεων λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα που έχει η ναύλωση πλοίου αναψυχής και κυρίως λόγω των διαστάσεων των πλοίων αναψυχής. Τέτοια πρακτική δυσκολία υπάρχει λ.χ. με την εφαρμογή των διατάξεων του Προτύπου A3.1 της MLC για τους παρεχόμενους χώρους διαμονής στο πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος.

Τέλος, μελετάται συνοπτικά η ασφάλιση πλοίων αναψυχής, τόσο στο ελληνικό δίκαιο όσο και στο αγγλικό δίκαιο. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η υποχρεωτική ασφάλιση που προβλέπει ο ν. 4256/2014 για πλοία αναψυχής συγκεκριμένων διαστάσεων όσον αφορά στο ελληνικό δίκαιο και οι Ρήτρες του Ινστιτούτου για Πλοία Αναψυχής (Institute Yacht Clauses).

Εν κατακλείδι, αν και ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα παρουσιάζει, ιδιαίτερα κατά τα τελευταία χρόνια, αναπτυξιακές προοπτικές, ωστόσο παράγοντες όπως η έλλειψη υποδομών

ελλιμενισμού, η μη εισέτι εφαρμογή νομοθετημένων διαδικασιών ένεκα των λόγων που αναφέρθηκαν και οι, εν πολλοίς, άστοχες ή και ελλιπείς ρυθμίσεις του νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου αποτελούν, εξεταζόμενοι μεμονωμένα ή εν τω συνόλω τους, ανασχετικό παράγοντα στην έτι περαιτέρω ανάπτυξη του (και συναλλαγματοφόρου) τομέα αυτού σε μια χώρα με ιδανικές κλιματολογικές συνθήκες, με νησιωτική συγκρότηση, με παρατεταμένη, εν τοις πράγμασιν, θερινή περίοδο, με πανάρχαια ναυτοσύνη, πολιτισμική κληρονομιά κ.λπ., ενώ θα πρέπει να τονισθεί ότι ο θαλάσσιος τουρισμός ειδικά (και γενικά ο τουρισμός) αποτελούν τη μεγαλύτερη, ίσως, πηγή εσόδων με ότι αυτό βεβαίως συνεπάγεται και για την απασχόληση ιδιαίτερα κατά την παρούσα (τέλος 2017) δυσμενή οικονομική συγκυρία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

A. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ

1. Α.Κ.
2. ΚΙΝΔ
3. ΚΔΝΔ
4. Ν. 3816/1958 (ΦΕΚ Α' 32/28.02.1958) «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου»
5. Ν.Δ. 187/1973 (ΦΕΚ Α' 261/03.10.1973) «Περί Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου»
6. Ν.2496/1992 (ΦΕΚ 87/τ.Α'/16.5.1997) Ασφαλιστική σύμβαση, τροποποιήσεις της νομοθεσίας για την ιδιωτική ασφάλιση και άλλες διατάξεις, - Ν. 2743/1999 (ΦΕΚ Α' 211/13.10.1999) «Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις»
7. Ν. 3182/2003 (ΦΕΚ Α' 220/12.9.2003) «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις»
8. Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92/14.04.2014) «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις.»
9. Ν. 4504/2017 (ΦΕΚ Α' 184/29.11.2017) «Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις»
10. Π.Δ. 917/1979 (ΦΕΚ Α' 257/19.11.1979 «Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν κανονισμού περί επιθεωρήσεως των τουριστικών πλοίων»
11. Π.Δ. 44/2011 (ΦΕΚ Α' 110/13.05.2011) «Κανονισμός ενδιαιτήσεως και καθορισμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων»
12. Υ.Α. 3342/02/2004/21.1.2004 (ΦΕΚ Β' 478/05.03.2004) «Καθορισμός προσόντων Κυβερνήτη Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής»
13. Υ.Α. 3342/13/2004/20.8.2004 (ΦΕΚ Β' 1330/31.8.2004) «Τροποποίηση της υπ' αριθμ. 3342/02/2004/21.1.2004 απόφασης του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας «Καθορισμός προσόντων Κυβερνήτη Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής» (ΦΕΚ 478 Β)»
14. Κ.Υ.Α. 3133.1 - 76888 – 2016 (ΦΕΚ Β' 3061/26.9.2016) «Καθορισμός τύπου Δελτίου Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕ.Κ.Π.Α.), κριτήρια έκδοσης, προϋποθέσεις θεώρησης και ανανέωσής του»

B..ΒΙΒΛΙΑ – ΜΟΝΟΓΡΑΦΙΕΣ

1. Αθανασίου Λ. (2005) Η προβληματική του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, Συλλογή Μελετών ελληνικού και διεθνούς ναυτικού δικαίου, Αθήνα, εκδ. Α. Σάκκουλα.
2. Αντάπασης Α.Μ., (2011) Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος Ι, Εκδόσεις Θέμις.
3. Γεωργιάδης Α. (1999), Ενοχικό Δίκαιο: Γενικό Μέρος, Π.Ν. Σάκκουλας.
4. Γκολογκίνα-Οικονόμου Ε., (2007) Αστική ευθύνη στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αποσκευών, Εκδόσεις Σάκκουλα.
5. Α. Δημαράκη, Χ. Ντούνη (2006), Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα, Τδρυμα Ευγενίδου, Βιβλιοθήκη του Ναυτικού.
6. Ζυγούρος Λ., (2012) Η υπαναχώρηση από τη σύμβαση ναύλωσης, Αντ. Ν. Σάκκουλας.
7. Κιάντου Παμπούκη Α, (2007) Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος ΙΙ, Εκδόσεις Σάκκουλα Α.Ε.
8. Ρόκας Ι., Θεοχαρίδης Γ. (2015) Ναυτικό Δίκαιο, 3η εκδ, Εκδόσεις Σάκκουλα.

Γ.ΑΡΘΡΑ – ΜΕΛΕΤΕΣ

-

1. Αθανασίου Λ., «Ευθύνη θαλάσσιου μεταφορέα προς αποζημίωση επιβαινόντων σε περίπτωση ναυαγίου του πλοίου.», ΝΟΒ (2003).
2. Μήτκα Κ., «Προστασία του Επιβάτη στις Εθνικές Θαλάσσιες Μεταφορές», ΕΠΙΣΚΕΜΠΔ (2010).

Δ.ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

1. ΟΛΑΠ 6/1990.ΤΠΝ ΝΟΜΟΣ
2. ΑΠ 1189/2007.ΕΝΔ 2007
3. ΑΠ 513/2016, ΧρΙΔ 2016.
4. ΕφΔωδ 136/2001, ΕπισκΕΔ 2002.
5. ΕφΠειρ 37/2012. ΔΕΕ 2012
6. ΕφΠειρ 228/2016.ΤΠΝ ΝΟΜΟΣ
7. ΠΠρΠειρ 639/1990, ΕΝαυτΔ 1990.
8. ΜΠΠ 2415/2013.ΤΠΝ ΝΟΜΟΣ

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α.ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ.

1. Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels, 1910
2. IMO, International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage.2001
3. IMO, International Convention on the Safety of Life at Sea, (SOLAS) 1974.
4. IMO,International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STWC).
5. ILO,Maritime Labour Convention, 2006 (MLC).
6. ISPS,International Ship and Port Facility Code.
7. MCA,Code of Practice for the Safety of Large Commercial Sailing and Motor Vessels
8. Διεθνής Σύμβαση για την Καταμέτρηση Πλοίων, 1969 (International Convention on Tonnage Measurement).
9. Marine Insurance Act (MIA) 1906 και 2015.
10. Merchant Shipping Act (Categorisation of Waters) 1992, SI 1992/2356.
11. Merchant Shipping (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims) Amendment Order, 1998 SI 1998, No 1258.
12. Merchant Shipping (Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure) 1998, SI 1998/2771.
13. Merchant Shipping (Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure) (Amendments) 2000, SI 2000/482.
14. Διεθνής Σύμβαση των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και των Αποσκευών τους και τα Πρωτόκολλα αυτής 1976 και 2002, 1463 UNTS 19.
15. Διεθνής Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις 1976/1996/2012 (LLMC).
16. Κανονισμός 392/2009 «Σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος»
17. ΕΕ, Κανονισμός 1177/2010 «Για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004»
18. ΕΚ, Οδηγία 2003/44/ΕΚ «Για την τροποποίηση της οδηγίας 94/25/ΕΚ για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών οι οποίες αφορούν τα σκάφη αναψυχής»
19. ΕΕ, Οδηγία 2009/45/ΕΚ «Για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, 06.08.2009»

B. ΒΙΒΛΙΑ – ΜΟΝΟΓΡΑΦΙΕΣ

- 1.. M. Bek, Yachting and the Maritime Labour Convention 2006 σε Lavelle J, Maritime Labour Convention 2006, International Labour Law Redefined.
- 2.Coghlin T, Baker A, . Kenny J and Kimball J, Time Charters, 7th edition, London 2014, informa.
- 3.Coles R., Lorenzon F., (2012) The law of Yachts and Yachting, informa.

Γ. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

1. Azimut Benetti SpA v Healey, [2011] 1 Lloyds Rep 473.
2. Baxendale v Fane (The Lapwing) (1940) 66 Ll L Rep 174.
3. Brownsville Holdings Ltd v Adamjee Insurance Co Ltd (The Milasan) [2000] 2 Lloyds Rep 458.
4. Bulfracht (Cyprus) Ltd v Boneset Shipping Co Ltd (The Pamphilos) [2002] 2 Lloyds Rep 681.
5. Coldwell-Horsefall v West Country Yacht Charters Ltd (The Annie Hay) [1968] 1 Lloyds Rep 141.
6. Economides v Commercial Union Assurance Co plc [1998] QB 587.
7. Farley v. Skinner (no 2) (2001)UKHL 49.
8. GE Frankona Reinsurance Ltd v CMM Trust No 1400 (The Newfoundland Explorer) [2006] Lloyds Rep IR 704.
9. Hongkong Fir Shipping Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (The Hongkong Fir) [1961] 2 Lloyds Rep 478.
10. Lansat Shipping Co Ltd v Glencore Grain BV (The Paragon) [2009] 1 Lloyds Rep 658.
11. Mareva Navigation Co v. Canaria Armadora SA (The Mareva AS), 1997, 1 Lloyds Rep 368.
12. Mediterranean Salvage & Towage Ltd v Seamar Trading & Commerce Inc (The Reborn) [2009] 2 Lloyds Rep 639.
13. Motor Oil Hellas (Corinth) Refineries SA v Shipping Corp of India (The Kanchenjunga) [1990] 1 Lloyds Rep 391.
14. Navigators & General Insurance Company Ltd v Ringrose [1961] 2 Lloyds Rep 415.
15. Owners of the Vessel Ocean Crown v Five Oceans Salvage Consultants Ltd [2010] 1 Lloyds Rep 468.
16. Papera Traders Co Ltd v Hyundai Merchant Marine Co Ltd (The Eurasian Dream) (No 1) ; [2002] 1 Lloyds Rep 719.

17. PCW Syndicates v PCW Reinsurers [1996] 1 Lloyds Rep 241.
18. Pearl Carriers Inc v Japan Line Ltd (The Chemical Venture) [1993] 1 Lloyds Rep 508.
19. Poole Harbour Yacht Club Marina Ltd v Excess Marine Insurance Co Ltd [2001] Lloyds Rep IR 580.
20. Prudent Tankers SA v Dominion Insurance Co (The Caribbean Sea) [1980] 1 Lloyds Rep 338.
21. Quinn v Associated Steamships Pty Ltd (The Woomera) [1968] 2 Lloyds Rep 271.
22. Semco Salvage & Marine Pte Ltd v Lancer Navigation Co Ltd (The Nagasaki Spirit) [1997] 1 Lloyds Rep 323.
23. Sharp v Sphere Drake Insurance (The Moonacre) [1992] 2 Lloyds Rep 501.
24. Shipping Developments Corp v V/O Sojuzneftexport (The Delian Spirit) [1972] 1 QB 103.
25. The Alastor [1981] 1 Lloyds Rep 581.
26. The Breydon Merchant [1992] 1 Lloyds Rep 373.
27. The Cythera [1965] 2 Lloyds Rep 454.
28. Ullises Shipping Corp v Fal Shipping Co Ltd (The Greek Fighter) [2006] EWHC 1729 (Comm); [2006] 1 Lloyds Rep Plus 99.
29. Whistler International Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (The Hill Harmony) [2001] 1 Lloyds Rep 147.

Δ. Διαδικτυακές Πηγές

1. <http://www.luxuryyachtvacation.com/wp-content/uploads/MYBA-2012.pdf>
2. <https://navisyachtcharter.com/hyba-charter-contract>
3. <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/c8827c35-4399-4fbb-8ea6-aebdc768f4f7/10275620.pdf>
4. https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx
5. <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/country.htm>
6. http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_238010.pdf
7. <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/pr-7-i.pdf>
8. <http://www.icomia.com/library/Default.aspx>
9. <https://www.sybass.org>
10. <https://www.pya.org/home.aspx>

11. <http://www.sirc.cf.ac.uk/Uploads/Symposium/SIRC%20Symposium%20Proceedings%202011.pdf>
12. <http://www.imo.org/en/Publications/Documents/Newsletters%20and%20Mailers/Mailers/IC117E.pdf>

ΔΗΛΩΣΗ ΠΕΡΙ ΜΗ ΠΡΟΣΒΟΛΗΣ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

Προσβολή πνευματικής ιδιοκτησίας θεωρείται η ολική ή η μερική αναπαραγωγή του έργου άλλου προσώπου ή η παρουσίαση του έργου κάποιου άλλου ως προσωπικού του γράφοντος. Η Νομική Σχολή Αθηνών λαμβάνει πολύ σοβαρά υπόψη και καταδικάζει την προσφυγή σε τέτοιου είδους πρακτικές από τους μεταπτυχιακούς φοιτητές της. Σε περιπτώσεις πρόδηλης ή εκ προθέσεως προσβολής πνευματικής ιδιοκτησίας, τα αρμόδια όργανα της Σχολής δύνανται να επιβάλουν ως κύρωση έως και την οριστική διαγραφή από το Μεταπτυχιακό

Δίπλωμα Ειδίκευσης.

Κατά την εκπόνηση διπλωματικής εργασίας, οι μεταπτυχιακοί φοιτητές οφείλουν να τηρούν τις ακόλουθες κατευθυντήριες οδηγίες:

1. Η διπλωματική εργασία πρέπει να αποτελεί έργο του υποβάλλοντος αυτήν φοιτητή.
2. Η αντιγραφή ή η παράφραση έργου τρίτου προσώπου αποτελεί προσβολή πνευματικής ιδιοκτησίας και συνιστά σοβαρό αδίκημα, ισοδύναμο σε βαρύτητα με την αντιγραφή κατά τη διάρκεια της εξέτασης. Στο αδίκημα αυτό περιλαμβάνεται τόσο η προσβολή πνευματικής ιδιοκτησίας άλλου φοιτητή όσο και η αντιγραφή από δημοσιευμένες πηγές, όπως βιβλία, εισηγήσεις ή επιστημονικά άρθρα. Το υλικό που συνιστά αντικείμενο λογοκλοπής μπορεί να προέρχεται από οποιαδήποτε πηγή. Η αντιγραφή ή χρήση υλικού προερχόμενου από το διαδίκτυο ή από ηλεκτρονική εγκυκλοπαίδεια είναι εξίσου σοβαρή με τη χρήση υλικού προερχόμενου από τυπωμένη πηγή ή βάση δεδομένων.
3. Η χρήση αποσπασμάτων από το έργο τρίτων είναι αποδεκτή εφόσον, αναφέρεται η πηγή του σχετικού αποσπάσματος. Σε περίπτωση επί λέξει μεταφοράς αποσπάσματος από το έργο άλλου, η χρήση εισαγωγικών ή σχετικής υποσημείωσης είναι απαραίτητη, ούτως ώστε η πηγή του αποσπάσματος να αναγνωρίζεται.
4. Η παράφραση κειμένου, αποτελεί προσβολή πνευματικής ιδιοκτησίας.
5. Οι πηγές των αποσπασμάτων που χρησιμοποιούνται θα πρέπει να καταγράφονται πλήρως σε πίνακα βιβλιογραφίας στο τέλος της εργασίας.
6. Η προσβολή πνευματικής ιδιοκτησίας επισύρει την επιβολή κυρώσεων. Κατά την απόφαση επί των ενδεδειγμένων κυρώσεων, τα αρμόδια όργανα της Σχολής θα λαμβάνουν υπόψη παράγοντες όπως το εύρος και το μέγεθος του τμήματος της εργασίας που οφείλεται σε προσβολή πνευματικής ιδιοκτησίας. Οι κυρώσεις θα επιβάλλονται, ύστερα από γνώμη της τριμελούς εξεταστικής επιτροπής και εισήγηση του οικείου Τομέα, και μπορούν να συνίστανται στον μηδενισμό της διπλωματικής εργασίας (με ή χωρίς δυνατότητα επανυποβολής), τη

διαγραφή από το Μεταπτυχιακό Δίπλωμα Ειδίκευσης, καθώς και την επιβολή πειθαρχικών ποινών, όπως η αναστολή της φοιτητικής ιδιότητας.

Βεβαιώνω ότι η διπλωματική εργασία, την οποία υποβάλλω, δεν περιλαμβάνει στοιχεία προσβολής πνευματικής ιδιοκτησίας, όπως αυτά προσδιορίζονται από την παραπάνω δήλωση, τους όρους της οποίας διάβασα και αποδέχομαι.

Παρέχω τη συναίνεσή μου, ώστε ένα ηλεκτρονικό αντίγραφο της διπλωματικής εργασίας μου να υποβληθεί σε ηλεκτρονικό έλεγχο για τον εντοπισμό τυχόν στοιχείων προσβολής πνευματικής ιδιοκτησίας.

Αθήνα, 07 – ΔΕΚ – 2017