

**ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ**

Π.Μ.Σ.: ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2023-2024

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**  
**της Δήμητρας Αριστείδη Κρεββατά**  
**A.M. 7340122303011**

**« Διάσωση ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα: Τα όρια της υποχρέωσης του πλοιάρχου »**

**ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ:**

Καθηγήτρια κα. Λία Ι. Αθανασίου

Αναπληρωτής Καθηγητής κος Δημήτριος Χριστοδούλου

Επίκουρος Καθηγητής κος Νικόλαος Βερβεσός

Αθήνα, 2024

Copyright © [Δήμητρα Α. Κρεββατά, 2024]

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 η 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.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ – ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ .....	7
ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	9
ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	11
<b>1. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΣΤΗΝ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ .....</b>	<b>11</b>
<b>1.1. ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΤΗΣ ΑΝΟΙΧΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ .....</b>	<b>11</b>
<i>1.2.1. ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ .....</i>	<i>12</i>
<i>1.2.2. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΞΟΥΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ .....</i>	<i>14</i>
<i>1.2.3. ΕΞΟΥΣΙΑ ΔΙΚΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ .....</i>	<i>15</i>
<i>1.2.4. ΓΕΝΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΕΥΘΥΝΗΣ .....</i>	<i>16</i>
<b>2. ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΖΩΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ .....</b>	<b>16</b>
<b>2.1. Ο ΘΕΣΜΟΣ .....</b>	<b>16</b>
<b>2.2. ΈΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΡΩΓΟΥ – ΔΙΑΣΩΣΤΗ .....</b>	<b>17</b>
<b>2.3. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΡΩΓΟΥ – ΔΙΑΣΩΣΤΗ .....</b>	<b>19</b>
2.3.1. «ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΔΥΝΑΤΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ (BEST ENDEAVOURS)» .....	19
2.3.2. «ΟΦΕΙΛΟΜΕΝΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ (DUE CARE)» .....	21
<b>2.4. ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ .....</b>	<b>22</b>
<b>ΜΕΡΟΣ Α΄: ΤΟ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΟ ΚΑΘΗΚΟΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΑΣΩΣΗ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ .....</b>	<b>23</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ .....</b>	<b>23</b>
<b>3. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ .....</b>	<b>23</b>
3.1. ΓΕΝΙΚΟ ΚΑΘΗΚΟΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ – ΆΡΘΡΟ 2 ΤΗΣ ΕΣΔΑ .....	23
3.2. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ 1910 .....	25
3.3. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ 1989 – ΆΡΘΡΟ 10 .....	25
3.4. ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (ΓΕΝΕΥΗ 1958) – ΆΡΘΡΟ 12 .....	27
3.5. ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ 1982 ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (UNCLOS) – ΆΡΘΡΟ 9828	
3.5.1. Καθήκον παροχής βοήθειας («Render assistance») .....	30
3.5.2. Φάση κινδύνου (Distress) .....	31
3.5.3. Γεωγραφικά όρια - εδαφικότητα .....	32
3.5.4. Περιορισμοί της υποχρέωσης .....	34

3.5.4.1. Καθήκον προστασίας πλοίου, πληρώματος και επιβατών .....	34
3.5.4.2. Εύλογα αναμενόμενη συμπεριφορά .....	35
3.6. ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (SOLAS 1974) .....	35
3.6.1. 33ος Κανονισμός .....	36
3.6.2. Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS) .....	39
3.7. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ 1979 ΓΙΑ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ (SEARCH AND RESCUE – SAR CONVENTION).....	41
3.7.1. Η υποχρέωση των μερών: Παροχή βοήθειας .....	41
3.7.2. Υποχρέωση των παράκτιων κρατών: Σύσταση υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης.....	42
4. ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΣΩΘΕΝΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ (ΙΜΟ) .....	44
4.1. Η ΥΠΟΘΕΣΗ «ΓΑΜΠΑ 2001» .....	44
4.2. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ .....	46
4.3. ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΙΜΟ – “PLACE OF SAFETY” .....	47
4.4. Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ (ΕΕ 656/2014) .....	50
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ.....	52
ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΘΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ .....	52
5. Ο Ν. 5023/2023 .....	52
6. ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ .....	54
7. ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ.....	54
8. ΠΡΩΤΑ ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΑΤΑ ΑΓΓΛΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ.....	54
8.1. THE MERCHANT SHIPPING ACT 1894-1995 .....	54
7. ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ ΕΠΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΠΡΟΣΩΠΩΝ.....	55
7.1. ΑΓΓΛΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΠΡΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ 1989.....	55
7.2. ΣΥΜΒΑΣΗ ΛΟΝΔΙΝΟΥ 1989.....	58
<b>ΜΕΡΟΣ Β΄: ΘΕΜΕΛΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ .....</b>	<b>60</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ .....</b>	<b>60</b>
<b>8. ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗ ΠΡΟΣ ΠΑΡΟΧΗ ΒΟΗΘΕΙΑΣ .....</b>	<b>60</b>
<b>8.1. ΡΗΤΡΑ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΛΩΣΗ .....</b>	<b>60</b>
8.1.1. ΝΑΥΛΩΣΗ ΚΑΤΑ ΧΡΟΝΟ .....	61
8.1.2. ΝΑΥΛΩΣΗ ΚΑΤΑ ΤΑΞΙΑΙ.....	61
8.3. ΡΗΤΡΑ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ .....	61
8.3.1. Ερμηνεία σε σύγκριση με την ναύλωση.....	62
8.4. ΥΠΕΡΒΑΣΗ ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΔΙΑΚΙΝΔΥΝΕΥΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ, ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ.....	62
8.5. ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ.....	63
8.6. ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΕΠΙ ΖΗΜΙΑΣ ΣΤΟ ΦΟΡΤΙΟ .....	63
8.6.1. Αμέλεια ή Κακή Εκτίμηση της Κατάστασης .....	63
8.6.2. Περίπτωση Παράκαμψης Κανονισμών Ασφαλείας.....	64

8.6.3. <i>Ανεπαρκής Εκπαίδευση ή Εξοπλισμός</i> .....	64
8.6.4. <i>Διάπραξη Εσφαλμένων Ενεργειών για Δικό του Όφελος</i> .....	64

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ</b> .....	65
-------------------------------	----

<b>ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΠΛΟΙΟ, ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ</b> .....	65
--	----

<b>9. ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ Ν. ΚΙΝΔ</b> .....	65
<b>9.1. ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΕΚΝΑΥΛΩΤΗ ΚΑΤΑ ΤΟΝ Ν. ΚΙΝΔ</b> .....	65
<i>9.1.1. Σύγκριση με προϊσχύσαν καθεστώς</i> .....	65
<i>9.1.2. Ενοποίηση συστήματος ευθύνης με θαλάσσιο μεταφορέα</i> .....	66
<b>9.2. ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΤ' ΑΡΘΡΟ 190 ΚΙΝΔ ΚΑΙ ΩΣ ΠΡΟΣΤΗΘΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΕΚΝΑΥΛΩΤΗ</b> .....	67
<b>9.3. ΝΟΜΙΜΟΣ ΛΟΓΟΣ ΕΥΘΥΝΗΣ – ΠΤΑΙΣΜΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ</b> .....	68
<b>9.4. ΑΠΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ – ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ ΣΤΟΥΣ ΚΧΒ</b> .....	69
<b>9.5. ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ</b> .....	70
<b>9.6. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΥΘΥΝΗΣ – ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ ΣΤΟΥΣ ΚΧΒ</b> .....	71
<b>10. ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΑΓΗΣ – ΒΙΣΜΠΥ</b> .....	72
<b>10.1. Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ – ΕΝΙΑΙΑ ΡΥΘΜΙΣΗ ΜΕ ΚΙΝΔ</b> .....	72
<i>10.1.1. Ο αναγκαστικός χαρακτήρας της ευθύνης</i> .....	72
<i>10.1.2. Παραβίαση υποχρέωσης μέριμνας επί του φορτίου</i> .....	73
<b>10.2. Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΣ ΚΑΙ ΩΣ ΠΡΟΣΤΗΘΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ</b> .....	74
<i>10.2.1. Προστασία των προστηθέντων</i> .....	76
<i>10.2.2. Ρήτρα “Himalaya” στη φορτωτική</i> .....	77
<b>10.3. ΝΟΜΙΜΟΣ ΛΟΓΟΣ ΕΥΘΥΝΗΣ – ΠΤΑΙΣΜΑ ΤΩΝ ΠΡΟΣΤΗΘΕΝΤΩΝ ΜΕ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΒΛΑΒΗ/ΑΠΩΛΕΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ</b> .....	78
<i>10.3.1. Διάκριση μεταξύ ναυτικού και εμπορικού πταισματος</i> .....	79
<b>10.4. ΑΠΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ</b> .....	80
<b>10.5. ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ</b> .....	81
<b>10.6. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΥΘΥΝΗΣ</b> .....	82
<i>10.6.1. Ποσοτικά όρια ευθύνης και μονάδα υπολογισμού</i> .....	82
<i>10.6.2. Βάσεις Υπολογισμού</i> .....	83
<i>10.6.3. Συμβατική και εκ του νόμου απόκλιση από τα προβλεπόμενα όρια</i> .....	83
<b>11. ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΣ ΑΘΗΝΩΝ</b> .....	84
<b>11.1. Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ – ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΜΕ ΤΟΝ Ν. ΚΙΝΔ</b> .....	84
<i>11.1.1. Χρονικά όρια ευθύνης</i> .....	85
<b>11.2. Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΩΣ ΠΡΟΣΤΗΘΕΙΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ</b> .....	86
<b>11.3. ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ</b> .....	87
<i>11.3.1. Σωματικές βλάβες και απώλεια ζωής</i> .....	87
<i>11.3.2. Υλικές ζημιές</i> .....	87
<b>11.4. ΝΟΜΙΜΟΣ ΛΟΓΟΣ ΕΥΘΥΝΗΣ</b> .....	88
<b>11.5. ΑΤΟΜΙΚΟΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΥΘΥΝΗΣ</b> .....	89

<i>11.5.1. Δυνατότητα επίκλησης από προστηθέντες .....</i>	<b>90</b>
<i>11.5.2. Έκπτωση από το δικαίωμα.....</i>	<b>91</b>
<i>11.6. ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΥΘΥΝΗΣ.....</i>	<b>91</b>
<b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ .....</b>	<b>92</b>
<b>V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ .....</b>	<b>92</b>
<b>VI. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>94</b>

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ – ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ

UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
SOLAS	International Convention on the Safety of Life at Sea
SAR	Search and Rescue
KINΔ	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
ΚΔΝΔ	Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου
βλ.	βλέπε
εδ.	εδάφιο
ΕΣΔΑ	Ευρωπαϊκή Σύμβαση Δικαιωμάτων του Ανθρώπου
ΕΔΔΑ	Ευρωπαϊκό Δικαστήριο των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου
Συντ	Σύνταγμα
ΕφΠειρ	Εφετείο Πειραιά
§, παρ.	παράγραφος
σελ.	σελίδα
ό. π.	όπως προηγουμένως
TNΠ	Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών
infra	παρακάτω
supra	προηγούμενα
λ.χ.	λόγου χάριν
π.χ.	παραδείγματος χάριν
GPS	Global Positioning System
INMARSAT	International Maritime Satellite Organization





## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η διάγνωση και αποτύπωση του πολυεπίπεδου ρόλου του πλοίαρχου στην ναυσιπλοΐα και η εστίαση στην υποχρέωση του περί παροχής βοήθειας σε καταστάσεις κινδύνου και διάσωσης ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, η οποία βαρύνει τον πλοίαρχο, ως διακυβερνώντα το πλοίο<sup>1</sup> κατά την εκτέλεση πλόων. Κατόπιν μνείας στον θεσμό της επιθαλάσσιας αρωγής και διάσωσης, η παρούσα εργασία επικεντρώνεται στο καθήκον προστασίας του υπέρτατου αγαθού της ανθρώπινης ζωής, όχι ως παγιωμένο, απλώς, κανόνα του εθιμικού διεθνούς δικαίου, αλλά ως θεσμοθετημένο καθήκον, ρητά κατοχυρωμένο σε πληθώρα διεθνών νομοθετημάτων (Διεθνείς Συμβάσεις) αλλά και σε μη δεσμευτικά κείμενα (κατευθυντήριες γραμμές του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας), που πλαισιώνουν τον κλάδο και αποσκοπούν στην ενθάρρυνση της παροχής υπηρεσιών διάσωσης σε διασυνοριακό επίπεδο<sup>2</sup> και κατ' επέκταση, στην επίτευξη των ασφαλέστερων δυνατών συνθηκών ναυσιπλοΐας. Αντικείμενο ανάλυσης θα αποτελέσει η συμβολή των διαρκώς αυξανόμενων μεταναστευτικών ροών προς την Μεσόγειο στην ανάδειξη της αναγκαιότητας ύπαρξης ενός ενιαίου και αποτελεσματικού νομοθετικού πλαισίου προστασίας της ανθρώπινης ζωής που βρίσκεται σε κίνδυνο στο θαλάσσιο περιβάλλον. Θα ερευνηθεί το πώς σκιαγραφείται η ως άνω υποχρέωση σε επίπεδο αγγλικού δικαίου, καθώς επίσης και εθνικού δικαίου, υπό τον άξονα των τροποποιήσεων που επέφερε ο Ν. 5023/2023 στον προϊσχύοντα Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σε συνδυασμό με τις παγιωμένες διατάξεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, ακολούθως, δε, θα εξεταστεί το δικαίωμα ή μη σε αμοιβή λόγω διάσωσης ανθρώπινης ζωής.

Την ανάλυση του προληπτικού σκέλους, σε δεύτερο επίπεδο, θα πλαισιώσει ο προσδιορισμός του καθεστώτος ευθύνης του πλοίαρχου έναντι τρίτων<sup>3</sup> σε αποζημίωση λόγω βλάβης/απώλειας του μεταφερόμενου φορτίου ή σωματικής βλάβης/απώλειας ζωής επιβαίνοντος, ως απότοκο της παρέκκλισης από την συνήθη πορεία του πλοίου και της επιχείρησης διάσωσης. Ο πλοίαρχος, ευρισκόμενος σε θέση ευθύνης κατά το στάδιο της μεταφοράς, καλείται να αξιολογήσει τις συνθήκες και να ενεργήσει προς βοήθεια των κινδυνευόντων προσώπων, μέχρι το όριο της μη διακινδύνευσης και ασφάλειας των ως άνω αγαθών, για τα οποία βαρύνεται με υποχρέωση μέριμνας, ως προβλέπεται στον νέο Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, όπου πλέον η ρύθμιση ενοποιείται με την αντίστοιχη των Κανόνων Χάγης – Βίσμπυ. Κατόπιν μνείας των προβλεπόμενων απαλλακτικών ρητρών, η ευθύνη του πλοίαρχου ως προστηθέντος του πλοιοκτήτη/εφοπλιστή θα προσδιοριστεί σε έκταση, ομοίως δε και οι καλυπτόμενες ζημιές, καταλήγοντας στο αναγνωρισμένο στο πρόσωπο του πλοίαρχου δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του, ως αυτό προβλέπεται τόσο στον ΚΙΝΔ, όσο και στους Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ και στην Διεθνή Σύμβαση Αθηνών, με την τελευταία να απονέμει στον πλοίαρχο και δικαίωμα συνολικού περιορισμού.

---

<sup>1</sup> Διευκρινίζεται ότι η υποχρέωση παροχής βοήθειας και υπηρεσιών αρωγής και διάσωσης από κρατικά, πολεμικά ή άλλα, μη εμπορικά, πλοία, δεν θα αποτελέσει αντικείμενο της παρούσας εργασίας.

<sup>2</sup> βλ. Προοίμιο της Διεθνούς Συμβάσεως για την Επιθαλάσσια Αρωγή 1989, όπου αναφέρεται: «ΠΕΠΕΙΣΜΕΝΑ για την ανάγκη να εξασφαλιστούν επαρκή διαθέσιμα κίνητρα στα πρόσωπα τα οποία αναλαμβάνουν επιχειρήσεις διάσωσης που αφορούν σε πλοία και άλλα περιουσιακά στοιχεία που κινδυνεύουν[...]

<sup>3</sup> Διευκρινίζεται ότι τυχόν ευθύνη σε αποζημίωση μεταξύ των συμβαλλόμενων στο ναυλοσύμφωνο, είτε λόγω παραβίασης όρου αυτού, είτε λόγω αδικοπραξίας δεν θα αποτελέσει αντικείμενο ανάλυσης στην παρούσα εργασία.

Συμπερασματικά, θα τονιστεί η αναγκαία στοχευμένη, τόσο νομοθετική όσο και επιμορφωτική παρέμβαση, ως προς την υποχρέωση των πλοιάρχων να παράσχουν βοήθεια επί κινδυνεύουσας ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, με σκοπό να εγκαταλειφθεί η έννοια αυτής ως ηθικο-κοινωνικού καθήκοντος και μέσα από την ορθή νομοθετική της κατοχύρωση στο εσωτερικό δίκαιο των κρατών μελών, να εξασφαλιστεί η ασφαλής εκτέλεσή της.

---

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1. Ο ρόλος του πλοιάρχου στην ναυσιπλοΐα

#### 1.1. Κίνδυνοι της ανοιχτής θαλάσσης

Ο κλάδος των μεταφορών, τμήμα του οποίου αποτελεί και η δια μέσου θαλάσσης μεταφορά αγαθών και προσώπων, είναι άρρηκτα συνυφασμένος με το στοιχείο του κινδύνου, ο οποίος συνοδεύει αναπόφευκτα κάθε μετακίνηση και διάνυση μεγάλων χιλιομετρικών αποστάσεων ανά την υφήλιο. Ακόμη, δε, και σε μικρότερες αποστάσεις, η έκθεση των μεταφερόμενων δι' οποιουδήποτε μέσου αγαθών ή προσώπων στα φυσικά φαινόμενα και στον ανθρώπινο παράγοντα (λ.χ. εγκληματικότητα) σε συνδυασμό με την μετακίνηση της υποχρέωσης μέριμνας επί των μεταφερόμενων σε τρίτα πρόσωπα (διενεργούντες την μεταφορά), δύνανται να αναχαιτίσουν την ασφαλή διεκπεραίωση της εκάστοτε μεταφοράς.

Ειδικότερα, σε ό, τι αφορά την ναυτιλία, ως δεσπόζων κλάδος της ελληνικής και παγκόσμιας οικονομίας, καθώς ελέγχει πλέον πάνω από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου<sup>4</sup>, φέρνει αντιμέτωπους, τόσο τους έχοντες την ευθύνη για την ομαλή εκτέλεση της μεταφοράς όσο και τους δικαιούχους του μεταφερόμενου φορτίου ή τους επιβάτες με τους κινδύνους της ανοιχτής θαλάσσης, όπως λ.χ. το ενδεχόμενο προσάραξης, την πειρατεία, την μηχανική βλάβη, τα έντονα καιρικά φαινόμενα, ακόμη και την σύγκρουση μεταξύ πλοίων, που θα οδηγήσουν στην βλάβη του φορτίου ή την απώλεια αυτού ή στην απώλεια ανθρώπινων ζώων και περιουσιών.

Ωστόσο, η αλματώδης ανάπτυξη της τεχνολογίας και ο εξοπλισμός των σύγχρονων πλοίων με συστήματα δορυφορικής ναυτιλίας (ραντάρ, GPS - δορυφορικό σύστημα προσδιορισμού στίγματος, σύστημα πλοήγησης, καιρικής πρόγνωσης, δορυφορικών επικοινωνιών-INMARSAT,<sup>5</sup>) έχει συμβάλλει στην ενίσχυση της ασφάλειας και παρέχει δυνατότητα πρόληψης και ως ένα βαθμό αντιμετώπισης των ως άνω κινδύνων. Η τεχνολογική αυτή άνθηση, η διαρκής πρόοδος στον τομέα της κατασκευής των πλοίων και οι πρόσθετες εγγυήσεις που αμφοτέρως προσφέρουν προς την ασφαλή διεξαγωγή πλόων, οδήγησαν, συνακόλουθα στην κατακόρυφη αύξηση των μετακινήσεων, αλλά και στην εξάπλωση του εμπορίου δια θαλάσσης, ακόμη δε, περισσότερο, μετά την έξαρση της πανδημίας COVID-19, αρχικά στην Κίνα, τον Δεκέμβριο του 2019 και παγκοσμίως κατά τους πρώτους μήνες του 2020.

Μολονότι, η ναυσιπλοΐα έχει καταστεί εμφανώς ασφαλέστερη σε σύγκριση με παλαιότερα, οι κίνδυνοι για την θαλάσσια αποστολή αγαθών ή θαλάσσια μεταφορά επιβατών είναι υπαρκτοί, δεδομένου άλλωστε και του πολλαπλασιασμού των διενεργούμενων πλόων και του εν ενεργεία στόλου σε παγκόσμιο επίπεδο. Άλλωστε, συμβάντα του παρελθόντος έχουν πολλάκις καταδείξει ότι κανένα σύστημα ασφαλείας ή η επινόηση μεθόδων αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών, δεν μπορεί να εγγυηθεί εκ προοιμίου την ασφαλή μεταφορά αγαθών ή προσώπων.

---

<sup>4</sup> όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο <https://businessvoice.gr/top-stories/751047/avlaia-gia-ta-poseidonia-i-naftilia-etoimi-na-enischysei-to-pagkosmio-eborio/>

<sup>5</sup> International Maritime Satellite Organization, βλ. Στράντζαλη Άννα, «Συστήματα Δορυφορικής Ναυτιλίας», , Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας, Σχολή Πλοιάρχων, σελ. 34 και Απόστολος Βασιλειάδης «Ναυτιλιακά συστήματα Inmarsat NON GMDSS INM MINI M, INM, Dts, Fleetboard 500, fleet phone», Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας, Σχολή Πλοιάρχων, Ιούνιος 2016.

Σημαντικότερο εφόδιο από όλα τα παραπάνω ηλεκτρονικά μέσα, θα πρέπει να θεωρηθεί η ύπαρξη καταλλήλως εκπαιδευμένου και καταρτισμένου πληρώματος, το οποίο βαρύνεται με την υποχρέωση προστασίας των μεταφερόμενων αγαθών/προσώπων κατά το στάδιο εκτέλεσης του πλου και αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών, τελώντας πάντοτε υπό την καθοδήγηση του πλοιάρχου.

## 1.2. Ο ρόλος του πλοιάρχου

Συγκεντρώνοντας στο πρόσωπό του πληθώρα αρμοδιοτήτων, ο πλοίαρχος θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ο κεντρικός «μοχλός» σε ό, τι αφορά την τεχνική λειτουργία του πλοίου, ταυτόχρονα δε, αποτελεί τον συνδετικό κρίκο μεταξύ πλοιοκτήτη και λοιπού πληρώματος<sup>6</sup>. Καίτοι ο όρος «πλήρωμα»<sup>7</sup> περιλαμβάνει κατ' αρχήν και τον πλοίαρχο, ο τελευταίος κατέχει ιεραρχική θέση επί του πρώτου, ως επικεφαλής αυτού, ενώ ταυτόχρονα είναι αρμόδιος για την ναυτολόγησή του. Αντιθέτως, η σύμβαση ναυτολόγησης του πλοιάρχου αντισυμβαλλόμενος είναι ο ίδιος ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο, πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής<sup>8</sup>, γεγονός που καθιστά ευκρινή την ξεχωριστή θέση του πλοιάρχου ανάμεσα στους εργαζόμενους στο πλοίο, όπως μαρτυρούν και οι δημοσίου δικαίου αρμοδιότητες που του απονέμονται εκ του νόμου, καθιστώντας τον φορέα εξουσίας και δημόσιο λειτουργό.<sup>9</sup> Η επιπρόσθετη μόρφωση που εκ του νόμου απαιτείται να λαμβάνει<sup>10</sup> σε σχέση με τους λοιπούς εργαζόμενους στο πλοίο, τον καθιστούν ικανό να εκπροσωπεί τον θαλάσσιο επιχειρηματία, ο οποίος δεν είναι παρών κατά την εκτέλεση του πλου, να διασφαλίζει την ομαλή διακυβέρνηση, την τάξη, υγιεινή, πειθαρχία, ασφάλεια του πλοίου και να διατηρεί αυτές<sup>11</sup> καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού.

### 1.2.1. Διακυβέρνηση του πλοίου

Ως επικεφαλής του πληρώματος, ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για την τεχνική διεύθυνση του πλοίου, ταυτόχρονα δε, ευθύνεται έναντι του πλοίου, του μεταφερόμενου φορτίου και των επιβαινόντων σε αυτό, δυνάμει της εξουσίας εκπροσώπησης που αντλεί από την σύμβαση ναυτολόγησής του, που συνάπτεται μεταξύ του ιδίου και του εκμεταλλευόμενου το πλοίο. Το παραπάνω εξηγείται από το γεγονός ότι η παροχή των υπηρεσιών του πλοιάρχου τοποθετείται γεωγραφικά σε χώρο μακριά από την σφαίρα επιρροής του εργοδότη του<sup>12</sup>, με αποτέλεσμα να καθίσταται αναγκαίος ο εφοδιασμός του με ένα ευρύ πεδίο εξουσίας<sup>13</sup>, που θα του επιτρέψει να λαμβάνει καίριες αποφάσεις, με σκοπό την διατήρηση της προεξάρχουσας εκ μέρους του

---

<sup>6</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2005, §41, σελ. 195

<sup>7</sup> Κουρούκλης Αντώνιος, «*Η ευθύνη του πλοιάρχου*», Μεταπτυχιακό πρόγραμμα «Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο», Πανεπιστήμιο Αιγαίου, 2020, σελ. 10

<sup>8</sup> Άρθρο 61 ΚΙΝΔ

<sup>9</sup> βλ. Καλαπόδη Αγγελική, «*Η ποινική και διοικητική ευθύνη πλοιάρχου και πληρώματος*», Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, 2014, σελ. 42, με τις εκεί αναφερόμενες υποσημειώσεις

<sup>10</sup> Καλαπόδη Αγγελική, *ο.π.*, σελ. 42

<sup>11</sup> Κουρούκλης Αντώνιος *ό.π.*, σελ. 11

<sup>12</sup> Καλαπόδη Αγγελική, *ό.π.*, σελ. 46

<sup>13</sup> Καλαπόδη Αγγελική, *ό.π.*, σελ. 46

εκναυλωτή υποχρέωσης αξιοπλοΐας<sup>14</sup> καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, ταυτόχρονα δε, την προστασία του μεταφερόμενου φορτίου<sup>15</sup> ή επιβατών που είναι εμπιστευμένοι<sup>16</sup> σε αυτόν.

Για το σκοπό αυτό, ο πλοίαρχος τηρεί τους κανονισμούς για αποφυγή σύγκρουσης των πλοίων και τις διατάξεις σχετικά με την ασφαλή ναυσιπλοΐα.<sup>17</sup> Είναι υποχρεωμένος από την ισχύουσα νομοθεσία να διευθύνει ο ίδιος το πλοίο κατά την είσοδο και έξοδο του από το λιμάνι, κατά τη διέλευση από διώρυγες και στενά και γενικά σε κάθε θαλάσσια περιοχή που εγκυμονεί κίνδυνο για το πλοίο<sup>18</sup>. Ο ίδιος έχει προσωπική ευθύνη, κατά τη διάταξη του άρθρου 191 τήρησης και φύλαξης όλων των απαραίτητων ναυτιλιακών και φορτωτικών εγγράφων, βιβλίων και πιστοποιητικών που προβλέπουν οι νόμοι, οι κανονισμοί και οι διεθνείς συμβάσεις<sup>19</sup>. Πέραν δε, αυτών των εγγράφων, ο ΚΔΝΔ θεσπίζει υποχρέωση μέριμνας του πλοιάρχου ώστε να ευρίσκονται επί του πλοίου όλα τα απαιτούμενα εκ του νόμου έγγραφα<sup>20</sup>. Επίσης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 105 ΚΔΝΔ και επαναδιατυπώνεται στο άρ. 190 παρ. 1 ΚΙΝΔ, ευθύνεται για την νόμιμη σύνθεση του πληρώματος, σύμφωνα με τις οδηγίες του πλοιοκτήτη<sup>21</sup> και την ομαλή διεύθυνση του φορτίου.<sup>22</sup> Στα καθήκοντά του εντάσσεται κάθε ενέργεια που σχετίζεται με την οργάνωση και διεύθυνση του πληρώματος, από την ναυτολόγηση αυτού έως και τον προσανατολισμό των καθηκόντων εκάστου μέλους και την σωστή εκτέλεση αυτών<sup>23</sup>.

Από τις κυριότερες δε, υποχρεώσεις με τις οποίες είναι επιφορτισμένος ο πλοίαρχος, είναι η προαναφερθείσα υποχρέωση τήρησης των ισχυόντων νόμων και κανονισμών που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και όλων των επιβαινόντων, του φορτίου και γενικότερα της ναυσιπλοΐας, σύμφωνα με την διάταξη του αρ. 190 παρ. 1 ΚΙΝΔ, η οποία αντανακλά στις διατάξεις των άρθρων 104 – 129 ΚΔΝΔ και ειδικότερα σε αυτήν του άρθρου 113 ΚΔΝΔ<sup>24</sup>. Στο πλαίσιο αυτής της υποχρέωσης μέριμνας για την ασφάλεια του πλοίου, στο άρθρο 192 ΚΙΝΔ, προβλέπεται η δυνατότητα του πλοιάρχου να χρησιμοποιεί κάθε αντικείμενο που βρίσκεται εντός του πλοίου, εφόσον κρίνει ότι αυτό είναι αναγκαίο, προς το σκοπό αποτροπής κινδύνου που απειλεί το τελευταίο, ακόμα δε και ξένα πράγματα του πληρώματος, των επιβατών ή ακόμη και το φορτίο ή τμήμα αυτού<sup>25</sup>. Το δικαίωμα αυτό είναι συνυφασμένο με την εξουσία που κατά νόμο ασκεί ο πλοίαρχος επι των επιβαινόντων στο πλοίο, κατ' άρθρο 104 ΚΔΝΔ<sup>26</sup>.

Πέραν τούτων, ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να παρέχει την βοήθειά του σε κάθε πλοίο, αεροσκάφος ή πρόσωπο που κινδυνεύει στη θάλασσα με την προϋπόθεση ότι δεν

---

<sup>14</sup> Άρθρο 3 παρ. 1 ΚΧΒ, βλ. και Αντώνης Αντάπασης – Λία Αθανασίου, *Ναυτικό Δίκαιο*, ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ, 2020, σελ. 629-641

<sup>15</sup> Άρθρο 3 παρ. 2 ΚΧΒ, βλ. και Αντώνης Αντάπασης – Λία Αθανασίου, *Ναυτικό Δίκαιο*, ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ, 2020, σελ. 641-648

<sup>16</sup> Καλαπόδη Αγγελική, *ό.π.*, σελ. 46

<sup>17</sup> Δημήτριος Μυλωνόπουλος, *Δημόσιο και ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο*, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., 2000, σελ. 196

<sup>18</sup> Δημήτριος Μυλωνόπουλος, *ό.π.*

<sup>19</sup> ΑιτΕκθ ν., 5023/2023, αρ. 191, σελ. 187

<sup>20</sup> ΑιτΕκθ ν., 5023/2023, αρ. 191, σελ. 187

<sup>21</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρ. 190, σελ. 187

<sup>22</sup> Δημήτριος Μυλωνόπουλος, *ό.π.*

<sup>23</sup> Κουρούκλης Αντώνιος, *ό.π.*, σελ. 11

<sup>24</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρ. 190, σελ. 187

<sup>25</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρ. 192, σελ. 187

<sup>26</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρ. 192, σελ. 187

προκαλείται σοβαρός κίνδυνος για το πλοίο ή τους επιβαίνοντες<sup>27</sup>. Εάν κάποιος από τους επιβαίνοντες στο πλοίο πέσει στη θάλασσα, ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να καταβάλει κάθε προσπάθεια διάσωσης και να καταχωρίσει το συμβάν στο ημερολόγιο του πλοίου<sup>28</sup>. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, καθίσταται εκ νέου εμφανές ότι η έκτακτη ανάγκη με την οποία έρχεται αντιμέτωπο το πλοίο εν ευρεία εννοία απαιτεί εξουσία αυτόβουλης και άμεσης δράσης εκ μέρους του πλοίαρχου, χωρίς να μεσολαβήσει έγκριση του θαλάσσιου επιχειρηματία. Τον τελευταίο, ο πλοίαρχος έχει εξουσία να εκπροσωπήσει και έναντι ναυλωτών και φορτωτών<sup>29</sup>, εκπληρώνοντας για λογαριασμό του τις υποχρεώσεις που ο νόμος επιβάλλει στον εκναυλωτή, με κυριότερη την εκτέλεση των συμφωνημένων πλώων<sup>30</sup>, έχοντας προηγουμένως παραλάβει το μεταφερόμενο φορτίο και εκδώσει τις σχετικές φορτωτικές<sup>31</sup>.

Αναφορικά με το πλήρωμα, ο πλοίαρχος δύναται να αναθέτει πρόσθετα καθήκοντα σε ναυτικό, πέραν εκείνων που υποχρεούται να εκτελεί σύμφωνα με τη σύμβαση ναυτολόγησής του, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, υπό την προϋπόθεση ότι τα καθήκοντα αυτά δεν είναι ασυμβίβαστα με την ιδιότητα και το βαθμό του εκάστοτε ναυτικού<sup>32</sup> (αρ. 193 ΚΙΝΔ).

Ο πλοίαρχος διατάσσει την εγκατάλειψη του πλοίου, όταν αυτό βρεθεί σε κίνδυνο, μόνον εφόσον έχει προηγουμένως εξαντλήσει όλα τα μέσα διάσωσης που επιβάλλει η ναυτική τέχνη και εμπειρία του και αφού ζητήσει τη γνώμη των αξιωματικών του, μεριμνά δε για την τήρηση και φύλαξη των ναυτιλιακών εγγράφων και βιβλίων του πλοίου<sup>33</sup>. Η αφοσίωση προς το πλοίο και η θέση ευθύνης που κατέχει έναντι του πληρώματος και των επιβαινόντων καταδεικνύεται από το γεγονός ότι, σε περίπτωση εγκατάλειψης, ο πλοίαρχος εγκαταλείπει το πλοίο τελευταίος, έχοντας προηγουμένως μεριμνήσει για την ασφαλή αποβίβαση όλων των επιβαινόντων<sup>34</sup>.

### **1.2.2. Διοικητική εξουσία του πλοίαρχου**

Μολονότι ο πλοίαρχος συμβάλλεται με τον θαλάσσιο επιχειρηματία στο πλαίσιο του ιδιωτικού δικαίου, ο νόμος επιφορτίζει τον πρώτο και με δημοσίου δικαίου εξουσίες, λαμβάνοντας υπ' όψιν το μεγάλο χρονικό διάστημα κατά το οποίο το πλοίο ευρίσκεται εκτός της επικράτειας και, συνεπώς, εκτός σφαιρας κρατικής εξουσίας. Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, όπως μαρτυρά το γράμμα της διάταξης του άρθρου 104<sup>35</sup> παράσχει στον πλοίαρχο ευρεία εξουσία επί του πληρώματος, των επιβαινόντων αλλά και παντός άλλου ευρισκόμενου επί του πλοίου, υπό οποιαδήποτε ιδιότητα, δίνοντας του την δυνατότητα να λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο με σκοπό την τήρηση της πειθαρχίας και της υγιεινής στο πλοίο, στους επιβαίνοντες και στο φορτίο<sup>36</sup>. Τα

---

<sup>27</sup> Δημήτριος Μυλωνόπουλος, ό.π.

<sup>28</sup> Δημήτριος Μυλωνόπουλος, ό.π.

<sup>29</sup>Καλαπόδη Αγγελική, ό.π., σελ. 51

<sup>30</sup> Άρθρο 94 ΚΙΝΔ

<sup>31</sup>Καλαπόδη Αγγελική, ό.π., σελ. 51

<sup>32</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρ. 193, σελ. 187

<sup>33</sup> Δημήτριος Μυλωνόπουλος, ό.π.

<sup>34</sup> Δημήτριος Μυλωνόπουλος, ό.π.

<sup>35</sup> Άρθρο 104 ΚΔΝΔ: «Ο πλοίαρχος έχει την εν γένει διοίκησιν εν τω πλοίω και ασκεί εξουσίαν επί των επιβαινόντων, λαμβάνων παν αναγκαίον μέτρον, εντός των υφιστάμενων κανονισμών, προς τον σκοπόν τηρήσεως της τάξεως, της πειθαρχίας και της υγιεινής και δια την ασφάλειαν του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου.»

<sup>36</sup> Δημήτριος Μυλωνόπουλος, ό.π., σελ. 197

ως άνω πρόσωπα είναι εξίσου υποχρεωμένα να συμμορφώνονται με τις οδηγίες και προσταγές του πλοιάρχου<sup>37</sup>, στην δε περίπτωση του πληρώματος, η ανυπακοή συνιστά ποινικό αδίκημα. Η σχετική εξουσία του προβλέπεται ρητά και στον ΚΙΝΔ, στην διάταξη του άρθρου 190 παρ. 1.

Καθήκον του πλοιάρχου αναγόμενο στην προστασία του δημοσίου συμφέροντος αποτελεί και η προαναφερθείσα υποχρέωσή του σε προσφορά βοήθειας σε άλλα πλοία ή αεροπλάνα ή πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα, η οποία αποτυπώνεται ρητά στο άρθρο 120 ΚΑΝΔ<sup>38</sup> και οροθετείται στο σημείο εκείνο που υφίσταται κίνδυνος απειλών το πλοίο, το φορτίο ή τους επιβαίνοντες, τους οποίους ο πλοίαρχος οφείλει πρωτευόντως να προστατεύει. Επιπλέον, ο πλοίαρχος υποχρεούται να υποβάλει αναφορά στο λιμενικό σχετικά με κάθε είδους έγκλημα που τελείται εν πλω και υποπίπτει στην αντίληψή του ή όποιου γεγονότος ρισκάρει την ναυσιπλοΐα<sup>39</sup> <sup>40</sup>. Παράλληλα, ο πλοίαρχος έχει δικαίωμα και υποχρέωση, στο πλαίσιο εξουσίας που ασκεί επί των επιβατών, να εμποδίζει την επιβίβαση προσώπων που πάσχουν από λοιμώδεις νόσους με την βοήθεια του Λιμενικού, ή είναι ψυχοπαθή ή έχουν ανάγκη συνοδού (λ.χ. ανήλικοι, τυφλοί κ.α.) και να λαμβάνει μέτρα ώστε να ελέγχονται και να μην εισκομίζονται στο πλοίο από το πλήρωμα ή τους επιβάτες όπλα ή ναρκωτικές ή άλλες επιβλαβείς ή/και επικίνδυνες ουσίες<sup>41</sup> ασκώντας έτσι και το καθήκον προστασίας των λοιπών επιβατών.

Στο πλαίσιο της υποχρέωσης πρόσληψης του πληρώματος, ο πλοίαρχος υποχρεούται να καταχωρεί τις σχετικές εγγραφές στο ναυτολόγιο του πλοίου (ναυτολόγηση) από τη Λιμενική ή Προξενική Αρχή, ομοίως δε και στην περίπτωση της απόλυσης, η οποία υποχρεωτικά λαμβάνει χώρα ενώπιον της Λιμενικής Αρχής<sup>42</sup>.

Ως δημόσιος λειτουργός, ο πλοίαρχος αναλαμβάνει να εκτελέσει καθήκοντα ληξιάρχου, συμβολαιογράφου και ανακριτού<sup>43</sup> (διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης), υποκαθιστώντας κατ' αυτόν τον τρόπο, σε εξαιρετικές περιστάσεις (λ.χ. γέννηση, θάνατος, ποινικά αδικήματα επί του πλοίου), την κρατική εξουσία, η οποία λόγω της φυσικής θέσης του πλοίου, δεν μπορεί να ασκηθεί όσο εκτελούνται πλόες.

### **1.2.3. Εξουσία δικαστικής αντιπροσώπευσης του πλοιάρχου**

Η διάταξη του άρθρου 195 ΚΙΝΔ, προβλέπει την εξουσία του πλοιάρχου να αντιπροσωπεύει τον πλοιοκτήτη, η οποία του αναγνωρίζεται σε συνάρτηση με την εξουσία του στο πλοίο, στο φορτίο, στους επιβαίνοντες στο πλοίο και στις αποσκευές αυτών<sup>44</sup>. Στην παράγραφο 1 του ως άνω άρθρου, προβλέπεται η εξουσία ενεργητικής εκπροσώπησης, περιορισμένη χρονικά, αφού καταλαμβάνει μόνο την διάρκεια του πλου και μόνο σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης, έγκειται δε, στην δυνατότητα κοινοποίησης εγγράφων, λήψη ασφαλιστικών

---

<sup>37</sup> Άρθρο 210 ΚΑΝΔ.

<sup>38</sup> Άρθρο 120 ΚΑΝΔ: «Ο πλοίαρχος παρέχει πάσαν δυνατήν βοήθειαν εις πλοία ή αεροσκάφη ή πρόσωπα κινδυνεύοντα εν θαλάσση, εφ' όσον δεν δημιουργείται σοβαρός κίνδυνος δια το πλοίον ή τους επιβαίνοντας.

<sup>39</sup> «Η ποινική και διοικητική ευθύνη πλοιάρχου και πληρώματος, ό.π., σελ. 43

<sup>40</sup> Άρθρο 122 ΚΑΝΔ: «Ο πλοίαρχος αναφέρει αμελλητί εις τας Λιμενικάς Αρχάς παν έγκλημα τελεσθέν εν τη θαλάσση ως και παν γεγονός δυνάμενον να προκαλέση κινδύνους εις την ναυσιπλοΐαν.»

<sup>41</sup> Δημήτριος Μυλωνόπουλος, ό.π., σελ. 199

<sup>42</sup> Δημήτριος Μυλωνόπουλος, ό.π., σελ. 197

<sup>43</sup> Άρθρα 115-119 ΚΑΝΔ.

<sup>44</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρ. 195, σελ. 188

μέτρων και στην έγερση αγωγής για ζητήματα αναφορικά με το πλοίο ή το φορτίο<sup>45</sup>. Τέλος, στην παράγραφο 2, προβλέπεται εξουσία παθητικής εκπροσώπησης, παρεχόμενη στον πλοίαρχο υπό την προϋπόθεση ότι το πλοίο ευρίσκεται σε διαφορετικό τόπο από την έδρα του πλοιοκτήτη και έγκειται στην κοινοποίηση σε αυτόν εγγράφων διαδικαστικών ή εξωδίκων που απευθύνονται στον τελευταίο και σχετίζονται με το πλοίο που βρίσκεται υπό την πλοιαρχία του<sup>46</sup>.

#### 1.2.4. Γενικό καθεστώς ευθύνης

Η έκφραση «ο κύριος του πλοίου μετά τον Θεό», που χρησιμοποιούταν παλαιότερα για να χαρακτηρίσει τον πλοίαρχο<sup>47</sup>, δεν απείχε ιδιαίτερα από την πραγματικότητα, καθώς η απουσία μέσω τηλεπικοινωνίας και η χαμηλή στάθμη τεχνικής είχαν ως αποτέλεσμα η τύχη του πλοίου να επαφίεται εξ ολοκλήρου στις γνώσεις, την κατάρτιση και ικανότητες του πλοίαρχου<sup>48</sup>. Στη σημερινή εποχή, η βελτίωση του τεχνολογικού εξοπλισμού των πλοίων στέκεται μεν αρωγός στο έργο του, πλην όμως, ο πλοίαρχος εξακολουθεί να είναι ο ίδιος, ή μέσω οδηγίων του προς το πλήρωμα, χειριστής κάθε τεχνολογικού μέσου και αρμόδιος για την λήψη όλων των καίριων αποφάσεων βασιζόμενος στην εμπειρία του, η οποία δεν δύναται να υποκατασταθεί από την τεχνολογία.

Παρά την πληθώρα αρμοδιοτήτων με τις οποίες είναι επιφορτισμένος, ο πλοίαρχος οφείλει να μην υπερβαίνει τις εξουσίες και τα καθήκοντα που του έχουν παραχωρηθεί, είτε από την σύμβασή του με τον εκμεταλλεζόμενο το πλοίο ή τις δημοσίου δικαίου εξουσίες του<sup>49</sup>. Σε περίπτωση δε, παραβίασης αυτών, εκτός της αστικής του ευθύνης<sup>50</sup>, ο Κώδικας Δημοσίου Δικαίου προβλέπει ποινική ευθύνη του<sup>51</sup>, όταν δε υποπέσει σε πειθαρχικό παράπτωμα, ευθύνεται και πειθαρχικώς<sup>52 53</sup>.

## 2. Επιθαλάσσια αρωγή και διάσωση ζωής και περιουσίας

### 2.1. Ο θεσμός

Η επισκόπηση των καθηκόντων του πλοίαρχου, ως αυτά απαριθμούνται στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, καθιστά εμφανή την σημαντικότητα που ο ημεδαπός νομοθέτης

---

<sup>45</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρ. 195, σελ. 188

<sup>46</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρ. 195, σελ. 188

<sup>47</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., §41, σελ. 195

<sup>48</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., §41, σελ. 195

<sup>49</sup> Κουρούκλης Αντώνιος, ό.π., σελ. 38

<sup>50</sup> βλ. *infra*, σελ. 64

<sup>51</sup> βλ. 235 ΚΔΝΔ

<sup>52</sup> Δημήτριος Μυλωνόπουλος, ό.π., σελ. 197

<sup>53</sup> βλ. Καλαπόδη Αγγελική, ό.π., σελ. 56-57, όπου χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι: «Πειθαρχικά παραπτώματα του πλοίαρχου συνιστούν ενδεικτικά: α) η πρόσληψη ναυτικού, επί του φυλλαδίου του οποίου δεν έχει καταχωρηθεί η πράξη της απόλυσης του από το πλοίο, εφόσον ήταν ναυτολογημένος από πριν, β) η πρόσληψη ή η απόλυση μέλους του πληρώματος χωρίς ναυτολόγησή του κατά τις εκάστοτε νομικές διατάξεις ή η ναυτολόγηση ναυτικού μη επιβαίνοντος στο πλοίο ή η παράλειψη υποβολής αίτησης προς την αρμόδια αρχή περί απολύσεως ναυτολογηθέντος αλλά μη επιβαίνοντος στο πλοίο, γ) η παράνομη πρόσληψη στο πλοίο Έλληνα μη απογεγραμμένου ναυτικού ή απογεγραμμένου και στερουμένου δικαιώματος άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος, δ) η παράνομη πρόσληψη στο πλοίο σε θέσεις διπλωματούχου, πτυχιούχου ή αδειούχου προσώπων που δεν έχουν τα απαιτούμενα προσόντα για τις θέσεις αυτές[...]



αποδίδει στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας αρωγής, επιφορτίζοντας τους πλοιάρχους με την σχετική υποχρέωση προς διάσωση. Ειδικότερα, η θαλάσσια αρωγή συνίσταται σε κάθε πράξη παροχή βοήθειας ή διάσωσης, καθώς και κάθε άλλη παρόμοια υπηρεσία σε πλοίο που κινδυνεύει, στα πρόσωπα και στα πράγματα που βρίσκονται πάνω σε αυτό. Η υποχρέωση αυτή, αποτελούσε διεθνές εθιμικό δίκαιο, καθώς πριν από τις Διεθνείς Συμβάσεις των Βρυξελλών του 1910 και του Λονδίνου του 1989 για την θαλάσσια αρωγή, δεν υπήρχε διεθνώς ενοποιημένο δίκαιο θαλάσσιας αρωγής που να εφαρμόζεται ομοιόμορφα και διεθνώς<sup>54</sup>. Στη βάση αυτή του διεθνούς εθιμικού δικαίου, αναπτύχθηκε η επιθαλάσσια αρωγή, θεμελιώδης θεσμός του ναυτικού δικαίου, ως «απάντηση» στους κινδύνους της ανοιχτής θάλασσας<sup>55</sup>.

Ο διεθνής νομοθέτης, κατά τον περασμένο αιώνα, αφενός αναγνωρίζοντας πλήρως τις δυσχέρειες της ναυτικής αποστολής, την αντιξοότητα και το ευμετάβλητο των καιρικών συνθηκών και αφετέρου, λαμβάνοντας υπόψη τις δυσκολίες που παρουσιάζει η διάσωση των πλοίων για το διασώστη, διαμόρφωσε αρχικά το 1910 ένα διεθνές ομοιόμορφο νομοθετικό κείμενο για τη θαλάσσια αρωγή, βασιζόμενος σε μεγάλο βαθμό, αν όχι αποκλειστικά, στα πορίσματα της βρετανικής νομολογίας<sup>56</sup>. Η Διεθνής Σύμβαση του 1910 κυρώθηκε στην Ελλάδα με τον νόμο ΓΩΠΣΤ της 6/12 Αυγούστου 1911<sup>57</sup>.

Ακολούθως, αντιλαμβανόμενος την ανεπάρκεια της ως άνω Σύμβασης να ρυθμίσει με ικανοποιητικό τρόπο τη διεξαγωγή των επιχειρήσεων αρωγής και την αυξανόμενη ανησυχία για την προστασία του περιβάλλοντος, ο ημεδαπός νομοθέτης κύρωσε με τον νόμο 2391/1996 την Διεθνή Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή (1989), που υπεγράφη στο Λονδίνο την 28/04/1989<sup>58</sup>.

Με την αναθεώρηση του ΚΙΝΔ (ν. 3816/1958) και την ψήφιση του νέου και ισχύοντος (ν. 5020/2023) άρθηκε και σε επίπεδο εθνικού δικαίου, κάθε υφιστάμενη διχογνωμία αναφορικά με το ποια Διεθνής Σύμβαση τυγχάνει εφαρμογής επί θαλάσσιας αρωγής, ενώ παράλληλα βελτιώθηκαν οι αδυναμίες από τις οποίες έπασχε το νομοθέτημα<sup>59</sup>. Η αναφορά και αλληλοσύνδεση των δύο νομοθετημάτων (ΚΙΝΔ και ΔΣ 1989) είναι ρητή και σαφής στα άρθρα 196-198 του ν. ΚΙΝΔ, όπου ο νομοθέτης παραπέμπει τον εφαρμοστή του δικαίου στις διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως για την επιθαλάσσια αρωγή του 1989<sup>60</sup>.

## 2.2. Έννοια του αρωγού – διασώστη

Καμία από τις προαναφερθείσες Διεθνείς Συμβάσεις δεν περιέχει ορισμό για τον διασώστη, παρά το γεγονός ότι πρόκειται για τα δύο διεθνή ομοιόμορφα ρυθμιστικά πλαίσια του δικαίου της θαλάσσιας αρωγής<sup>61</sup>. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι, σε αντίθεση με τις ως

---

<sup>54</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, «Η αμοιβή του διασώστη κατά τη Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου 1989», Εκδόσεις Σάκκουλα, 2024, σελ. 9, με τις εκεί αναφερόμενες υποσημειώσεις.

<sup>55</sup> Αχιλλέας Μπεχλιβάνης, «Εγχειρίδιο Ναυτικού Δικαίου», Εκδόσεις Σάκκουλα, 2023, σελ. 263

<sup>56</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 9

<sup>57</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 10

<sup>58</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 13

<sup>59</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 11

<sup>60</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 20

<sup>61</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 27

άνω Διεθνείς Συμβάσεις, ορισμός για τον διασώστη περιέχεται στην Διεθνή Σύμβαση του 1976 (LLMC) για τον περιορισμό της ευθύνης από ναυτικές απαιτήσεις<sup>62</sup>, και συγκεκριμένα, στο άρθρο 1§3 αυτής, όπου ορίζεται: «Πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής σημαίνει εκείνο που παρέχει υπηρεσίες που συνδέονται άμεσα με επιχειρήσεις επιθαλάσσιας αρωγής. Επιχειρήσεις επιθαλάσσιας αρωγής περιλαμβάνουν και τις επιχειρήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 2§1 (δ)<sup>63</sup>, (ε)<sup>64</sup> και (στ)<sup>65</sup>.

Από τις ως άνω διατάξεις, γίνεται κατανοητό ότι ο διεθνής νομοθέτης προσδιορίζει την έννοια του θαλάσσιου αρωγού με ευρύτητα και ανεξάρτητα από τις έννοιες που υιοθετούν τα εθνικά δίκαια ή άλλες σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις<sup>66</sup>. Ωστόσο, δεν θα ήταν ορθό να εκληφθεί ως απόλυτη ή μοναδική ή ως εκείνη που εκφράζει αυθεντικά όλες ανεξαιρέτως τις περιπτώσεις της θαλάσσιας αρωγής ή ως απολύτως δεσμευτική για τον προσδιορισμό της έννοιας του αρωγού<sup>67</sup>. Το εύρος και το πλάτος της έννοιας του αρωγού και κατ' επέκταση της θαλάσσιας αρωγής απαιτεί την πλήρωση των συγκεκριμένων, ρητά αναφερόμενων, στο νόμο, προϋποθέσεων, έχει δε σαφώς διακριτά όρια από άλλες έννοιες (π.χ. ρυμούλκηση), τα οποία πρέπει πάντοτε να αναζητούνται σε άλλα ειδικότερα νομοθετικά κείμενα, εφόσον υπάρχουν, κατόπιν συνυπολογισμού και αξιολόγησης όλων των παραμέτρων και των πραγματικών περιστατικών της κάθε περίπτωσης χωριστά.<sup>68</sup>

Πέραν του ανωτέρω ορισμού της Σύμβασης του 1976, υπόψη θα πρέπει να λαμβάνεται και ο ορισμός που περιέχει η Σύμβαση του 1989 για την επιθαλάσσια αρωγή, ως αποτυπώνεται στο άρθρο 1(α) αυτής<sup>69</sup>, όπου ορίζεται ότι: «*Επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής σημαίνει 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*».<sup>70</sup>

Συνεκτιμώντας τα παραπάνω, και λαμβανομένου υπόψη, επιπλέον, ότι οι σωστικές υπηρεσίες παρέχονται είτε εκούσια είτε κατόπιν σύναψης συμφωνίας μεταξύ του αρωγού και του λήπτη αρωγής (συμφωνητικό των Lloyd's που περιέχει στερεότυπες ρήτρες), μπορούμε συνθέτοντας όλα τα δεδομένα, να καταλήξουμε στην ακόλουθη διατύπωση της έννοιας του αρωγού<sup>71</sup>:

---

<sup>62</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 27, με τις εκεί αναφερόμενες υποσημειώσεις.

<sup>63</sup> «(δ) Απαιτήσεις σχετικές με την ανέλκυση, μετακίνηση, καταστροφή ή εξουδετέρωση επιβλαβών συνεπειών πλοίου που έχει βυθισθεί, ναυαγήσει, προσαράξει ή εγκαταλειφθεί, περιλαμβάνοντας και οτιδήποτε βρίσκεται ή βρισκόταν πάνω σ' αυτό το πλοίο.»

<sup>64</sup> «(ε) Απαιτήσεις σχετικές με την μετακίνηση, καταστροφή ή εξουδετέρωση των επιβλαβών συνεπειών στο φορτίο του πλοίου.

<sup>65</sup> «(στ) Απαιτήσεις προσώπου άλλου, εκτός από εκείνο που είναι υπεύθυνο, σχετικά μέτρα που πάρθηκαν για να αποτρέψουν ή να μειώσουν την ζημιά, για την οποία το υπεύθυνο πρόσωπο θα μπορούσε να περιορίσει την ευθύνη του, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, καθώς και την περαιτέρω ζημιά που προκλήθηκε από τέτοια μέτρα».

<sup>66</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., σελ. 368, στο οποίο παραπέμπει σε υποσημείωση ο Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 28

<sup>67</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 28

<sup>68</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 28

<sup>69</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 28, με τις εκεί αναφερόμενες υποσημειώσεις.

<sup>70</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π. σελ. 29

<sup>71</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 29

Αρωγός ή διασώστης είναι το φυσικό, ή νομικό πρόσωπο που είτε αυτόκλητα είτε συμβατικά αναλαμβάνει, το ίδιο ή οι προστηθέντες ή οι βοηθοί εκπλήρωσης αυτού, να παράσχει βοήθεια, εν όλω ή εν μέρει, σε πλοίο ή οποιοδήποτε άλλο περιουσιακό στοιχείο, ή το ναύλο που βρίσκεται σε κίνδυνο, σε ύδατα κατάλληλα για ναυσιπλοΐα ή σε οποιαδήποτε άλλα ύδατα και ταυτόχρονα να αποτρέψει ή να ελαχιστοποιήσει τη βλάβη ή την απειλή βλάβης για το περιβάλλον, όποτε παρίσταται ανάγκη, έναντι καταβολής: α) αμοιβής ανάλογης της περιουσίας που διασώθηκε και β) ειδικής αποζημίωσης, σύμφωνα με τα όσα ειδικότερα ορίζονται στην Διεθνή Σύμβαση του 1989.

Συνεπώς, και ο ίδιος ο πλοίαρχος, ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη χαρακτηρίζεται αρωγός, στις περιπτώσεις όπου προσφέρει αυτόκλητα βοήθεια με σκοπό την διάσωση ανθρώπινης ζωής σε κίνδυνο στη θάλασσα, ως υποχρεούται<sup>72</sup>, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

### 2.3. Υποχρεώσεις του αρωγού – διασώστη

#### 2.3.1. «Καλύτερη δυνατή προσπάθεια (best endeavours)»

Όπως προαναφέρθηκε, η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης διακρίνεται σε αυτόκλητη και σε παροχή σωστικών υπηρεσιών δυνάμει προηγούμενης συμφωνίας (σύμβαση επιθαλάσσιας αρωγής) μεταξύ αρωγού και λήπτη της αρωγής<sup>73</sup>. Στην δεύτερη περίπτωση, το πάγιο συμφωνητικό των Lloyd's που χρησιμοποιείται (LOF 2020) περιέχει στερεοτυπικές ρήτρες, οι οποίες αποτυπώνουν τις υποχρεώσεις των δύο μερών.<sup>74</sup> Σε ό, τι αφορά τον διασώστη, η διατύπωση της πρώτης ρήτρας του ως άνω συμφωνητικού (Clause A) έχει ως εξής: *«Βασική υποχρέωση εργολάβων<sup>75</sup>: Οι εργολάβοι που η ταυτότητά τους προσδιορίζεται στο Πλαίσιο 1 συμφωνούν να καταβάλλουν την καλύτερη δυνατή προσπάθεια για τη διάσωση της περιουσίας (ενν. που κινδυνεύει) που καθορίζεται στο Πλαίσιο 2 και να μεταφέρει την περιουσία στον τόπο που αναφέρεται στο Πλαίσιο 3, ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος μπορεί στη συνέχεια να συμφωνηθεί. Αν κάποιο μέρος δεν έχει τοποθετηθεί στη θέση 3 και ελλείψει κάθε μεταγενέστερης συμφωνίας ως προς τον τόπο όπου η περιουσία πρόκειται να μεταφερθεί, οι Εργολάβοι θα μεταφέρουν την περιουσία σε ένα ασφαλές μέρος»<sup>76</sup>.*

Ο όρος «καλύτερη δυνατή προσπάθεια» («best endeavours»), χρησιμοποιείται και στα προηγούμενα LOFs: 1980, 1990, 1995, 2000 και 2011, περιλαμβανομένης και ρήτρας καταβολής της καλύτερης δυνατής προσπάθειας για την αποτροπή ή ελαχιστοποίηση βλάβης του περιβάλλοντος στα τέσσερα τελευταία<sup>77</sup>.

---

<sup>72</sup> Ανάλυση στο Μέρος Β, σελ. 64

<sup>73</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π. σελ. 29

<sup>74</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 29

<sup>75</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 29, όπου αναφέρεται χαρακτηριστικά στην υπ' αριθμ. 59 υποσημείωση ότι: *«όπου εργολάβοι εννοούνται οι διασώστες»*, καθώς η νομική φύση της σύμβασης επιθαλάσσιας αρωγής είναι ειδική σύμβαση έργου.

<sup>76</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 29-30, με τις εκεί αναφερόμενες υποσημειώσεις.

<sup>77</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 30

Αναζητώντας το αληθινό νόημα της ρήτηρας αυτής και λαμβανομένων υπόψη των πλείστων αποφάσεων αλλοδαπών δικαστηρίων που κλήθηκαν να προσεγγίσουν ερμηνευτικά την εν λόγω ρήτρα και άλλες παραπλήσιες διατυπώσεις αυτής<sup>78</sup> γίνεται κατανοητό ότι, με την εν λόγω ρήτρα στο συμφωνητικό LOF, ο διασώστης δεν αναλαμβάνει κάποια απόλυτη υποχρέωση σχετικά με την παροχή των σωστικών υπηρεσιών αλλά απλά αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει την καλύτερη δυνατή προσπάθεια, όχι τη δεύτερη δυνατή<sup>79</sup>. Ως εκ τούτου, ο διασώστης θα λάβει όλες τις εύλογες αποφάσεις, τις οποίες θα ελάμβανε ένας συνετός και αποφασιστικός άνθρωπος, ενεργώντας για τα συμφέροντα του δανειστή (ενν. κυρίου της περιουσίας που κινδυνεύει) και έχοντας έντονο ενδιαφέρον να επιφέρει το συμβατικά καθορισμένο αποτέλεσμα εντός του διαθέσιμου χρόνου, παρά το γεγονός ότι δεν θα ήταν απαραίτητο για τον διασώστη να παραβλέψει τα συμφέροντά του.

Ο όρος «καλύτερη δυνατή προσπάθεια» θα πρέπει να κρίνεται αντικειμενικά, συνεπώς ο διασώστης οφείλει αντικειμενικά να κάνει την «καλύτερη δυνατή προσπάθεια» που οι συγκεκριμένες περιστάσεις υπαγορεύουν ως αναγκαία ώστε να επιτευχθεί ο στόχος του, ήτοι η διάσωση της εν κινδύνω περιουσίας<sup>80</sup>. Τεκμαίρεται, κατ' αυτόν τον τρόπο, ότι έχει εκπληρώσει πλήρως την αποστολή του, όταν όλες οι εύλογες προσπάθειες που μπορούσε να καταβάλει, έχουν καταβληθεί, όταν έχουν πραγματικά γίνει και εξαντληθεί όλες οι πιθανές υπό τις συγκεκριμένες εκάστοτε συνθήκες ενέργειες ή όταν έχουν ληφθεί όλα τα απαραίτητα μέτρα.<sup>81</sup> Εν ολίγοις, ο διασώστης απαιτείται να έχει πράξει ό, τι είναι «ανθρωπίνως δυνατόν» για να επιτύχει την διάσωση, περιοριζόμενος, ωστόσο, μόνο στους χειρισμούς εκείνους που έχουν αποφασιστική, σημαντική ή πραγματική προοπτική επιτυχίας, με βάση τις εκάστοτε επικρατούσες συνθήκες.<sup>82</sup>

Επιπρόσθετα, ο αρωγός δεν απαιτείται να θυσιάσει τα εμπορικά του συμφέροντα ή να υπερβεί κατά πολύ<sup>83</sup> τον οικονομικό του προγραμματισμό ή να οδηγηθεί σε οικονομική καταστροφή απλά και μόνο για να είναι συνεπής με την εκπλήρωση των συμβατικών του υποχρεώσεων. Το ίδιο θα πρέπει να γίνει δεκτό και όταν απαιτούνται από το διασώστη για την επιχείρηση αρωγής υπερβολικά μεγάλες δαπάνες και υπερβολικά δυσανάλογες οικονομικές θυσίες ώστε να ξεπερνιούνται τα ακραία όρια αντοχής του, συγκριτικά με την περιουσία που κινδυνεύει. Η διάσωση της περιουσίας που κινδυνεύει δεν προϋποθέτει ή δεν επιβάλλει την καταστροφή του διασώστη.

Τυχόν αποτυχία του διασώστη να καταβάλει την «καλύτερη δυνατή προσπάθεια» συνεπάγεται ευθύνη του, την οποία θα πρέπει να αποδείξει το πρόσωπο που προβάλλει τον ισχυρισμό<sup>84</sup>.

---

<sup>78</sup> Travista Development Pte Ltd v. Tan Kim Swee Augustine and others, Sheffield District Railway Company v. Great Central Railway Company, IBM v. Rockware Glass Ltd, Jet2.com Ltd. v. Blackpool Airport Ltd, KS Energy Services Ltd v. BR Energy, κ.α. όπως γίνεται μνεία σε αυτές από τον Λουκά Ι. Ζυγούρο, ό.π., σελ. 30-38, μετά των σχετικών υποσημειώσεων.

<sup>79</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 38

<sup>80</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 39

<sup>81</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 39

<sup>82</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 39

<sup>83</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 40, υποσημείωση 107 όπου γίνεται μνεία στην διάταξη AK288 περί καλής πίστης. Ο νόμος επιβάλλει στον οφειλέτη την υποχρέωση να εκπληρώσει μια παροχή όπως απαιτεί η καλή πίστη, όχι όμως πέραν των ορίων αυτής, σε σημείο που να βλάπτει τα δικά του συμφέροντα.

<sup>84</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π. σελ. 41, μετά των σχετικών υποσημειώσεων.

### 2.3.2. «Οφειλόμενη επιμέλεια (due care)»

Στο άρθρο 8 παρ. 1 της Διεθνούς Σύμβασης του 1989, ορίζεται ότι «ο αρωγός υποχρεούται έναντι του πλοιοκτήτη ή του κυρίου άλλου περιουσιακού στοιχείου, που βρίσκεται σε κίνδυνο», α) «να εκτελεί την επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής με την **οφειλόμενη επιμέλεια** και β) ότι «κατά την εκτέλεση της υποχρέωσης που προσδιορίζεται στην υποπαράγραφο (α) να λαμβάνει την απαραίτητη μέριμνα αποτροπής ή ελαχιστοποίησης της βλάβης προς το περιβάλλον»<sup>85</sup>.

Επιχειρώντας την σύγκριση των δύο όρων, η θεωρία καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο όρος «καλύτερη δυνατή προσπάθεια» στο LOF είναι σαφώς διαφορετικός από τον όρο «οφειλόμενη επιμέλεια» που χρησιμοποιείται στην διατύπωση του άρθρου 8 παρ. 1 Διεθνούς Συμβάσεως του 1989. Ειδικότερα, υποστηρίζεται ότι, καίτοι η φράση «καλύτερη δυνατή προσπάθεια» ενέχει ένα υποκειμενικό στοιχείο στο πρότυπο του καθήκοντος, τέτοιες προσπάθειες μετρούνται συγκριτικά με το μέτρο του εύλογου διαχειριστή που διαθέτει την ίδια ικανότητα και εμπειρία. Το μέτρο σύγκρισης είναι μια «συνετή πρακτική διαχείρισης». Ωστόσο, το υποκειμενικό στοιχείο εντοπίζεται στην εν λόγω φράση, και τούτο διότι οι πραγματικές δυνατότητες του διασώστη στην εκάστοτε περίπτωση, διαφέρουν (εάν πρόκειται για επαγγελματία ή περιστασιακό διασώστη). Σε ό, τι δε αφορά την προϋπόθεση της «οφειλόμενης επιμέλειας», σημειώνεται ότι είναι αντικειμενική και βασίζεται στο εύλογο<sup>86</sup>. Άλλο τμήμα της θεωρίας δέχεται ότι οι όροι “duty of care” και “reasonable care” είναι συνώνυμοι και ότι δεν υπάρχει σαφής επεξήγηση στη Σύμβαση για την σημασία τους<sup>87</sup>.

Πέραν του όρου «Due Care» άρθρου 8 παρ. 1, ο διεθνής νομοθέτης χρησιμοποιεί στη Σύμβαση του 1989 και τον όρο “Best Endeavours” στο άρθρο 21 παρ. 2<sup>88</sup>, γεγονός που υποδηλώνει ότι οι δύο όροι διαφοροποιούνται ως προς τα ποιοτικά τους χαρακτηριστικά. Ο όρος «Due Care» πρέπει να νοηθεί ως το επίπεδο της επιμέλειας του διασώστη, σε αντίθεση με τον όρο «Best Endeavours», με την χρήση του οποίου ο διασώστης επιφορτίζεται να πράξει περισσότερα.<sup>89</sup>

Εξίσου σημαντική είναι η διάκριση μεταξύ περιστασιακού και επαγγελματία διασώστη, ώστε να προσδιοριστεί η διαβάθμιση της οφειλόμενης επιμέλειας. Εάν πρόκειται για περιστασιακό διασώστη, όπως θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ο πλοίαρχος, ο οποίος μεν διαθέτει μεγάλη ναυτική πείρα, πλην όμως δεν έχει παρέχει σωστικές υπηρεσίες κατ’ επάγγελμα, η επιμέλεια που οφείλει να επιδείξει είναι η επιμέλεια του μέσου, συνετού απλού διασώστη που ενεργεί υπό τις συγκεκριμένες συνθήκες διάσωσης<sup>90</sup>. Το εν λόγω κριτήριο της συμπεριφοράς του μέσου συνετού διασώστη (αντικειμενικό κριτήριο) θα αποτελέσει τη βάση για να διαγνώσουμε αν

---

<sup>85</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π. σελ. 41, μετά των σχετικών υποσημειώσεων.

<sup>86</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 42, όπου γίνεται μνεία στον Gaskell N.: “Merchant Shipping Act 1995” in Current Law Statutes Annotated 1995, 21-390

<sup>87</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 43, με παραπομπή στον Brice G.: Maritime Law of Salvage 2011, 7-57.

<sup>88</sup> “2. Without prejudice to paragraph 1, the owner of the salvaged vessel shall use his best endeavours to ensure that the owner of the cargo provide satisfactory security for the claims against them including interest and costs before the cargo is released”, όπως αναφέρεται από Λουκά Ι. Ζυγούρο, ό.π., σελ. 43

<sup>89</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 43

<sup>90</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 44

υπάρχει εκπλήρωση της υποχρέωσης της οφειλόμενης επιμέλειας ή αντίστροφα, αν γεννάται για τον διασώστη ζήτημα ευθύνης<sup>91</sup>.

Αντιθέτως, διαφορετικό και σαφώς αυξημένο είναι το επίπεδο επιμέλειας που απαιτείται να επιδείξει ο επαγγελματίας διασώστης, ο οποίος τεκμαίρεται ότι μπορεί να πράξει περισσότερο σε σύγκριση με τον περιστασιακό αρωγό, τόσο για λόγους οικονομικής οργάνωσης, τεχνικών διαθέσιμων μέσων (ειδικά ναυαγοσωστικά μέσα) και τεχνογνωσίας, όσο και για το λόγο ότι παρέχει υπηρεσίες διάσωσης ως κύριο επάγγελμα, επί του οποίου διαθέτει πείρα και διαρκώς διαθέσιμο και κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό<sup>92</sup>.

Στην περίπτωση του περιστασιακού αρωγού, όπως προαναφέρθηκε, ανήκει και ο πλοίαρχος, ο οποίος δεν συνιστά επαγγελματία αρωγό, καίτοι ευρίσκεται σε θέση που ενδέχεται να κληθεί να παράσχει βοήθεια σε κινδυνεύουσα περιουσία ή ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα, όπως, άλλωστε, υποχρεούται δυνάμει της διάταξης του άρθρου 120 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Η ίδια η διάταξη, μάλιστα, θέτει τα όρια μέχρι τα οποία οφείλει να παράσχει τις σχετικές σωστικές υπηρεσίες και δεν τον υποχρεώνει να θυσιάσει το καλώς έχειν του πλοίου του και του μεταφερόμενου φορτίου ή/και των επιβαίνόντων. Η «συνετή πράξη διαχείρισης», το πρότυπο της οποίας οφείλει ο πλοίαρχος, ως περιστασιακός αρωγός, να ακολουθήσει, είναι αυτή που δεν θέτει σε κίνδυνο το πλοίο του και το μεταφερόμενο με αυτό φορτίο ή/και επιβάτες. Αντιθέτως, στην περίπτωση της σύμβασης επιθαλάσσιας αρωγής, όπου ο διασώστης παρέχει τις σχετικές υπηρεσίες κατ' επάγγελμα, η ρήτρα «καλύτερης δυνατής προσπάθειας» που ενσωματώνεται στο LOF είναι αυτή που θα οδηγήσει τον διασώστη στο να θέσει σε προτεραιότητα την κινδυνεύουσα περιουσία, ακόμη και έναντι των δικών του συμφερόντων, αποβλέποντας και στην συμφωνηθείσα στην σύμβαση αμοιβή<sup>93</sup>.

#### **2.4. Σημασία του θεσμού για την θαλάσσια ασφάλεια**

Ο θεσμός της επιθαλάσσιας αρωγής, αναμφίβολα θεωρείται ένας εκ των θεμελιωδέστερων για το ναυτικό δίκαιο. Η καταβολές του ανατρέχουν στην αρχαιότητα<sup>94</sup>, όπου παρά την απουσία σχετικής νομοθετικής προβλέψεως, οι άνθρωποι παρείχαν βοήθεια στον πλησίον τους αντιλαμβανόμενοι το ύψιστης σημασίας ηθικοκοινωνικό καθήκον με το οποίο ήταν επιφορτισμένοι, καίτοι μη νομοθετικώς αναγκασμένοι. Μέρος των κινδύνων της ανοιχτής θάλασσας για την ανθρώπινη ζωή αντιμετωπίζεται με μέτρα που αποσκοπούν στην εξασφάλιση της ασφάλειας των σκαφών. Ωστόσο, η εφαρμογή τους απέχει πολύ από το να είναι πλήρης και σε κάθε περίπτωση, θα υπάρχουν πάντα κίνδυνοι που οφείλονται στα στοιχεία της φύσης ή στον ανθρώπινο παράγοντα. Τούτο οδηγεί στο συμπέρασμα, ότι ένα άψυχο σύνολο νομοθετικών προβλέψεων, δεν θα μπορεί ποτέ να καταστεί επαρκές ώστε να διασωθούν άνθρωποι που κινδυνεύουν στη θάλασσα. Οι μόνοι που μπορούν να συνεισφέρουν για την διάσωση ανθρώπινων ζωών είναι άλλοι άνθρωποι, είτε πρόκειται για κρατικούς υπαλλήλους επί των σκαφών διάσωσης

<sup>91</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 44

<sup>92</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 44

<sup>93</sup> Kennedy & Rose, Law of Salvage, 2017, 11-049

<sup>94</sup> Βλ. Αχχιλέας Μπεχλιβάνης, ό.π., σελ. 263

είτε για πλοιάρχους και πληρώματα ιδιωτικών σκαφών. Συνεπώς, η κατά την παραδοσιακή ναυτιλιακή πρακτική αρχή της αλληλεγγύης προς τους συναδέλφους ναυτικούς, έχει πλέον μετουσιωθεί σε νομικούς κανόνες, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο και αποτελεί τη βάση της υποχρέωσης διάσωσης. Δεν υπάρχει, τέλος, καμία αμφιβολία ότι το καθήκον διάσωσης αποτελεί μία από τις πλέον καθιερωμένες αρχές του διεθνούς δικαίου της θάλασσας, του ναυτικού δικαίου και του διεθνούς ανθρωπιστικού δικαίου (ΔΑΔ).

## **ΜΕΡΟΣ Α΄: ΤΟ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΟ ΚΑΘΗΚΟΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΑΣΩΣΗ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ**

### **Κεφάλαιο Πρώτο: Νομοθετικό πλαίσιο διεθνούς δικαίου**

#### **3. Διεθνείς Συμβάσεις**

##### **3.1. Γενικό καθήκον προστασίας – Άρθρο 2 της ΕΣΔΑ**

Η προστασία της ανθρώπινης ζωής, ως υπέρτατου αγαθού, καθιερώνεται σε πληθώρα διεθνών νομοθετημάτων, αποτυπώνεται δε ως αναφαίρετο ανθρώπινο δικαίωμα στην Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου<sup>95</sup>, που υπεγράφη το 1950 από το Συμβούλιο της Ευρώπης<sup>96</sup>.

Συγκεκριμένα, το άρθρο 2 της ΕΣΔΑ, όσο και το άρθρο 6 του Διεθνούς Συμφώνου για τα Πολιτικά και Κοινωνικά Δικαιώματα, όπως κυρώθηκε στην Ελλάδα με τον Ν. 2462/1997, καθιερώνουν ρητά μια ουσιαστική θετική υποχρέωση προς τα συμβαλλόμενα κράτη για την προστασία της ανθρώπινης ζωής<sup>97</sup>. Ομοίως δεκτό γίνεται, κατά πάγια νομολογία του ΕΔΔΑ, το κάθε συμβαλλόμενο κράτος στο πλαίσιο της δικαιοδοσίας του έχει θετική υποχρέωση να λάβει τα κατάλληλα μέτρα για την προστασία της ζωής, όταν αυτή βρίσκεται σε κίνδυνο, στο πλαίσιο οποιασδήποτε δραστηριότητας, δημόσιας ή ιδιωτικής<sup>98</sup>. Το Δικαστήριο, επίσης δέχθηκε, ότι υφίσταται τέτοια θετική υποχρέωση προστασίας της ανθρώπινης ζωής και στο πλαίσιο

---

<sup>95</sup> [https://www.echr.coe.int/documents/convention\\_ell.pdf](https://www.echr.coe.int/documents/convention_ell.pdf) όπου είναι αναρτημένο το πλήρες κείμενο αυτής

<sup>96</sup> Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου (ΕΣΔΑ), κατόπιν αναζήτησης στον επίσημο ιστότοπο της Ευρωπαϊκής Ένωσης EUR-Lex

<sup>97</sup> «1. Το δικαίωμα έκαστου προσώπου εις την ζωήν προστατεύεται υπό του νόμου[...].»

<sup>98</sup> ΕΔΔΑ *Centre for Legal Resources on behalf of Valentin Campeanu v. Romania*, μειζ. συνθ. παρα. 130

επιχείρησης διάσωσης μεταναστών στη θάλασσα<sup>99</sup>. Στο πλαίσιο αυτό, ειδικότερα, το Δικαστήριο δέχθηκε ότι η ως άνω υποχρέωση δεν φθάνει στο σημείο της υποχρέωσης επίτευξης αποτελέσματος (επιτυχημένη διάσωση) αλλά συνιστά υποχρέωση χρησιμοποίησης των καταλληλότερων μέσων εκ μέρους των συμβαλλόμενων και με δικαιοδοσία σε εκάστοτε περίπτωση κρατών, προς διαφύλαξη της ανθρώπινης ζωής, αφού ληφθούν υπόψη όλες οι περιστάσεις<sup>100</sup>.

Η κατά τα ως άνω υποχρέωση των αρχών για προστασία της ζωής των ιδιωτών δεν προσδίδει στις κρατικές αρχές μια άνευ όρων υποχρέωση να εμποδίζουν κάθε πιθανότητα βίας ή εν γένει απειλής προς την ανθρώπινη ζωή, λαμβανομένης υπ' όψιν της αδυναμίας πρόβλεψης της ανθρώπινης συμπεριφοράς και πάντων των κινδύνων που ενέχουν τα βιοτικά γεγονότα της ανθρώπινης καθημερινότητας. Για την διάγνωση ύπαρξης θετικής υποχρέωσης, απαραίτητα κριτήρια είναι οι αρμόδιες κρατικές αρχές να γνωρίζουν ή να οφείλουν να γνωρίζουν ότι υπό το πρίσμα των συγκεκριμένων περιστάσεων, κάποιο άτομο εκτίθεται σε πραγματικό και άμεσο κίνδυνο ζωής. Παράβαση θετικής υποχρέωσης προστασίας της ζωής σημαίνει, τότε, ότι οι κρατικές αρχές απέτυχαν να λάβουν μέτρα στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, τα οποία να αναμένεται, κατά τα διδάγματα της λογικής, ότι θα αποτρέψουν τον κίνδυνο αυτό<sup>101</sup>. Βέβαια, η επιλογή των κατάλληλων μέτρων για την διασφάλιση των θετικών υποχρεώσεων του Κράτους υπό το πρίσμα της ως άνω ερμηνείας του άρθρου 2 της ΕΣΔΑ είναι ζήτημα που εμπίπτει στο περιθώριο εκτίμησης του ίδιου του Κράτους.

Είναι κατανοητό, ότι, δεδομένου ότι η εν λόγω υποχρέωση για τα συμβαλλόμενα κράτη υφίσταται έναντι κινδυνευόντων προσώπων εντός της εδαφικής τους κυριαρχίας<sup>102</sup> ή της ζώνης έρευνας και διάσωσης αυτών<sup>103</sup>, στην περίπτωση των διεθνών πλοίων, όπου τα πλοία διατελούν το μεγαλύτερο μέρος αυτών σε διεθνή ύδατα, ο κίνδυνος για την ανθρώπινη ζωή εντείνεται, καθώς η δυνατότητα λήψης δραστικών μέτρων εκ μέρους των συμβαλλόμενων κρατών αμβλύνεται. Η «πλήρωση του κενού» στην προκειμένη περίπτωση, μπορεί να λεχθεί ότι πραγματοποιείται δια της απονομής στους πλοίαρχους διοικητικής εξουσίας απευθείας εκ του νόμου<sup>104</sup>. Ο πλοίαρχος με την ρόλο του ως δημόσιος λειτουργός, δεν αναπληρώνει μόνον την απουσία κρατικής εξουσίας επί του πλοίου και του πληρώματος αυτού, ώστε να περιορίζεται μόνον στην τήρηση της τάξης και ασφάλειας εντός του πλοίου, αλλά, αντιθέτως, μετακυλίεται σε αυτόν και η υποχρέωση συμβολής στην ασφάλεια εξωτερικά του πλοίου, ήτοι η υποχρέωση προστασίας της ανθρώπινης ζωής, εκεί όπου τα συμβαλλόμενα κράτη δεν δύνανται να παρέμβουν.

---

<sup>99</sup> ΕΔΔΑ *Safi and Others v. Greece*, 2022, παρ. 159-166

<sup>100</sup> ΕΔΔΑ, ό.π., παρ. 154 επ., ιδιαίτερα παρ. 157

<sup>101</sup> Κωνσταντίνα Μιχοπούλου, «Οι θετικές υποχρεώσεις των κρατικών οργάνων: η νομολογία του ΕΔΔΑ και το ελληνικό Σύνταγμα», Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, 2017, σελ. 110, με τις εκεί αναφερόμενες υποσημειώσεις

<sup>102</sup> ΕΔΔΑ (μειζ. σύνθεση) *Banković κλπ. κατά Βελγίου κλπ. νο. 52207/99 της 12/12/2001 κλπ. παρ. 61*

<sup>103</sup> βλ. αναλυτικότερα *infra*, σελ. .. της παρούσης

<sup>104</sup> βλ. *supra*, «1.2.2. Διοικητική εξουσία του πλοίαρχου» (ΚΔΝΔ αρ. 120)



### 3.2. Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών 1910

Το πρώτο νομοθέτημα, που θεσπίστηκε προκειμένου να ρυθμίσει ενιαία τα ζητήματα της θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης είναι η Διεθνής Συνθήκη των Βρυξελλών 1910<sup>105</sup>», η οποία υπεγράφη την 23η Σεπτεμβρίου 1910<sup>106</sup>. Το άρθρο 8 της εν λόγω Σύμβασης προέβλεπε ότι: «*Μετά την σύγκρουση ο πλοίαρχος εκάστου των συγκρουσθέντων πλοίων υποχρεούται, να παράσχει αρωγήν προς το έτερον πλοίο, το πλήρωμα και τους επιβάτας αυτού, εφ' όσον δύναται να πράξει τούτο άνευ σοβαρού κινδύνου του ιδίου αυτού πλοίου, του πληρώματος και των επιβατών τούτου*», διατύπωση που προσιδιάζει στην διάταξη του άρθρου 120 ΚΔΝΔ. Ωστόσο, παρατηρείται ότι η εν λόγω Σύμβαση δεν περιέχει καμία περαιτέρω διάταξη που να σχετίζεται με τις συνέπειες παραβάσεως της ως υποχρέωσης παροχής βοήθειας, μέχρι την κύρωσή της από την Ελλάδα, με τον νόμο ΓΩΠΣ του 1911, το άρθρο 3, στοιχ. α' του οποίου ορίζει ότι: «*Τιμωρείται δια φυλακίσεως πας πλοίαρχος ή κυβερνήτης πλοίου ή άλλος του πληρώματος κυβερνών εμπορικών πλοίων είτε ημεδαπόν είτε αλλοδαπόν: α) όστις δεν παρέσχε βοήθειαν προς πρόσωπον κινδυνεύον να απολεσθή εν θαλάσση, εν γνώσει ων του κινδύνου τούτου*». Το παραπάνω αρρυθμιστο ζήτημα της υποχρεωτικότητας ή μη της διάταξης περί παροχής βοήθειας, ηθελημένως παρέλειψε ο νομοθέτης, ώστε να συμπεριλάβει τις διατάξεις αυτές στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου<sup>107</sup> και συγκεκριμένα, στο άρθρο 227, η διάταξη του οποίου ορίζει ότι: «*Πλοίαρχος, μη παρέχων βοήθειαν εις πρόσωπον κινδυνεύον εν θαλάσση, καίπερ δυνάμενος να πράξει τούτο άνευ κινδύνου του πλοίου, του πληρώματος ή των επιβατών, τιμωρείται δια φυλακίσεως τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματικής ποινής*».

### 3.3. Διεθνής Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή 1989 – Άρθρο 10

Η ανεπάρκεια των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης του 1910<sup>108</sup>, κυρίως δε, το γεγονός ότι αυτές δεν εμπεριείχαν πρόβλεψη αναφορικά με την προστασία του περιβάλλοντος<sup>109</sup>, ούτε καθιέρωναν σχετική υποχρέωση στο πρόσωπο του πλοιοκτήτη, οδήγησαν στην κύρωση της Διεθνούς Συμβάσεως του 1989, με το νόμο 2391/1996.

Η υποχρέωση του πλοίαρχου προς παροχή βοήθειας σε πρόσωπα σε κίνδυνο προβλέπεται ρητώς στο άρθρο 10 της Σύμβασης για την επιθαλάσσια αρωγή, όπου ειδικότερα ορίζεται ότι: «*1. Κάθε πλοίαρχος υποχρεούται, στο μέτρο που μπορεί να πράξει κάτι τέτοιο χωρίς να θέσει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο του και τα πρόσωπα που επιβαίνουν σ' αυτό, να παρέχει βοήθεια σε κάθε πρόσωπο που κινδυνεύει να χαθεί στη θάλασσα., 2. Τα Κράτη – Μέλη θα υιοθετήσουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να επιβάλλουν την υποχρέωση, που καθορίζεται στην παράγραφο., 3. Ο πλοιοκτήτης δεν. θα φέρει καμία ευθύνη για παράβαση της υποχρέωσης του πλοίαρχου, που προβλέπεται από την παράγραφο 1*».

---

<sup>105</sup> Διεθνής Σύμβαση Βρυξελλών «περί ενοποιήσεως κανόνων τινών επί συγκρούσεως πλοίων» 1910, η οποία συνήφθη στις 23/09/1910

<sup>106</sup> Νικόλαος Παπαπολίτης, «*Επιθαλάσσιος αρωγή και διάσωσης*», 1992, σελ.

<sup>107</sup> Νικόλαος Παπαπολίτης, ό.π., σελ. 195, όπου αναφέρεται στο άρθρο 227 ΚΔΝΔ

<sup>108</sup> Λουκάς Ι. Ζυγούρος, ό.π., σελ. 13, με τις εκεί αναφερόμενες υποσημειώσεις.

<sup>109</sup> Σύμφωνα με τον ΙΜΟ, η Διεθνής Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή του 1989 αποτέλεσε αντικείμενο διαπραγμάτευσης ως απάντηση στις ανησυχίες για την ρύπανση

Οι περισσότερες διαφορές στη διατύπωση της υποχρέωσης του πλοιάρχου στην παρούσα Σύμβαση σε σχέση με την αντίστοιχη της Διεθνούς Σύμβασης του 1910, είναι ήσσονος σημασίας<sup>110</sup>. Παρ' όλα αυτά, με την προσθήκη της παραγράφου 2, η ΔΣ 1989, έθεσε ευθέως, πέρα από την υποχρέωση παροχής βοήθειας με την οποία είναι επιφορτισμένοι οι πλοίαρχοι (Masters) και το καθήκον υλοποίησης της ως άνω υποχρέωσης στα ίδια τα κράτη<sup>111</sup>, σκοπεύοντας στην κατά το δυνατόν εξασφάλιση της λήψης μέτρων εκ μέρους των πλοιαρχών, με την προς τούτο επιπλέον μέριμνα των κρατών – μελών<sup>112</sup>. Άλλωστε, τα κράτη είναι τα κύρια υποκείμενα του διεθνούς δικαίου. Αυτό σημαίνει ότι το διεθνές δίκαιο είναι πρωτίστως ένα δίκαιο για τη διεθνή συμπεριφορά των κρατών και όχι των πολιτών τους<sup>113</sup>.

Κατά κανόνα, τα υποκείμενα των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων που απορρέουν από το διεθνές δίκαιο είναι αποκλειστικά και μόνο τα κράτη, και το διεθνές δίκαιο δεν επιβάλλει συνήθως υποχρεώσεις ή παρέχει δικαιώματα απευθείας σε μεμονωμένο ανθρώπινο ον, όπως ένας αλλοδαπός ή ένας πρέσβης. Τα δικαιώματα που ενδεχομένως πρέπει να παραχωρηθούν αναγκαστικά σε ένα άτομο σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, δεν είναι, κατά κανόνα, διεθνή δικαιώματα, αλλά δικαιώματα που παραχωρούνται από το εσωτερικό δίκαιο ενός κράτους σύμφωνα με την υποχρέωση που επιβάλλει το διεθνές δίκαιο στο εν λόγω κράτος.<sup>114</sup> Παρομοίως, οι υποχρεώσεις που θα έπρεπε αναγκαστικά να επιβληθούν σε μεμονωμένα ανθρώπινα όντα σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, δεν είναι, κατά την παραδοσιακή άποψη, διεθνή καθήκοντα, αλλά καθήκοντα που επιβάλλονται από το εσωτερικό δίκαιο ενός κράτους σύμφωνα με ένα δικαίωμα που παρέχεται ή ένα καθήκον που επιβάλλεται στο οικείο κράτος από το διεθνές δίκαιο<sup>115</sup>.

Ωστόσο, η υποχρέωση παροχής συνδρομής βάσει του άρθρου 10 παρ. 1 της Σύμβασης του 1989, δεν μπορεί να υφίσταται όταν το πλοίο συναντά ένα πρόσωπο το οποίο κινδυνεύει να χαθεί στην θάλασσα<sup>116</sup>. Τούτο, διότι, σύμφωνα με το άρθρο 2 της ως άνω Σύμβασης περί εφαρμογής αυτής, «*Η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται οποτεδήποτε δικαστικές ή διαιτητικές διαδικασίες, που αφορούν σε θέματα που ρυθμίζονται από αυτή τη Σύμβαση, εισάγονται σε ένα Κράτος – Μέλος*». Εάν η υποχρέωση παροχής συνδρομής υφίσταται, τότε θα είναι μόνον σε ατελή μορφή. Στην περίπτωση, συνεπώς, που δεν έχουν εκκινήσει δικαστικές διαδικασίες σε ένα Κράτος – Μέλος, πολλώ δε μάλλον αν δεν έχει λάβει χώρα επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής κατά την έννοια του άρθρου 1, στοιχ. α' της Σύμβασης του 1989<sup>117</sup>, η Σύμβαση αυτή δεν τίθεται ποτέ σε εφαρμογή και άρα, η προβλεπόμενη στο άρθρο 10 παρ. 1 υποχρέωση δεν βαρύνει τους πλοιαρχούς<sup>118</sup>. Έτσι, σε πολλές περιπτώσεις, πλοίων που συναντούν πρόσφυγες ή αιτούντες άσυλο που χρειάζονται

---

<sup>110</sup> Arthur Alan Severance, "The duty to render assistance in the Satellite Age", California Western International Law Journal, Vol. 36, No.2 [2006], δημοσιευθέν στο CWSL Scholarly Commons, σελ. 6

<sup>111</sup> Arthur Alan Severance, ό.π., σελ. 6

<sup>112</sup> για το εάν η υποχρέωση βαρύνει τους πλοιαρχούς ή τα κράτη βλ. και infra, 3.7. Sar Convention, σελ. 45

<sup>113</sup> Robert Jennings & Arthur Watts, *OPPENHEIM'S INTERNATIONAL LAW*, 9th edition, Vol. 1, [1992], σελ. 16

<sup>114</sup> Robert Jennings & Arthur Watts, ό.π., σελ. 16

<sup>115</sup> Robert Jennings & Arthur Watts, ό.π., σελ. 16

<sup>116</sup> Martin Davies, "Obligations and implications for Ships Encountering Person in Need of Assistance at Sea", 12 Pac. Rim L. & POL'Y J. 109 [2003], Washington International Law Journal, σελ. 114

<sup>117</sup> (α) *Επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής σημαίνει 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.*

<sup>118</sup> Martin Davies, ό.π., σελ. 114

βοήθεια στη θάλασσα, η ως άνω υποχρέωση προβλεπόμενη στην Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή του 1989 δεν θα μπορούσε να εφαρμοστεί<sup>119</sup> και να επιβληθεί, εξ ου και η ανάγκη ενιαίας και καθολικής ρύθμισης του δικαίου της θάλασσας<sup>120</sup>, με την οποία η ανάγκη παροχής βοήθειας και ο κίνδυνος ζωής θα αρκούν για να τεθούν οι σχετικές διατάξεις σε εφαρμογή και να υφίσταται για αμφοτέρους τις ως άνω περιπτώσεις η οικεία υποχρέωση.

### 3.4. Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για την Ανοικτή Θάλασσα (Γενεύη 1958) – Άρθρο 12

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για την Ανοικτή Θάλασσα<sup>121</sup>, από κοινού με τρεις ακόμη Διεθνείς Συμβάσεις<sup>122</sup> και ένα προαιρετικό Πρωτόκολλο, αποτελούν το προϊόν της πρώτης Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών που έλαβε χώρα στην Γενεύη της Ελβετίας, από τις 24 Φεβρουαρίου έως τις 27 Απριλίου του 1958, με σκοπό την κατοχύρωση του δικαίου της θάλασσας σε όλες τις πτυχές του<sup>123</sup>.

Η CHS ορίζει την ανοικτή θάλασσα ως όλα τα τμήματα της θάλασσας που δεν περιλαμβάνονται στα χωρικά ύδατα και τα εσωτερικά ύδατα. Ασχολείται συγκεκριμένα με τις ελευθερίες της ανοικτής θάλασσας, το δικαίωμα ενός κράτους να έχει πλοία που φέρουν τη σημαία του υπό όρους που καθορίζονται από αυτό, αναφέροντας την αμφιλεγόμενη απαίτηση της ύπαρξης «γνήσιου δεσμού», τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του κράτους σημαίας, την πειρατεία, το δικαίωμα επίσκεψης, την καταδίωξη και την τοποθέτηση υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών. Περιέχει επίσης δύο πρώιμες και πρωτοποριακές διατάξεις για τη ρύπανση από την απόρριψη πετρελαίου και ραδιενεργών αποβλήτων<sup>124</sup>.

Στη διάταξη του άρθρου 12 της Σύμβασης, προβλέπεται ότι: *«Κάθε κράτος πρέπει να απαιτεί από τον πλοίαρχο οποιουδήποτε πλοίου που φέρει την σημαία του, εφόσον μπορεί να πράξει αυτό χωρίς να εκθέσει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο, το πλήρωμα ή τους επιβάτες: α) να παρέχει βοήθεια σε οποιοδήποτε πρόσωπο που είναι στη θάλασσα και κινδυνεύει να πνιγεί, β) να πλέει με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ταχύτητα για την διάσωση ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο εφόσον ήθελε πληροφορηθεί ότι αυτοί χρειάζονται βοήθεια και εφόσον η παροχή τέτοιας βοήθειας μπορεί λογικά να αναμένεται από αυτόν, [...]*<sup>125</sup>».

Η σημασία των Συμβάσεων της Γενεύης είναι σήμερα κυρίως ιστορική, ως έκφραση του «παραδοσιακού δικαίου της θάλασσας», δηλαδή του δικαίου που επικρατούσε πριν από τους μετασχηματισμούς της διεθνούς κοινότητας και την αξιολόγησή της για τις χρήσεις των θαλασσών, που οδήγησαν στην Τρίτη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Οι συμβάσεις υιοθετήθηκαν λιγότερο από μια δεκαετία πριν από την περίφημη ομιλία

---

<sup>119</sup> Martin Davies, ό.π., σελ. 114

<sup>120</sup> βλ. infra 3.4. επ.

<sup>121</sup> Convention on the High Seas (CHS)

<sup>122</sup> Σύμβαση για τα χωρικά ύδατα και την συνορεύουσα ζώνη (σε ισχύ στις 10 Σεπτεμβρίου 1964), Σύμβαση για την υφαλοκρηπίδα (σε ισχύ στις 10 Ιουνίου 1964), Σύμβαση για την αλιεία και τη διατήρηση των έμβιων πόρων της ανοικτής θάλασσας (σε ισχύ στις 20 Μαρτίου 1966).

<sup>123</sup> Tullio Treves, 1958 *Geneva Conventions on the Law of the Sea*, Introductory Note, September 2008, <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>

<sup>124</sup> Tullio Treves, ό.π.

<sup>125</sup> ίδιο λεκτικό χρησιμοποιείται και στην Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), βλ. infra 3.5.

του Arvid Pardo<sup>126</sup> στη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών το 1967, η οποία ξεκίνησε τη διαδικασία για την πλήρη ανανέωση του δικαίου της θάλασσας, και τέθηκαν σε ισχύ λίγα μόλις χρόνια πριν από το γεγονός αυτό. Αυτό εξηγεί γιατί, παρά την εγγενή νομική τους ποιότητα, σύντομα θεωρήθηκαν από την πλειοψηφία των κρατών ως παρωχημένες. Σύμφωνα με το άρθρο 311, παράγραφος 1, της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, η Σύμβαση του 1982 (UNCLOS) «υπερισχύει, μεταξύ των συμβαλλομένων κρατών, έναντι των Συμβάσεων της Γενεύης για το Δίκαιο της Θάλασσας της 29ης Απριλίου 1958»<sup>127</sup>. Τα 155 συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης του 1982 περιλαμβάνουν τα περισσότερα από τα κράτη που δεσμεύονται από τις Συμβάσεις της Γενεύης- οι τελευταίες συμβάσεις παραμένουν δεσμευτικές μόνο μεταξύ ή στις σχέσεις με τα λίγα κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της σχετικής Σύμβασης της Γενεύης και όχι συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης του 1982. Αυτό ισχύει ιδίως για τις Ηνωμένες Πολιτείες, την Κολομβία, το Ισραήλ και τη Βενεζουέλα<sup>128</sup>.

Πολλές διατάξεις των Συμβάσεων της Γενεύης, κατά την σύναψή τους, ανταποκρίνονταν στο εθιμικό διεθνές δίκαιο. Αυτό φαίνεται να ισχύει ιδιαίτερα όσον αφορά την Σύμβαση για την Ανοιχτή Θάλασσα, το μεγαλύτερο μέρος της οποίας έχει μεταφερθεί στη Σύμβαση του 1982 (UNCLOS), και της οποίας το προοίμιο ορίζει ρητά ότι σκοπός της είναι «να κωδικοποιήσει τους κανόνες του διεθνούς δικαίου που αφορούν την ανοικτή θάλασσα». Η διάταξη αυτή δεν επαναλαμβάνεται στις άλλες συμβάσεις της Γενεύης<sup>129</sup>.

### 3.5. Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) – Άρθρο 98

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS)<sup>130</sup> προέκυψε από την Τρίτη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών, υπεγράφη στις 10 Δεκεμβρίου 1982 και τέθηκε σε ισχύ στις 16 Δεκεμβρίου 1994. Αντικατέστησε τις τέσσερις Συμβάσεις της Γενεύης του 1958, η σύναψη των οποίων κατέστησε εμφανή την ανάγκη για μια νέα και γενικά αποδεκτή ενιαία σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας.

---

<sup>126</sup> Βικιπαίδεια, “Arvid Pardo”, όπου χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι: «[...]Διετέλεσε Εκπρόσωπος της Μάλτας στα Ηνωμένα Έθνη, από το 1964 έως το 1971, κατά τη διάρκεια της οποίας, συνέβαλε με το έργο του για τη μεταρρύθμιση του δικαίου της θάλασσας. Την 1η Νοεμβρίου 1967, εκφώνησε μια συγκλονιστική ομιλία ενώπιον της Γενικής Συνέλευσης ζητώντας διεθνείς κανονισμούς για τη διασφάλιση της ειρήνης στη θάλασσα, την αποτροπή περαιτέρω ρύπανσης και την προστασία των πόρων των ωκεανών. Πρότεινε ότι ο βυθός της θάλασσας αποτελεί μέρος της κοινής κληρονομιάς της ανθρωπότητας, μια φράση που εμφανίζεται στο άρθρο 136 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS)[4], και ζήτησε να χρησιμοποιηθεί μέρος του πλούτου της θάλασσας για τη χρηματοδότηση ενός ταμείου που θα βοηθούσε να καλυφθεί το χάσμα μεταξύ πλούσιων και φτωχών εθνών. Ο Πάρντο ήταν αυτός που ξεκίνησε τη δεκαπενταετή διαδικασία που θα κορυφωνόταν το 1982, όταν η Σύμβαση άνοιξε για υπογραφές, και τα πρώτα χρόνια συνέχισε μια αφοσιωμένη προσπάθεια για την προώθηση του θέματος, βοηθώντας, για παράδειγμα, να επιτευχθεί σχεδόν ομόφωνη ψήφιση του ψηφίσματος 2749 της ΓΣ στις 17 Δεκεμβρίου 1970. Το ψήφισμα αυτό ενσωμάτωσε αρχές σχετικά με τον βυθό και τους πόρους του, οι οποίες αργότερα θα ενσωματώνονταν στη Σύμβαση.»

<sup>127</sup> βλ. infra 3.5.

<sup>128</sup> Tullio Treves, ό.π.

<sup>129</sup> Tullio Treves, ό.π.

<sup>130</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982

Όπως προαναφέρθηκε, η UNCLOS δεν διαφοροποιείται από την Σύμβαση του 1958 ως προς τη διατύπωση της υποχρέωσης παροχής βοήθειας σε πρόσωπο σε κίνδυνο. Η υποχρέωση αυτή προβλέπεται στο άρθρο 98 της UNCLOS, όπου ορίζεται ότι: «Κάθε κράτος πρέπει να απαιτεί από τον πλοίαρχο οποιουδήποτε πλοίου που φέρει την σημαία του, εφόσον μπορεί να πράξει αυτό χωρίς να εκθέσει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο, το πλήρωμα ή τους επιβάτες: α) να παρέχει βοήθεια<sup>131</sup> σε οποιοδήποτε πρόσωπο που είναι στη θάλασσα και κινδυνεύει να πνιγεί, β) να πλέει με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ταχύτητα για την διάσωση ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο<sup>132</sup> εφόσον ήθελε πληροφορηθεί ότι αυτοί χρειάζονται βοήθεια και εφόσον η παροχή τέτοιας βοήθειας μπορεί λογικά να αναμένεται από αυτόν, γ) σε περίπτωση σύγκρουσης, να παρέχει βοήθεια στο άλλο πλοίο, στο πλήρωμά του και στους επιβάτες του και, αν είναι δυνατό, να πληροφορεί το άλλο πλοίο για το όνομα του δικού του πλοίου, το λιμάνι νηολόγησής του καθώς και το πλησιέστερο λιμάνι στο οποίο θα προσεγγίσει αυτό.[...]».

Τόσο η ως άνω διάταξη της UNCLOS, όσο και η αντίστοιχη της Σύμβασης του 1958, επιβεβαιώνουν εκ νέου την στάση της Διεθνούς Σύμβασης του 1989, επιβάλλοντας την υποχρέωση στα κράτη και όχι απευθείας στους πλοιάρχους<sup>133</sup>. Κατ' αυτόν τον τρόπο, το διεθνές δίκαιο υποχρεώνει τα κράτη να θεσπίσουν νομοθεσία, η οποία να απαιτεί από τους πλοιάρχους να παράσχουν βοήθεια σε άτομα που κινδυνεύουν να χαθούν στην θάλασσα, απαλλάσσοντας ταυτόχρονα τους πλοιοκτήτες από την ευθύνη για την απόφαση του πλοίαρχου να μην παράσχει βοήθεια<sup>134</sup>.

Το καθήκον των κρατών σημαίας βασίζεται στο καθιερωμένο καθήκον να σώζουν ζωές στη θάλασσα, που χρονολογείται αιώνες πίσω και έχει, όπως αναλύθηκε<sup>135</sup>, έχει συμπεριληφθεί σε διεθνείς συνθήκες από τις αρχές του εικοστού αιώνα<sup>136</sup>. Το άρθρο 98 παρ. 1 της UNCLOS επαναλαμβάνει το περιεχόμενο του άρθρου 12 παράγραφος 1 της Σύμβασης του 1958, η οποία με τη σειρά της βασίστηκε στα σχέδια άρθρων που εκπόνησε η Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου (International Law Commission - ILS<sup>137</sup>).

Ήδη από το 1956, η Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου θεωρούσε ότι τα σχέδια άρθρων της κωδικοποιούσαν το έθιμο, και σήμερα είναι γενικά αποδεκτό ότι το άρθρο 98 παρ. 1 της UNCLOS αντικατοπτρίζει το διεθνές εθιμικό δίκαιο<sup>138</sup>. Η ενσωμάτωσή του σε πολλά διεθνή και εθνικά νομικά κείμενα θα μπορούσε επίσης να μαρτυρήσει ότι αποτελεί μία από τις γενικές αρχές του δικαίου που αναφέρονται στο άρθρο 38 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του Καταστατικού του Διεθνούς Δικαστηρίου<sup>139</sup>.

---

<sup>131</sup> “to render assistance”, βλ. *infra* 3.5.1.

<sup>132</sup> “to the rescue of persons in distress”, βλ. *infra* 3.5.2.

<sup>133</sup> Arthur Alan Severance, *ό.π.*, σελ. 7

<sup>134</sup> Arthur Alan Severance, *ό.π.*, σελ. 7

<sup>135</sup> βλ. *supra* 3.2., 3.3., 3.4.

<sup>136</sup> Irini Papanicolopulu, “The duty to rescue at sea, in peacetime and in war: A general overview”, *International Review of the Red Cross*, [2016], 98 (2), 491-514, σελ. 494, με τις εκεί αναφερόμενες υποσημειώσεις.

<sup>137</sup> <https://legal.un.org/ilc/>, όπου αναφέρεται ότι: «...ιδρύθηκε από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών, το 1947, για να αναλάβει την εντολή της Συνέλευσης, σύμφωνα με το άρθρο 13 (1) (α) του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, να «ξεκινήσει μελέτες και να διατυπώσει συστάσεις με σκοπό ... την ενθάρρυνση της προοδευτικής ανάπτυξης του διεθνούς δικαίου και της κωδικοποίησής του».

<sup>138</sup> Irini Papanicolopulu, *ό.π.*, βλ. υποσημειώσεις 15 και 16, σελ. 494

<sup>139</sup> Irini Papanicolopulu, *ό.π.* βλ. υποσημείωση 17, σελ. 494

Η υποχρέωση παροχής βοήθειας ισχύει τόσο σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ δύο σκαφών όσο και σε περιπτώσεις όπου ένα σκάφος λαμβάνει πληροφορίες ότι ένα ή περισσότερα άτομα κινδυνεύουν να χαθούν στη θάλασσα επειδή το σκάφος τους κινδυνεύει ή έχει βυθιστεί. Επιπλέον, το καθήκον αυτό ισχύει για όλα τα πρόσωπα που βρίσκονται σε κίνδυνο, χωρίς διάκριση<sup>140</sup>. Η εθνικότητα των πλοίων ή των προσώπων, το νομικό τους καθεστώς και η δραστηριότητα στην οποία εμπλέκονται δεν έχουν σημασία<sup>141</sup>. Με βάση τα παραπάνω, το γεγονός ότι τα κινδυνεύοντα πρόσωπα εμπλέκονται σε παράνομη δραστηριότητα δεν πρέπει να επηρεάζει το καθήκον διάσωσης, ομοίως δε και το γεγονός ότι τα προς διάσωση άτομα είναι μετανάστες δεν θα πρέπει να εμποδίζει με κανέναν τρόπο το δικαίωμά τους να σωθούν<sup>142</sup>. Συχνά, τα κράτη και οι πλοίαρχοι των πλοίων είναι λιγότερο πρόθυμοι να προχωρήσουν στη διάσωση πλοίων που μεταφέρουν μετανάστες και πρόσφυγες, αυτή η διάκριση, ωστόσο, είναι αντίθετη με το εφαρμοστέο δίκαιο<sup>143</sup>.

Στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου, προβλέπεται, επιπλέον, η υποχρέωση με βάση την οποία «κάθε παράκτιο κράτος, πρέπει να μεριμνά για την ίδρυση, λειτουργία και συντήρηση επαρκούς και αποτελεσματικής υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα και, όπου το απαιτούν οι περιστάσεις, να συνεργάζεται με τα γειτονικά κράτη για το σκοπό αυτό στο πλαίσιο περιφερειακών διευθετήσεων».<sup>144</sup>

### 3.5.1. Καθήκον παροχής βοήθειας («Render assistance»)

Η Σύμβαση του 1958 για την Ανοιχτή Θάλασσα και η UNCLOS κάνουν, το πρώτον, διάκριση μεταξύ παροχής βοήθειας και διάσωσης. Κατ' αυτόν τον τρόπο, όχι μόνο ζητούν από τα κράτη να απαιτούν από τους πλοίαρχους να παρέχουν βοήθεια, αλλά μεταχειρίζονται την διάσωση ως ένα ξεχωριστό γεγονός, απαιτώντας από τους πλοίαρχους να σπεύδουν με την μεγαλύτερη δυνατή ταχύτητα στη διάσωση των ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο.

Η υποχρέωση παροχής βοήθειας τυποποιείται στο άρθρο 98 παρ. 1 στοιχ. α της UNCLOS, όπου ορίζεται ότι σε παροχή βοήθειας υποχρεούται πάντοτε ο πλοίαρχος, εφόσον φυσικά δεν τίθεται σοβαρός κίνδυνος για το πλοίο και τους επιβαίνοντες, ενώ στην περίπτωση της διάσωσης ζωής, υποχρεούται στο βαθμό που δεν τίθεται σοβαρός κίνδυνος και εφόσον έχει ενημερωθεί σχετικώς και αυτή η συμπεριφορά του είναι η ευλόγως αναμενόμενη.

Έτσι, οι προϋποθέσεις κατάφασης ευθύνης λόγω μη παροχής βοήθειας – που είναι κάτι έλασσον εν συγκρίσει με την προβλεπόμενη υπό στοιχείο β' υποχρέωση<sup>145</sup> – φαίνονται αυστηρότερες για τον πλοίαρχο, σε σχέση με το μείζον, δηλ. τη θεμελίωση ευθύνης του λόγω μη

---

<sup>140</sup> διατυπώνεται στο Κεφάλαιο 2.1.10 της Σύμβασης SAR, όπου προβλέπεται ότι: «τα μέρη εξασφαλίζουν ότι παρέχεται βοήθεια σε κάθε πρόσωπο που κινδυνεύει στη θάλασσα. Το πράττουν ανεξάρτητα από την εθνικότητα ή το καθεστώς του προσώπου αυτού ή τις συνθήκες υπό τις οποίες βρίσκεται το εν λόγω πρόσωπο», επίσης και στην Σύμβαση SOLAS – 33ος Κανονισμός, *infra* 3.6.1., αμφότεροι δε, παρέχουν εξειδίκευση στις διατάξεις της UNCLOS.

<sup>141</sup> Irini Papanicopolulu, *ό.π.*, σελ. 495

<sup>142</sup> Irini Papanicopolulu, *ό.π.*, σελ. 495, βλ. ειδικότερα υποσημείωση 22

<sup>143</sup> Irini Papanicopolulu, *ό.π.*, σελ. 495

<sup>144</sup> βλ. *infra* 3.7.

<sup>145</sup> Άρθρο 98 παρ. 1β' UNCLOS

διάσωσης προσώπου που βρίσκεται σε κίνδυνο<sup>146</sup>. Σύστοιχη είναι η μεγαλύτερη ευκολία (αντ)απόδειξης ότι η διάσωση ζωής δεν ήταν ευλόγως αναμενόμενη και κατ' επέκταση η ευκολότερη απαλλαγή του πλοιάρχου από τη σχετική ευθύνη μη διάσωσης<sup>147</sup>.

Η φαινομενική αυτή αντιφατικότητα, ωστόσο, αίρεται, εάν ληφθεί υπόψη ότι η διάσωση ζωής είναι πρωτίστως ένα ηθικο-κοινωνικό καθήκον, που είχε αποκρυσταλλωθεί σε διεθνή εθιμικό κανόνα, πριν εν τέλει καθιερωθεί στα προαναφερθέντα διεθνή νομοθετήματα και ως νομική υποχρέωση. Για τις υπηρεσίες δε διάσωσης προσώπων από κίνδυνο ζωής δεν οφείλεται αμοιβή στον αρωγό, ακριβώς λόγω αυτού του χαρακτήρα της ως ηθικού καθήκοντος<sup>148</sup>.

Αντιθέτως, η παροχή βοήθειας προς το πλοίο δεν υπαγορεύεται από τις ίδιες ηθικές επιταγές. Η αναγκαία εκτροπή από την πορεία του πλοίου, με τα πρόσθετα έξοδα καυσίμων, προμηθειών και λιμενικών τελών και τις όποιες διοικητικές περιπλοκές που ενδεχομένως συνεπάγεται, λειτουργεί αποτρεπτικά ως προς την παροχή βοήθειας σε πλοίο<sup>149</sup>. Κυρίως, όμως, αποτρεπτικά - με εμπορικούς όρους - λειτουργεί η αποθετική ζημία λόγω της καθυστέρησης, ήτοι τα διαφυγόντα κέρδη από τη μη επικερδή λειτουργία του πλοίου κατά το διάστημα που αυτό παρέχει βοήθεια ή παρεκκλίνει της πορείας του προς το σκοπό παροχής βοήθειας. Έπρεπε, συνεπώς, με κάποιο τρόπο, να εξασφαλιστεί ότι οι αρωγοί θα προστρέχουν σε βοήθεια, σε περίπτωση κινδύνου απώλειας των πλοίων και των λοιπών περιουσιακών στοιχείων, δεδομένης της μεγάλης οικονομικής αξίας τους, που πρέπει να περισωθεί. Έτσι, προβλέφθηκε η σχετική νομική υποχρέωση του πλοιάρχου, συνοδευόμενη με ισχυρά οικονομικά κίνητρα αμοιβής.

### 3.5.2. Φάση κινδύνου (Distress)

Ως φάση κινδύνου, ορίζεται η κατάσταση εκείνη κατά την οποία υπάρχει εύλογη βεβαιότητα ότι ένα πρόσωπο, πλοίο ή άλλο σκάφος απειλείται από σοβαρό και επικείμενο κίνδυνο και χρειάζεται άμεση βοήθεια<sup>150</sup>. Έτσι, κατάσταση κινδύνου δεν συνεπάγεται μόνο ο άμεσο και ανυπέρθετος κίνδυνος στον οποίο βρίσκεται ένα σκάφος, αλλά και η πιθανότητα επέλευσης ζημίας, έτσι ώστε και το μη αξιόπλοο ενός σκάφους<sup>151</sup> να μπορεί να ενεργοποιήσει υποχρέωση έρευνας και διάσωσης. Η δε κρίση για το εάν ένα σκάφος κινδυνεύει, ανήκει στον πλοίαρχο του εκάστοτε παραπλέοντος σκάφους και τις υπηρεσίες συντονισμού έρευνας και διάσωσης είναι αντικειμενική, ήτοι δεν εξαρτάται από την έγκριση ή και ενδεχόμενη άρνηση των επιβατών να δεχθούν βοήθεια.

---

<sup>146</sup> Κυριακή Μαρίνα Πλατσά, «*Νομικά ζητήματα της Επιθαλάσσιας αρωγής*», Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Μεταπτυχιακή Διπλωματική εργασία στο Ναυτικό Δίκαιο [2020], σελ. 41

<sup>147</sup> Κυριακή Μαρίνα Πλατσά, ό.π.

<sup>148</sup> Κυριακή Μαρίνα Πλατσά, ό.π.

<sup>149</sup> Κυριακή Μαρίνα Πλατσά, ό.π.

<sup>150</sup> ως ορίζεται στο Παράρτημα 1.3.11. της Σύμβασης SAR, βλ. *infra* 3.7.

<sup>151</sup> όπως η περίπτωση της μεταφοράς μεταναστών με πλοία κακής κατασκευής, μη προοριζόμενα να εκτελέσουν τους πλόδες για τους οποίους χρησιμοποιούνται και μη διαμορφωμένα καταλλήλως για τη μεταφορά προσώπων και σε κάθε περίπτωση για τη μεταφορά μεγάλου αριθμού προσώπων.

### 3.5.3. Γεωγραφικά όρια - εδαφικότητα

Η υποχρέωση παροχής βοήθειας και διάσωσης, ως προβλέπεται στην UNCLOS, αποτελεί τμήμα της σύμβασης που αφορά στην Ανοιχτή Θάλασσα, ωστόσο, εφαρμόζεται και στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ)<sup>152</sup>, όπως προκύπτει από τη ρητή παραπομπή της διάταξης του άρθρου 58 παρ. 2 UNCLOS<sup>153</sup>. Σε ό, τι, δε, αφορά τα χωρικά ύδατα, μολονότι η εν λόγω Σύμβαση δεν περιλαμβάνει ρητή αναφορά, το επιτρεπτό της παροχής βοήθειας και διάσωσης στα χωρικά ύδατα μπορεί να συναχθεί εκ της αναφοράς που πραγματοποιείται στον σκοπό παροχής βοήθειας στο άρθρο 18 παρ. 2 UNCLOS<sup>154</sup>.

Με δεδομένο, ωστόσο, ότι η υποχρέωση παροχής βοήθειας και διάσωσης προσώπων σε κίνδυνο στη θάλασσα επιβάλλεται από την Σύμβαση στα συμβαλλόμενα κράτη, και όχι απευθείας στους πλοιάρχους, τα πρώτα είναι υποχρεωμένα να θεσπίσουν νομοθεσία που να υποχρεώνει τον εκάστοτε πλοίαρχο να παράσχει βοήθεια ή/και να σπεύσει προς διάσωση κινδυνεύοντων προσώπων<sup>155</sup>. Επειδή, δε, η ανάγκη για βοήθεια προκύπτει στη θάλασσα, συχνά πέρα από τα χωρικά ύδατα, το ερώτημα που εγείρεται είναι ποια χώρα έχει δικαιοδοσία να επιβάλει την υποχρέωση παροχής βοήθειας. Η λέξη «δικαιοδοσία» χρησιμοποιείται με τρεις διαφορετικές έννοιες προς την επιβολή ισχύος στους ποινικούς νόμους σε διεθνές πλαίσιο: κανονιστική δικαιοδοσία (μερικές φορές ονομάζεται νομοθετική δικαιοδοσία), δικαστική δικαιοδοσία και δικαιοδοσία επιβολής<sup>156</sup>. Η κανονιστική δικαιοδοσία έγκειται στο δικαίωμα μιας χώρας να εφαρμόζει τους νόμους της σε ένα περιστατικό, η δικαστική στην εξουσία μιας χώρας να υποβάλλει πρόσωπα στην δικαστική της διαδικασία και η δικαιοδοσία επιβολής στην εξουσία να τιμωρεί την μη συμμόρφωση στους νόμους της.

Σε περίπτωση που ένα κράτος επιθυμεί να ασκήσει δίωξη σε έναν πλοίαρχο για παράλειψη παροχής βοήθειας σε όσους βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα, πρέπει να θεσπίσει κάποια βάση για την προσωπική δικαιοδοσία επί του πλοιάρχου (δικαστική δικαιοδοσία)<sup>157</sup>. Πρέπει επίσης να δικαιολογήσει τη λήψη μέτρων αναγκαστικής εκτέλεσης εναντίον του, ιδίως εάν αυτός ή αυτή δεν ευρίσκεται στην επικράτεια (δικαιοδοσία επιβολής). Ωστόσο, το θεμελιώδες ερώτημα είναι κατά πόσον η χώρα αυτή μπορεί να ισχυριστεί βάσιμα ότι έχει εξουσία να εφαρμόσει τους νόμους της στη συμπεριφορά του πλοιάρχου (κανονιστική δικαιοδοσία), ο οποίος ευρίσκεται εκτός της επικράτειας<sup>158</sup>.

Μεταξύ των βάσεων δικαιοδοσίας<sup>159</sup> για την ποινική δίωξη ενός πλοιάρχου από ένα κράτος είναι η εδαφικότητα, η οποία αποτελεί τη σημαντικότερη αυτών, καθώς παρέχει τη βάση

---

<sup>152</sup> Irini Papanicolopulu, ό.π., σελ. 495

<sup>153</sup> “2. Τα άρθρα 88 έως και 115, ως και άλλοι συναφείς κανόνες του διεθνούς δικαίου εφαρμόζονται στην αποκλειστική οικονομική ζώνη εφόσον δεν έρχονται σε αντίθεση προς το παρόν μέρος.

<sup>154</sup> “2. Η διέλευση θα είναι συνεχής και ταχεία. Εντούτοις, η διέλευση περιλαμβάνει το δικαίωμα κράτησης μηχανών και αγκυροβολίας, αλλά μόνον εφόσον αυτές αποτελούν συνήθη συμβάντα της νασιπλοΐας ή καθίστανται αναγκαίες λόγω ανωτέρας βίας ή κινδύνου ή προς το σκοπό παροχής βοήθειας σε πρόσωπα, πλοία ή αεροσκάφη τα οποία βρίσκονται σε κίνδυνο»

<sup>155</sup> Arthur Alan Severance, ό.π., σελ. 9

<sup>156</sup> Martin Davies, ό.π., σελ. 116

<sup>157</sup> Martin Davies, ό.π., σελ. 116

<sup>158</sup> Martin Davies, ό.π., σελ. 116

<sup>159</sup> Martin Davies, ό.π., σελ. 116, όπου αναφέρονται οι εξής βάσεις δικαιοδοσίας: «η εδαφικότητα, η οποία βασίζει την δικαιοδοσία στον τόπο της ιθαγένειας, η εθνικότητα ή εθνικός χαρακτήρας του δράστη, η οποία στηρίζει την δικαιοδοσία



για την καθημερινή άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας εντός του εδάφους της εν λόγω χώρας<sup>160</sup>. Η εδαφικότητα διακρίνεται σε υποκειμενική και αντικειμενική<sup>161</sup>.

Η υποκειμενική εδαφικότητα εφαρμόζεται στην τυπική κατάσταση όπου το αδίκημα ή ένα στοιχείο του λαμβάνει χώρα εντός του κράτους που διεκδικεί δικαιοδοσία, η δε αντικειμενική εδαφικότητα εφαρμόζεται όταν η συμπεριφορά εκτός της επικράτειας έχει αποτέλεσμα εντός της επικράτειας<sup>162</sup>.

Πιο αναλυτικά, η εδαφικότητα είναι η αρχή που επιτρέπει σε ένα κράτος να έχει δικαιοδοσία επί συμπεριφοράς που λαμβάνει χώρα σε πλοίο που φέρει τη σημαία του κράτους στη θάλασσα, λόγω της νομικής φαντασίας ότι το πλοίο αποτελεί προέκταση της επικράτειας της χώρας της οποίας φέρει τη σημαία<sup>163</sup>. Η εν λόγω υπεροχή του δικαίου της σημαίας δηλώνεται έντονα στο άρθρο 92 παράγραφος 1 της UNCLOS, το οποίο προβλέπει: «1. Τα πλοία πλέουν με τη σημαία ενός μόνο κράτους και εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις, που προβλέπονται ρητά σε διεθνείς συνθήκες ή σε αυτή τη σύμβαση, υπόκεινται στην αποκλειστική του δικαιοδοσία στην ανοικτή θάλασσα. Το πλοίο δεν μπορεί να αλλάξει τη σημαία του κατά τη διάρκεια ταξιδιού ή όταν έχει προσεγγίσει σε λιμάνι, εκτός από την περίπτωση πραγματικής μεταβίβασης της ιδιοκτησίας ή αλλαγής νηολογίου».

Συνεπώς, από την συνδυαστική ανάγνωση του παραπάνω άρθρου, καθώς και του άρθρου 98 παρ. 1, προκύπτει ότι η υποχρέωση συνδρομής που ρυθμίζει το τελευταίο απευθύνεται μόνο στο κράτος της σημαίας, χωρίς, ωστόσο να συνάγεται ότι αποκλείεται οποιαδήποτε από τις λοιπές βάσεις διεθνούς ποινικής δικαιοδοσίας να επιτρέπει την εφαρμογή των νόμων μιας χώρας σε πράξεις που διαπράττονται στην ανοικτή θάλασσα από πλοίο ξένης σημαίας. Τούτο σημαίνει ότι και άλλες χώρες πέραν του κράτους σημαίας, θα πρέπει να μπορούν να διεκδικήσουν ποινική δικαιοδοσία, λόγω της παράλειψης ενός πλοιάρχου να παράσχει βοήθεια σε ανθρώπους που βρίσκονται σε κίνδυνο στην ανοικτή θάλασσα. Σε κάθε περίπτωση, η εξωεδαφική εφαρμογή των νόμων ενός κράτους σε πλοίο αλλοδαπής σημαίας στην ανοικτή θάλασσα είναι ασθενέστερη από εκείνη ενός παράκτιου κράτους που εφαρμόζει τους νόμους του σε αδικήματα που τελέστηκαν στα χωρικά του ύδατα.

Υπό αυτό το πρίσμα, φαίνεται ότι σκόπιμο και σύμφωνο με το πνεύμα της UNCLOS, άρθρο 92 παράγραφος 1, είναι να δοθεί προτεραιότητα στο δίκαιο του κράτους σημαίας σε όλες τις περιπτώσεις ανοικτής θάλασσας, συνακόλουθα δε, να αναγνωρίζεται η δικαιοδοσία του κράτους μη σημαίας, εάν το κράτος σημαίας αδρανεί. Ανεξάρτητα, όμως, από το εάν αν η προτεινόμενη αυτή λύση είναι η καλύτερη σε όλες τις περιπτώσεις ταυτόχρονης ποινικής δικαιοδοσίας στην ανοικτή θάλασσα, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι αυτή δημιουργεί δυσκολίες μόνο όταν υπάρχουν συγκρούσεις μεταξύ των νόμων των δύο ή περισσότερων κρατών που

---

στην ιθαγένεια της χώρας, προστατευτική, η οποία βασίζει την δικαιοδοσία στην απειλή για τα εθνικά συμφέροντα, όπως στην ασφάλεια ή σε σημαντικές κυβερνητικές λειτουργίες, παθητική προσωπικότητα, που βασίζει την δικαιοδοσία στην εθνικότητα ή στον εθνικό χαρακτήρα (θύματος) και καθολική, όταν αναγνωρίζει το δικαίωμα κάθε έθνους να τιμωρεί τα εγκλήματα κατά της ανθρωπότητας».

<sup>160</sup> Martin Davies, ό.π., σελ. 117

<sup>161</sup> Martin Davies, ό.π., σελ. 117

<sup>162</sup> Martin Davies, ό.π., σελ. 117

<sup>163</sup> Martin Davies, ό.π., σελ. 116

ασκούν δικαιοδοσία. Αυτό μπορεί να συμβεί, για παράδειγμα όταν ένα πρόσωπο απαγορεύεται από τον ένα νόμο να διαπράξει μια πράξη που είναι επιτρέπεται ή επιβάλλεται από άλλο νόμο.

Στην παρούσα υπό εξέταση κατάσταση, ωστόσο, δεν εντοπίζεται πραγματική σύγκρουση - οι νόμοι τόσο του κράτους σημαίας όσο και του μη σημαίας θα πρέπει να έχουν την ίδια απαίτηση από τον πλοίαρχο, ήτοι να παράσχει βοήθεια, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην UNCLOS ή και σε έτερες ακόμη συμβάσεις που θα εξεταστούν ακολούθως, ή στην εθνική νομοθεσία που τις εφαρμόζει. Συνεπώς, τα συμφέροντα του κράτους μη σημαίας θα πρέπει να είναι προστατεύονται επαρκώς από αυτήν καθαυτήν την εφαρμογή της Συμβάσεως από το κράτος σημαίας.

Συνοπτικά, το διεθνές δίκαιο δίνει προτεραιότητα στο κράτος σημαίας σε περιστατικά στην ανοικτή θάλασσα, αλλά δεν απαγορεύει σε κράτη εκτός της σημαίας του πλοίου να λάβουν μέτρα, εάν το κράτος σημαίας δεν το πράττει<sup>164</sup>. Εν πρώτοις, η δυνατότητα επιβολής των κανόνων του κράτους της σημαίας μπορεί να παράσχει μια πολλά υποσχόμενη εναλλακτική λύση στην προβλέψιμη αδράνεια που αναμένεται από ένα κράτος σημαίας ευκολίας<sup>165</sup>. Ωστόσο, είναι ιδιαίτερα αμφίβολο ότι οποιαδήποτε άλλη χώρα πλην του κράτους της σημαίας θα ήταν εξουσιοδοτημένη να αναλάβει δράση σε κάθε περίπτωση, ή θα είναι πρόθυμη να το πράξει εάν εξουσιοδοτηθεί<sup>166</sup>.

### **3.5.4. Περιορισμοί της υποχρέωσης**

Μοναδική εξαίρεση στην διάρθρωση της υποχρέωσης του πλοίαρχου να παράσχει βοήθεια και να διασώζει τα κινδυνεύοντα εν θαλάσση πρόσωπα, όπως προβλέπεται στην UNCLOS, είναι η ανάγκη να μην τεθεί σε κίνδυνο το διασώζων πλοίο, το πλήρωμά του και οι επιβάτες αυτού<sup>167</sup>. Συνεπώς, το ίδιο το διεθνές δίκαιο είναι αυτό που έχει θεσπίζει την υποχρέωση του πλοίαρχου και ταυτόχρονα θέτει περιορισμούς σε αυτήν.

#### **3.5.4.1. Καθήκον προστασίας πλοίου, πληρώματος και επιβατών**

Με την θέση του προβλεπόμενου στο άρθρο 98 παρ. 1 περιορισμού, ο οποίος άπτεται και των τριών, υπό στοιχεία α', β' και γ' υποχρεώσεων, υποδηλώνεται από τον διεθνή νομοθέτη η αναγνώριση της σημασίας της προγενέστερης συμβατικής σχέσης που συνδέει τον πλοίαρχο με το πλοίο του<sup>168</sup>, το πλήρωμά του και τους επιβάτες αυτού, καθώς και η ανάγκη προστασίας αυτής και εξισορρόπησης των καθηκόντων του πλοίαρχου.

Συγκεκριμένα, αποδίδεται η αρμόζουσα αξία στην ανάγκη εκπλήρωσης των εκ του ΚΔΝΔ απορρεουσών υποχρεώσεων του<sup>169</sup>, ως διακυβερνών και έχων υπό την ευθύνη του το πλοίο και επικεφαλής του πληρώματος, ταυτοχρόνως, δε, ως ευθυνόμενος για την ασφαλή μετακίνηση των υπό σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών τελούμενων προσώπων, έναντι των οποίων έχει

---

<sup>164</sup> Martin Davies, *ό.π.*, σελ. 120

<sup>165</sup> Martin Davies, *ό.π.*, σελ. 120

<sup>166</sup> Martin Davies, *ό.π.*, σελ. 120

<sup>167</sup> βλ. UNCLOS, αρ. 98 παρ. 1, όπως μνημονεύεται από Irini Papanicolopulu, *ό.π.*, σελ. 497

<sup>168</sup> Κατ' επέκταση και τον πλοιοκτήτη, ως αντισυμβαλλόμενό του.

<sup>169</sup> βλ. *supra* 1.2. επ.

δεσμευθεί να εκτελέσει την μεταφορά με ασφάλεια. Εν προκειμένω, το διεθνούς δικαίου καθήκον του πλοίαρχου αναγκαία υποχωρεί έναντι αυτών που κατ' επάγγελμα αναλαμβάνει να διεκπεραιώσει, λαμβανομένης υπ' όψιν και της καλής πίστης υπό την οποία τελούν οι αντισυμβαλλόμενοι του ως προς την εκπλήρωση κάθε σύμβασης αντίστοιχα (πλοιοκτήτης, πλήρωμα, επιβάτες), στην οποία δεν πρέπει να εναντιωθεί, προκειμένου να παράσχει βοήθεια σε έτερο πλοίο, ή να διασώσει κινδυνεύοντα πρόσωπα στη θάλασσα. Για τα τελευταία, ο πλοίαρχος έχει διεθνούς δικαίου υποχρέωση, επιβαλλόμενη από την εκάστοτε νομοθεσία που θεσπίζει το κράτος της σημαίας του πλοίου του, η οποία όμως σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να υπονομεύει τις συμβατικώς αναληφθείσες υποχρεώσεις και καθήκοντά του σε επίπεδο εθνικού δικαίου. Εάν συνέβαινε αυτό, θα επιτρεπόταν η διακινδύνευση του πλοίου, πληρώματος και επιβατών, οι οποίοι ευρίσκονται στην θέση αυτή σε εκπλήρωση της μεταξύ αυτών και του πλοίαρχου συμβάσεως, σε αντίθεση με τα προς διάσωση πρόσωπα ή υλικά αντικείμενα (π.χ. έτερο πλοίο) εν ανάγκη βοήθειας, τα οποία ευρέθησαν σε κατάσταση κινδύνου<sup>170</sup> για λόγους που κείνται εκτός της σφαίρας ευθύνης και επιρροής του πλοίαρχου και τους οποίους δεν ήταν υποχρεωμένος να αποτρέψει.

#### **3.5.4.2. Εύλογα αναμενόμενη συμπεριφορά**

Στην περίπτωση του περιορισμού επί της υποχρέωσης διάσωσης προσώπων που κινδυνεύουν στη θάλασσα, ο νομοθέτης θέτει τον περιορισμό της εύλογα αναμενόμενης από εκείνον συμπεριφοράς, αποσκοπώντας, ενδεχομένως στο να τονίσει ότι οι εκτάκτου ανάγκης καταστάσεις με τις οποίες μπορεί να έρθει αντιμέτωπος ο πλοίαρχος κατά τη διάρκεια του πλου, δεν απαιτούν να υπερβάλει εαυτόν, ούτε να ξεπεράσει το όριο του μέσου συνετού επαγγελματία κατά την εκτέλεση των υποχρεώσεών του, διακινδυνεύοντας και τη ζωή του ενδεχομένως, προκειμένου να ανταποκριθεί στην κλήση για βοήθεια. Κατ' αυτόν τον τρόπο, συμπληρωματικά προς το όριο διακινδύνευσης του πλοίου, πληρώματος και επιβατών, το διεθνές δίκαιο προστατεύει το καλώς έχειν και του ίδιου του πλοίαρχου, απαιτώντας από εκείνον μόνο την απολύτως αναμενόμενη κατά την κοινή πείρα και ναυτιλιακή πρακτική συμπεριφορά.

### **3.6. Σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα (SOLAS 1974)**

Το καθήκον του πλοίαρχου προς παροχή βοήθειας και διάσωσης αποσαφηνίζεται περαιτέρω σε ποικίλες διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις, μεταξύ των οποίων η Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα<sup>171 172</sup>. Η SOLAS 1974 απαιτεί από τα κράτη να συμμορφώνονται με τα ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και

---

<sup>170</sup> “distress”

<sup>171</sup> Convention on the Safety of Life at Sea (SOLAS ή απαντάται και SOLAS 1974), 1η Νοεμβρίου 1974 (σε ισχύ από 25 Μαΐου 1980), με σχετικές τροποποιήσεις. Η SOLAS έχει από τον Νοέμβριο του 2018, 164 συμβαλλόμενα κράτη, που αντιπροσωπεύουν το 99% των εμπορικών πλοίων παγκοσμίως σε συνολική χωρητικότητα.

<sup>172</sup> Irini Papanicolopulu, ό.π., σελ. 493

τη λειτουργία των εμπορικών πλοίων. Σε αντίθεση με την UNCLOS<sup>173</sup>, η SOLAS ρητά εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία και σε όλες τις θαλάσσιες ζώνες<sup>174</sup>.

### 3.6.1. 33ος Κανονισμός

Το Κεφάλαιο 5<sup>175</sup> της SOLAS 1974 πραγματεύεται την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και εξειδικεύει το καθήκον του πλοίαρχου προς παροχή βοήθειας. Ειδικότερα, ο κανονισμός υπ' αριθμ. 33 του ιδίου Κεφαλαίου, προβλέπει σημαντικές προϋποθέσεις προκειμένου οι πλοίαρχοι να συμμορφώνονται αναφορικά με την υποχρέωσή τους να βοηθούν κινδυνεύοντα πρόσωπα, όπως αυτή έχει ρυθμιστεί στην UNCLOS, ενώ ταυτόχρονα, εξειδικεύεται και η αντίστοιχη υποχρέωση των κρατών.

Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του ως άνω κανονισμού «1. Ο πλοίαρχος ενός πλοίου εν πλω που είναι σε θέση να παράσχει βοήθεια, όταν λαμβάνει σήμα από οποιαδήποτε πηγή ότι άτομα βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα, είναι υποχρεωμένος να προχωρήσει με κάθε ταχύτητα σε βοήθειά τους, ει δυνατόν ενημερώνοντας τους ίδιους ή την υπηρεσία έρευνας και διάσωσης ότι το πλοίο το πράττει. Αυτή η υποχρέωση παροχής βοήθειας ισχύει ανεξάρτητα από την εθνικότητα ή το καθεστώς των προσώπων αυτών ή τις συνθήκες στις οποίες βρίσκονται. Εάν το πλοίο που λαμβάνει την ειδοποίηση κινδύνου δεν είναι σε θέση ή, υπό τις ειδικές περιστάσεις της περίπτωσης, θεωρεί ότι είναι παράλογο ή περιττό να προχωρήσει σε βοήθεια, ο πλοίαρχος πρέπει να καταχωρίσει στο ημερολόγιο τον λόγο για τον οποίο δεν προχώρησε σε βοήθεια των ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο, λαμβάνοντας υπόψη τη σύσταση του Οργανισμού, να ενημερώσει σχετικά την αρμόδια υπηρεσία έρευνας και διάσωσης.».

Η επιπρόσθετη υποχρέωση που προβλέπεται εν προκειμένω, στη σχετική διάταξη, αφορά την επαρκώς αιτιολογημένη άρνηση του πλοίαρχου προς παροχή βοήθειας, η οποία πρέπει να καταχωρείται γραπτώς στο ημερολόγιο, καθώς επίσης και η επικοινωνία και παροχή ενημέρωσης προς τις αρμόδιες σωστικές υπηρεσίες, τόσο στην περίπτωση που σπεύδει σε διάσωση, όσο και επί αιτιολογημένης άρνησής του. Όπως και στην UNCLOS, και η παροχή βοήθειας και διάσωσης σε κινδυνεύοντα πρόσωπα δεν εξαρτάται από την εθνικότητα<sup>176</sup> ή το καθεστώς των προσώπων αυτών, προκυπτομένου ευχερώς ότι η υποχρέωση των πλοίαρχων υφίσταται και έναντι των μεταναστών<sup>177</sup>.

Επισκοπώντας το λεκτικό της διάταξης, προκύπτει ότι η παρούσα Σύμβαση προβλέπει τρεις εξαιρέσεις από την υποχρέωση διάσωσης, οι οποίες προσδιορίζονται από τις λέξεις «δεν είναι σε θέση», «παράλογο» και «περιττό»<sup>178</sup>. Η πρώτη αφορά τις περιπτώσεις στις οποίες ένα πλοίο δεν είναι εκ των πραγμάτων σε θέση να παράσχει βοήθεια, ακόμη κι αν ο πλοίαρχος καταβάλει την απαιτούμενη επιμέλεια. Αυτό μπορεί να οφείλεται στις καιρικές συνθήκες ή στην

---

<sup>173</sup> βλ. supra 3.5.3.

<sup>174</sup> Irini Papanicolopulu, ό.π., σελ. 495, όπου γίνεται μνεία στο Κεφ. 5, Κανονισμός 1.1. της SOLAS

<sup>175</sup> Chapter V: Safety of Navigation, SOLAS Convention 1974

<sup>176</sup> βλ. supra, 3.5., σελ. 31

<sup>177</sup> βλ. infra 4

<sup>178</sup> Irini Papanicolopulu, ό.π., σελ. 497

κατάσταση του πλοίου, γενικότερα, δε, πρόκειται για περιπτώσεις που κείνται εκτός της σφαίρας ανθρώπινης επιρροής και ευθύνης (ανωτέρα βία).

Η δεύτερη, αφορά περιπτώσεις στις οποίες είναι παράλογο να αναμένεται από το πλοίο να προχωρήσει στη διάσωση. Η διαφορά μεταξύ αυτής και της πρώτης περίπτωσης έγκειται στο βαθμό στον οποίο το εξωτερικό ή εσωτερικό εμπόδιο επηρεάζει τη συμμόρφωση με το καθήκον. Ενώ στην περίπτωση του «ανίκανου» πλοίου, η αδυναμία πρέπει να είναι αντικειμενική και πλήρης, στην περίπτωση του «παράλογου» μπορεί να είναι αντικειμενικά δυνατή η μετάβαση στη διάσωση, αλλά, υπό το φως των πραγματικών συνθηκών των εμπλεκόμενων πλοίων και των καιρικών συνθηκών, θα ήταν παράλογο να αναμένεται από τον πλοίαρχο του πλοίου στο οποίο απευθύνεται η έκκληση για βοήθεια να προχωρήσει στην επιχείρηση διάσωσης<sup>179</sup>. Αυτή η εξαίρεση, επομένως, ενέχει υποκειμενικό κριτήριο και πλησιάζει πολύ κοντά σε εκείνη που προβλέπεται στην UNCLOS, καθώς η απειλή για το σκάφος που διασώζει, το πλήρωμά του και τους επιβάτες του θα καθιστούσε παράλογο, εκ μέρους του πλοίαρχου, το να επιχειρήσει να παράσχει βοήθεια ή να διασώσει.

Τέλος, η τρίτη εξαίρεση αφορά τις περιπτώσεις στις οποίες δεν είναι απαραίτητο να προχωρήσει ένα σκάφος στη διάσωση. Αυτό μπορεί να συμβαίνει είτε επειδή ένα άλλο πλοίο, το οποίο βρίσκεται πιο κοντά, έχει ήδη αναλάβει το καθήκον διάσωσης<sup>180</sup>, είτε επειδή η απόσταση μεταξύ του σκάφους διάσωσης και του κινδυνεύοντος σκάφους ή προσώπων είναι τέτοια που το πρώτο δεν θα έφτανε εγκαίρως στο δεύτερο. Οπωσδήποτε, εμπορικά κριτήρια δεν θα πρέπει να διαδραματίζουν κανένα ρόλο στην καθορισμό της ικανότητας του πλοίου να διασώσει πρόσωπα που κινδυνεύουν στην θάλασσα.

Ενσυνεχεία, στην παράγραφο 1.1. του κανονισμού, περί της σχετικής υποχρέωσης των κρατών/κυβερνήσεων αναφέρεται ότι: *«1.1. Οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις συντονίζονται και συνεργάζονται για να εξασφαλίσουν ότι οι πλοίαρχοι των πλοίων που παρέχουν βοήθεια επιβιβάζοντας άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα, απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις τους με την ελάχιστη περαιτέρω απόκλιση<sup>181</sup> από το προβλεπόμενο ταξίδι των πλοίων, υπό την προϋπόθεση ότι η απαλλαγή του πλοίαρχου του πλοίου από τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό δεν θέτει περαιτέρω σε κίνδυνο την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα. Η συμβαλλόμενη κυβέρνηση που είναι υπεύθυνη για την περιοχή έρευνας και διάσωσης στην οποία παρέχεται η εν λόγω βοήθεια ασκεί την κύρια ευθύνη για τη διασφάλιση του συντονισμού και της συνεργασίας, έτσι ώστε οι επιζώντες που βοηθούνται να αποβιβάζονται από το πλοίο που παρέχει βοήθεια και να παραδίδονται σε ασφαλές μέρος, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες περιστάσεις της περίπτωσης και τις κατευθυντήριες γραμμές που αναπτύσσει ο Οργανισμός. Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι οικείες συμβαλλόμενες κυβερνήσεις μεριμνούν ώστε η αποβίβαση να πραγματοποιηθεί το συντομότερο δυνατό.»*

Εν προκειμένω, πέραν της υποχρέωσης τους να επιβάλλουν στους πλοίαρχους τους, μέσω της εθνικής νομοθεσίας την εφαρμογή και εκπλήρωση της σχετικής υποχρέωσης παροχής βοήθειας και διάσωσης ζωής, και στο πλαίσιο του καθήκοντος τους περί οργάνωσης υπηρεσιών

---

<sup>179</sup> Irini Papanicolaopulu, ό.π., σελ. 497

<sup>180</sup> βλ. infra, παρ. 2 Κανονισμού 33/Κεφ. 5 SOLAS 1974

<sup>181</sup> βλ. infra Μέρος Δεύτερο, Κεφάλαιο Πρώτο «Αναγκαία παρέκκλιση προς παροχή βοήθειας»

έρευνας και διάσωσης, τα συμβαλλόμενα κράτη επιφορτίστηκαν με την ευθύνη για τον συντονισμό των επιχειρήσεων αποβίβασης, με σκοπό η παράδοση των διασωθέντων να λαμβάνει χώρα σε ασφαλές μέρος. Η προσθήκη του άρθρου 1.1. στην SOLAS 1974, επήλθε με τροποποίηση αυτής, το 2004<sup>182</sup>, ως αποτέλεσμα της υπόθεσης Tampa<sup>183</sup>. Σύμφωνα με το λεκτικό της διάταξης, αυτή αποσκοπεί στην σύνδεση της υποχρέωσης παροχής βοήθειας, συμπεριλαμβανομένης της επιβίβασης, με τον αποτελεσματικό τερματισμό του ρόλου του πλοίου ως διασώστη στην επιχείρηση διάσωσης, μέσω της αποβίβασης<sup>184</sup>. Μια πρόσθετη σύνδεση πραγματοποιείται μεταξύ της αποβίβασης από το πλοίο που παρέχει συνδρομή και της παράδοσης σε «ασφαλή τόπο», αν και αυτά μπορούν να ερμηνευθούν ως δύο ξεχωριστά σκέλη του καθήκοντος που βαρύνει το παράκτιο κράτος. Επιπλέον, οι διατάξεις δεν περιλαμβάνουν σαφείς υποχρεώσεις αποβίβασης ή αποδοχής αυτής, ούτε αποδίδουν τον ορισμό της έννοιας του «ασφαλούς μέρους». Ωστόσο, οι διατάξεις υποχρεώνουν τα κράτη να λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαίτερες περιστάσεις της εκάστοτε περίπτωσης<sup>185</sup> και τις κατευθυντήριες γραμμές που έχει αναπτύξει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός<sup>186</sup>.

Περαιτέρω, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του κανονισμού, «2. Ο πλοίαρχος του πλοίου που κινδυνεύει ή η οικεία υπηρεσία έρευνας και διάσωσης, μετά από συνεννόηση, στο μέτρο του δυνατού, με τους πλοίαρχους των πλοίων που ανταποκρίνονται στον συναγερμό κινδύνου, έχει το δικαίωμα να επιτάξει ένα ή περισσότερα από τα πλοία αυτά, τα οποία ο πλοίαρχος του πλοίου που κινδυνεύει ή η υπηρεσία έρευνας και διάσωσης θεωρεί ικανότερα να παράσχουν βοήθεια, και ο πλοίαρχος ή οι πλοίαρχοι του πλοίου ή των πλοίων που επιτάχθηκαν οφείλουν να συμμορφωθούν με την επίταξη συνεχίζοντας να προχωρούν με κάθε ταχύτητα προς βοήθεια των ατόμων που κινδυνεύουν.<sup>187</sup>»

Στην παράγραφο 3 του Κανονισμού, προβλέπεται η δυνατότητα του πλοίαρχου να απαλλαγεί της σχετικής υποχρέωσης, όπως αυτή ορίζεται στην παράγραφο 1 του παρόντος κανονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι έχει γίνει ήδη επίταξη, κατά τα προβλεπόμενα ανωτέρω στην παράγραφο 2, ότι το πλοίο του δεν επιτάχθηκε και ότι το επιταχθέν πλοίο (ή και πλοία) συμμορφώνεται με την επίταξή του αυτή. Η διάταξη προκρίνει, στην περίπτωση αυτή, την ενημέρωση, εφόσον αυτή είναι δυνατή, των λοιπών επιταχθέντων πλοίων και της σωστικής υπηρεσίας για την απόφασή του να μην παράσχει πλέον βοήθεια<sup>188</sup>. Ομοίως, απαλλαγείς από την υποχρέωση παροχής βοήθειας θεωρείται, σύμφωνα με την διάταξη της παραγράφου 4, ο πλοίαρχος όπου, αν και επιτάχθηκε το πλοίο του, έλαβε ενημέρωση από τα κινδυνεύοντα

---

<sup>182</sup> SOLAS Κεφ. V Καν. 33, 1.1, όπως τροποποιήθηκε από το Ψήφισμα του IMO MSC 167(78) που υιοθετήθηκε στις 20 Μαΐου 2004

<sup>183</sup> βλ. *infra*, 4.3., σελ. 50

<sup>184</sup> Fenella M.W. Billing, “*Delivering refugees and migrants to a ‘Place of Safety’ following rescue by States at sea*”, *Maritime Safety and Security Law Journal*, Issue 6, 2019-2020, σελ. 30

<sup>185</sup> βλ. παρ. 1.1. Κανονισμού 33/Κεφ. 5, SOLAS 1974 όπου προβλέπεται ότι: «[...]taking into account the particular circumstances of the case and guidelines developed by the [International Maritime] Organization[...]

<sup>186</sup> βλ. *infra*, 4.3., International Maritime Organization, εφεξής ‘IMO’

<sup>187</sup> βλ. παρ. 2 Κανονισμού 33/Κεφ. 5 SOLAS 1974

<sup>188</sup> βλ. παρ. 3 Κανονισμού 33/Κεφ. 5 SOLAS 1974, “ 3. *Masters of ships shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 on learning that their ships have not been requisitioned and that one or more other ships have been requisitioned and are complying with the requisition. This decision shall, if possible be communicated to the other requisitioned ships and to the search and rescue service*”.

πρόσωπα, ή την αρμόδια υπηρεσία έρευνας και διάσωσης ή από έτερο πλοίο, ότι η παροχή βοήθειας δεν είναι πλέον αναγκαία<sup>189</sup>.

Οι προαναφερθείσες διατάξεις, ανταποκρίνονται και στην διατύπωση της ίδιας της υποχρέωσης παροχής βοήθειας στην Σύμβαση, στην παράγραφο 1, όπου αναφέρεται ότι «[...]απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις τους με την ελάχιστη περαιτέρω απόκλιση<sup>190</sup> από το προβλεπόμενο ταξίδι των πλοίων...». Τα πλοία διενεργούν πλόες, υπό συμβάσεις ναύλωσης και θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και φορτίου, η εξ αυτών, δε, απορρέουσες συμβατικές τους υποχρεώσεις γίνονται σεβαστές από την παρούσα Σύμβαση, η οποία, εκλιπόντος του λόγου δικαιολογημένης παρέκκλισης κατόπιν εξασφάλισης αποτελεσματικής και επαρκούς βοήθειας προς τους κινδυνεύοντες, δεν απαιτεί από τους πλοιάρχους να παραμένουν εκτός της συμφωνημένης πορείας τους, αποδεσμευόντάς τους από την διεθνούς δικαίου υποχρέωσή τους. Επιπλέον, η παράγραφος 5, προβλέπει ότι οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης δεν έρχονται σε αντίθεση με τις

Τέλος, σύμφωνα με την διάταξη της παραγράφου 6 του Κανονισμού, «Οι πλοίαρχοι των πλοίων που έχουν επιβιβάσει άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα οφείλουν να τους αντιμετωπίζουν με ανθρωπιά, στο πλαίσιο των δυνατοτήτων και των περιορισμών του πλοίου.». Πρόκειται για καθήκον ερειδόμενο στην σε επίπεδο διεθνούς δικαίου κατοχυρωμένη προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, όπως εξειδικεύθηκε στις κατευθυντήριες γραμμές του IMO<sup>191</sup>.

Αξιοσημείωτο είναι, τέλος, ότι η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία, ακόμη και στα σκάφη αναψυχής, θεσπίζοντας την υποχρέωση να απαντούν σε τυχόν εκπεμπόμενα σήματα κινδύνου που λαμβάνουν και να παράσχουν βοήθεια σε όποιον την χρειάζεται στο βαθμό που μπορούν να το πράξουν<sup>192</sup>.

### 3.6.2. Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS)

Το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας αποτελεί την μεγαλύτερη βελτίωση στη θαλάσσια ασφάλεια απ' όταν θεσπίστηκαν οι πρώτοι ναυτιλιακοί κανονισμοί το 1912, μετά το ναυάγιο του Τιτανικού. Αυτό το αξιοσημείωτο σύστημα για την εκπλήρωση του καθήκοντος παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης έχει υλοποιηθεί μέσω σειράς διεθνών συμφωνιών, εκκινώντας από την Σύμβαση SOLAS 1974, η οποία το εισήγαγε, με την τροποποίησή της το 1988, σχετικά με τις ραδιοεπικοινωνίες, αντικαθιστώντας με το Σύστημα αυτό, τον κώδικα Μορς<sup>193</sup>. Από την υιοθέτηση παγκόσμιου συστήματος για την επικοινωνία

---

<sup>189</sup> βλ. παρ. 4 Κανονισμού 33/Κεφ. 5 SOLAS 1974, “ 4. The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph 2 on being informed by the persons in distress or by the search and rescue service or by the master of another ship which has reached such persons that assistance is no longer necessary. ”

<sup>190</sup> βλ. infra Μέρος Δεύτερο, Κεφάλαιο Πρώτο «Αναγκαία παρέκκλιση προς παροχή βοήθειας»

<sup>191</sup> Ψήφισμα 167(78) των κατευθυντήριων γραμμών της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του IMO για τη μεταχείριση των ατόμων που διασώζονται στη θάλασσα - Resolution 167(78) of the IMO Maritime Safety Committee 's Guidelines on the Treatment of Persons Rescued at Sea, MSC 78/26/Add.2, 20 Μαΐου 2024 (IMO Rescue Guidelines), βλ. infra 4.3., σελ. 50

<sup>192</sup> Κανονισμός 1/Κεφ. 5, SOLAS 1974

<sup>193</sup> μορσική τηλεγραφία, ειδικότητα του Ασυρματιστή.

πληροφοριών έκτακτης ανάγκης από τον IMO (1988), μοναδικός εγκεκριμένος πάροχος υπηρεσιών δορυφορικής επικοινωνίας για το GMDSS είναι το INMARSAT<sup>194</sup>.

Πρόκειται ειδικότερα, για ένα ναυτιλιακό σύστημα ναυτιλιακό σύστημα παγκόσμιας κάλυψης, που βασίζεται σε αυτοματοποιημένες ραδιοεπικοινωνίες, δορυφορικές και επίγειες, αυξάνοντας τις πιθανότητες εντοπισμού ναυαγών, βελτιώνοντας τις ραδιοεπικοινωνίες και το συντονισμό και παρέχοντας στα πλοία πληροφορίες ναυτικής ασφάλειας ζωτικής σημασίας.

Η εισαγωγή του GMDSS, το 1992, αποτέλεσε τη μεγαλύτερη και πιο σημαντική αλλαγή που έγινε ποτέ, από την ανακάλυψη του ασυρμάτου το 1899, στον τομέα της ασφάλειας των πλοίων. Η σύγχρονη τεχνολογία που ενσωματώνεται στο GMDSS περιλαμβάνει τις τεχνικές δορυφόρου και ψηφιακής κλήσης, έτσι ώστε ένας συναγερμός κινδύνου να εκπέμπεται και να λαμβάνεται αυτόματα σε μεγάλη απόσταση, χωρίς να επηρεάζεται από μετεωρολογικές ή άλλου είδους παρεμβολές. Παρέχει, επίσης, επικοινωνίες επείγοντος και ασφαλείας, διασπορά πληροφοριών ναυτικής ασφάλειας, περιλαμβανομένων των ναυτιλιακών και μετεωρολογικών προειδοποιήσεων.

Για την εφαρμογή και λειτουργία του GMDSS, η υδρόγειος έχει χωρισθεί σε τέσσερις θαλάσσιες περιοχές, ως εξής: 1. Η Θαλάσσια περιοχή **A1**, ευρισκόμενη κάτω από τη συνεχή ραδιοηλεκτρονική εμβέλεια ενός τουλάχιστον παράκτιου σταθμού πολύ υψηλής συχνότητας (VHF<sup>195</sup>), που τηρεί συνεχή ακρόαση Ψηφιακής Επιλεκτικής Κλήσης (DSC). Η εμβέλεια εξαρτάται κυρίως από το ύψος της κεραίας του πομπού ξηράς., 2. Η Θαλάσσια περιοχή **A2** βρίσκεται κάτω από τη συνεχή ραδιοηλεκτρονική εμβέλεια ενός τουλάχιστον παράκτιου σταθμού μεσαίας συχνότητας (MF), που τηρεί συνεχή ακρόαση Ψηφιακής Επιλεκτικής Κλήσης (DSC), εξαιρουμένης τυχόν περιοχής A1 που παρεμβάλλεται. Η εμβέλεια εξαρτάται από την ισχύ του πομπού και τις συνθήκες διάδοσης της περιοχής., 3. Η Θαλάσσια περιοχή **A3** περιλαμβάνει την περιοχή κάλυψης των γεωστατικών δορυφόρων του INMARSAT<sup>196</sup>, εξαιρουμένων των περιοχών A1 και A2. Γενικότερα προσδιορίζεται η περιοχή μεταξύ 76° βόρειου και 76° νότιου γεωγραφικού πλάτους., 4. Η Θαλάσσια περιοχή **A4** περιλαμβάνει όλες τις άλλες περιοχές που βρίσκονται έξω από τα όρια κάλυψης των περιοχών A1, A2 και A3. Δηλαδή, αποτελείται ουσιαστικά από τις πολικές περιοχές πέρα από τις 76° βόρειου και νότιου πλάτους.

Κατόπιν υπογραφής της Σύμβασης SAR (Search and Rescue 1979), σχεδόν το σύνολο της διεθνούς συνεργασίας και οι προσπάθειες υλοποίησης έχουν επικεντρωθεί στην υποχρέωση των κρατών να προσφέρουν υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης<sup>197</sup>. Σαφέστατα οι ναυτικοί παγκοσμίως απολαμβάνουν μεγαλύτερης ασφάλειας, καταβάλλοντας τις σχετικές προσπάθειες. Ωστόσο, το αρχικό καθήκον παροχής βοήθειας δεν έχει γνωρίσει παράλληλη τεχνολογική ή νομική εξέλιξη. Καίτοι η πρόβλεψη όλων των προαναφερθεισών διεθνών νομοθετημάτων συνίσταται στην θέσπιση εσωτερικής νομοθεσίας που να υποχρεώνει τους πλοιάρχους να παράσχουν βοήθεια, δεν είναι πιο πιθανό να κατηγορηθούν για παράλειψη παροχής βοήθεια σήμερα, απ' ό,τι ήταν το

---

<sup>194</sup> Καπτ. Γιώργος Γεωργούλης, «Οι τροποποιήσεις της σύμβασης SOLAS σε ισχύ από το 2024», όπως δημοσιεύθηκε την 02/12/2023 στο [www.isalos.net](http://www.isalos.net)

<sup>195</sup> Βικιπαίδεια, Very High Frequency (υπερβραχέα κύματα)

<sup>196</sup> βλ. *supra*, 1.1. International Maritime Satellite Organization

<sup>197</sup> A.A. Severance, *ό.π.*, σελ. 21



1910<sup>198</sup>. Με δεδομένο, ωστόσο, το ότι έχει υιοθετηθεί και εφαρμοστεί, πλέον, η δορυφορική τεχνολογία που καθιστά την έρευνα και την παροχή υπηρεσιών διάσωσης ευρύτερα διαθέσιμες, οι υποκείμενες τεχνικές και η νομική συνεργασία πρέπει να εφαρμοστεί στο πλαίσιο του προαναφερθέντος καθήκοντος των κρατών να απαιτούν από τους πλοιάρχους να παρέχουν βοήθεια.

Προς την κατεύθυνση της επιβολής του καθήκοντος στους πλοιάρχους, η τεχνολογία και οι διεθνείς συμφωνίες δύνανται να δώσουν λύση, δεδομένου ότι το βασικότερο πρόβλημα που παρουσιάζεται, πέρα από το κόστος (λ.χ. συνεπεία καθυστέρησης) είναι η σπάνια αναφορά περιστατικού μη παροχής βοήθειας. Ωστόσο, εάν υπήρχε ένας αποτελεσματικός μηχανισμός για την καταγραφή περιστατικών, κατά τα οποία ο πλοίαρχος ειδοποιήθηκε μεν για παραπλέοντα σκάφη σε κίνδυνο, πλην όμως αρνήθηκε να παράσχει βοήθεια, τούτο θα συνεπάγετο ευθύνη του πλοίαρχου και του κράτους της σημαίας έναντι της διεθνούς κοινότητας, ενώπιον των δικαστηρίων.

Η απλή γνώση ότι η αποτυχία ανταπόκρισης θα μπορούσε να καταγραφεί και να αποκαλυφθεί στους ασφαλιστές, στους αξιωματούχους επιβολής του νόμου του κράτους σημαίας και στα μέσα μαζικής ενημέρωσης θα παρείχε κίνητρο στους πλοιάρχους, τους πλοιοκτήτες και στα ίδια τα κράτη να διασφαλίσουν ότι το καθήκον παροχής βοήθειας εκπληρώνεται επιμελώς<sup>199</sup>. Άλλωστε, η τεχνολογία καταγραφής χρησιμοποιείται ήδη για να βοηθήσει στην επιβολή της νομοθεσίας σχετικά με τις χερσαίες μεταφορές, με ειδικές κάμερες που χρησιμοποιούνται για να φωτογραφηση των πινακίδων κυκλοφορίας των οχημάτων που παραβιάζουν το όριο ταχύτητας, ερυθρούς σηματοδότες αλλά και λοιπές παραβιάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας<sup>200</sup>.

### **3.7. Διεθνής Σύμβαση 1979 για τις υπηρεσίες θαλάσσιας έρευνας και διάσωσης (search and rescue – SAR Convention)**

#### **3.7.1. Η υποχρέωση των μερών: Παροχή βοήθειας**

Η προβλεφθείσα στο άρθρο 98 παρ. 2 της UNCLOS υποχρέωση των κρατών για ίδρυση, λειτουργία και συντήρηση επαρκούς και αποτελεσματικής υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα, εξειδικεύεται περαιτέρω με την Σύμβαση για τις υπηρεσίες θαλάσσιας έρευνας και διάσωσης<sup>201</sup>, η οποία επίσης καθιερώνει την υποχρέωση παροχής βοήθειας, μνημονεύοντας και εδώ<sup>202</sup> την αρχή της μη διάκρισης ως προς την παροχή βοήθειας αναφερόμενη, ωστόσο, αποκλειστικά στα συμβαλλόμενα κράτη και όχι στον πλοίαρχο, στο άρθρο 2.1.10 του Κεφαλαίου

---

<sup>198</sup> A.A. Severance, *ό.π.*, σελ. 21

<sup>199</sup> A.A. Severance, *ό.π.*, σελ. 22

<sup>200</sup> A.A. Severance, *ό.π.*, σελ. 22.

<sup>201</sup> International Convention on Maritime Search and Rescue, 27 Απριλίου 1979, σε ισχύ από 22/06/1985, όπως τροποποιήθηκε. Η Σύμβαση SAR έχει σήμερα 109 κράτη μέλη, οι συνδυασμένοι εμπορικοί στόλοι των οποίων αποτελούν περίπου το 80,75% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Οι τροποποιήσεις του 2004 δεν έγιναν δεκτές από τη Μάλτα και τη Νορβηγία. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου III παράγραφος 2 στοιχείο β' της Σύμβασης SAR, οι τροποποιήσεις τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2006, αλλά δεν δεσμεύουν τα κράτη που δεν τις αποδέχθηκαν. Ωστόσο, η Νορβηγία απέσυρε διαδοχικά την αντίρρησή της στις τροποποιήσεις και δεσμεύεται πλέον από αυτές, εφεξής 'SAR'

<sup>202</sup> όπως προβλεπόταν και στην SOLAS 1974, βλ. *supra*

2 του Παραρτήματος, όπου ορίζεται ότι «*Τα συμβαλλόμενα μέρη εξασφαλίζουν την παροχή βοήθειας σε κάθε πρόσωπο που κινδυνεύει στη θάλασσα. Το πράττουν ανεξάρτητα από την ιθαγένεια ή την ιδιότητα του προσώπου αυτού ή τις συνθήκες υπό τις οποίες το πρόσωπο αυτό βρίσκεται.*». Μολονότι το λεκτικό αυτό αναμφισβήτητα μόνο επιβεβαιώνει υφιστάμενες κρατικές υποχρεώσεις σχετικά με το καθήκον παροχής βοήθειας, η Σύμβαση SAR του 1979 είχε βαθύτατο αντίκτυπο στη διάσωση των προσώπων σε κίνδυνο στη θάλασσα, μέσω της εγκαθίδρυσης της υποχρέωσης σύστασης υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης<sup>203</sup>.

### **3.7.2. Υποχρέωση των παράκτιων κρατών: Σύσταση υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης**

Η υποχρέωση αυτή έγινε απόλυτο καθήκον που δεσμεύει το κράτος συμβαλλόμενα μέρη με την υιοθέτηση της Σύμβασης SAR του 1979. Παρόμοια με την SOLAS, η σύμβαση SAR του 1979 καλεί τα κράτη να συστήσουν, λειτουργήσουν και συντηρήσουν υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης, ορίζοντας την διάσωση ως τη «*συλλογή των ανθρώπων που κινδυνεύουν από τη θάλασσα και η μεταφορά τους σε ασφαλές σημείο*<sup>204</sup>. Με την αποβίβαση σε ασφαλές σημείο, η επιχείρηση διάσωσης θεωρείται ότι έχει ολοκληρωθεί. Ωστόσο, στη Σύμβαση SAR του 1979, η σχετική διατύπωση είναι ισχυρότερη και υποχρεωτική: «*Τα συμβαλλόμενα μέρη διασφαλίζουν ότι γίνονται οι αναγκαίες ρυθμίσεις για την παροχή κατάλληλων υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης για άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα γύρω από τις ακτές τους*»<sup>205</sup>. Η υποχρέωση παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης μετατράπηκε έτσι από πρόταση σε δεσμευτικό καθήκον.

Η Σύμβαση SAR του 1979 όχι μόνο κατέστησε το καθήκον παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης δεσμευτικό, αλλά απαιτούσε επίσης από τα κράτη να συνεργάζονται για την υλοποίηση αυτού του καθήκοντος. Ειδικότερα, με την παράγραφο 2.1.4, η Σύμβαση απαιτούσε από τα κράτη να συνάψουν συμφωνίες που οριοθετούν τις γεωγραφικές περιοχές για τις οποίες θα παρείχαν υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης<sup>206</sup>. Η παράγραφος 3.1.1 απαιτούσε από τα κράτη να «*να συντονίζουν τις οργανώσεις έρευνας και διάσωσης και τις επιχειρήσεις τους...με εκείνους των γειτονικών κρατών*». Μόλις η Σύμβαση υιοθετήθηκε, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας<sup>207</sup> του IMO δημιούργησε δεκατρείς περιοχές έρευνας και διάσωσης. Η επακόλουθη σειρά διασκέψεων που εκπόνησαν προσωρινά σχέδια έρευνας και διάσωσης για τις περιοχές αυτές κατέληξε σε συμπέρασμα το 1998. Ταυτόχρονα, τα κράτη διαπραγματεύτηκαν διμερείς συμφωνίες με τα άλλα κράτη στις περιοχές έρευνας και διάσωσης που βρίσκονται σε αυτές, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης. Παρόλο που προηγούμενες διεθνείς συμφωνίες περιλάμβαναν την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, η Σύμβαση SAR του 1979 κάλεσε το διεθνές σύστημα να συντονίσει και να τυποποιήσει την εφαρμογή της<sup>208</sup>.

Ένα από τα κύρια ζητήματα που ανακύπτουν σε σχέση με την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης αφορά τον προσδιορισμό του κράτους, μεταξύ πολλών

---

<sup>203</sup> A.A. Severance, ό.π., σελ. 15

<sup>204</sup> περί ασφαλούς σημείου βλ. infra 4.3., σελ. 51

<sup>205</sup> Κεφ. 2.1.1., Παραρτήματος της SAR 1979

<sup>206</sup> βλ. και Κεφάλαιο 2.1.7. SAR 1979, υπονοείται ότι τα γεωγραφικά όρια έρευνας και διάσωσης δεν απαιτείται να συμμορφώνονται με τα εθνικά σύνορα, τα οποία δεν θα προδικάζουν.

<sup>207</sup> Maritime Safety Committee (MSC)

<sup>208</sup> A. A. Severance, ό.π., σελ. 16, βλ. και υποσημείωση 70

γειτονικών κρατών, το οποίο θα πρέπει να παράσχει την εν λόγω βοήθεια σε μια δεδομένη περίπτωση<sup>209</sup>. Σε περισσότερες από μία περιπτώσεις, τα κράτη διαφώνησαν ως προς το σημείο αυτό, προκαλώντας έτσι περιττές, και σε ορισμένες περιπτώσεις μοιραίες καθυστερήσεις στις επιχειρήσεις διάσωσης.

Η αποσαφήνιση της υποχρέωσης συντονισμού με τα γειτονικά κράτη αποτέλεσε επομένως ένα από τα κύρια καθήκοντα των διαπραγματευτών της Σύμβασης SAR<sup>210</sup>. Σύμφωνα με τη Συνθήκη αυτή, τα κράτη καλούνται να συμφωνήσουν σχετικά με τις περιοχές SAR<sup>211</sup>, προκειμένου να παρέχουν «επαρκή υποδομή επικοινωνίας στην ξηρά, αποτελεσματική δρομολόγηση συναγερμού κινδύνου και κατάλληλο επιχειρησιακό συντονισμό για την αποτελεσματική υποστήριξη των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης»<sup>212</sup>. Υπό το αυτό πρίσμα, η Σύμβαση SAR υποχρεώνει τα παράκτια κράτη να εισάγουν έναν εθνικό μηχανισμό, για τον εν γένει συντονισμό των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, μέσω της εγκαθίδρυσης Κέντρων Συντονισμού Διάσωσης<sup>213</sup>. Κάθε τέτοιο κέντρο, όπως και κάθε ζώνη έρευνας και διάσωσης θα καθορίζεται με συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερόμενων κρατών, καλύπτει το σύνολο των θαλάσσιων ζωνών<sup>131</sup> και στο μέτρο του δυνατού δεν αλληλοεπικαλύπτεται. Ειδικά στη Σύμβαση, ως Κέντρο Συντονισμού Διάσωσης ορίζεται η «Μονάδα υπεύθυνη για την προώθηση της αποτελεσματικής οργάνωσης των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης και για το συντονισμό της διεξαγωγής των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης εντός μιας περιοχής έρευνας και διάσωσης»<sup>214</sup>.

Περαιτέρω, η υποχρέωση συντονισμού μεταξύ των κρατών, ως πρωταρχική προϋπόθεση για την αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών διάσωσης, μνημονεύεται και σε αυτοτελές κεφάλαιο της SAR 1979, που φέρει τίτλο «Συνεργασία»<sup>215</sup>. Τα μέρη συντονίζονται και συνεργάζονται για να εξασφαλίσουν ότι οι πλοίαρχοι των πλοίων που παρέχουν βοήθεια με την επιβίβαση ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα, απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις τους με την ελάχιστη δυνατή περαιτέρω απόκλιση από το προβλεπόμενο ταξίδι, υπό την προϋπόθεση ότι η απαλλαγή του πλοίαρχου από τις υποχρεώσεις του δεν θέτει περαιτέρω σε κίνδυνο την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα<sup>216</sup>.

Πέρα από τις ως άνω τεθειμένες υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης ορίζονται η επίβλεψη της παροχής βοήθειας, η επικοινωνία, ο συντονισμός και η έρευνα και διάσωση των σκαφών και

---

<sup>209</sup> Irini Papanicolopulu, ό.π., σελ. 499

<sup>210</sup> Κεφ. 2.1.4., Παραρτήματος της SAR 1979: “Each search and rescue region shall be established by agreement among Parties concerned[...].”

<sup>211</sup> Search and rescue regions, Κεφ. 2.1.4.

<sup>212</sup> Κεφ. 2.1.3.

<sup>213</sup> Rescue Co-ordination Centre (RCC), όπως προβλέπεται στο Κεφ. 2.3. και εξειδικεύονται στο 2.3.1., 2.3.2., 2.3.3. SAR 1979. Ειδικότερα, «2.3.1. To meet the requirements of paragraphs 2.2.1 and 2.2.2 Parties shall establish rescue co-ordination centres for their search and rescue services and such rescue sub-centres as they consider appropriate., 2.3.2 The competent authorities of each Party shall determine the area for which a rescue sub-centre is responsible., 2.3.3 Each rescue co-ordination centre and rescue sub-centre established in accordance with paragraph 2.3.1 shall have adequate means for the receipt of distress communications via a coast radio station or otherwise. Every such centre and sub-centre shall also have adequate means for communication with its rescue units and with rescue co-ordination centres or rescue sub-centres, as appropriate, in adjacent areas.

<sup>214</sup> Κεφ. 1.1.2.

<sup>215</sup> Ch. 3, Co-operation

<sup>216</sup> όπως προβλέπεται και στην SOLAS 1974, βλ. supra 3.6.1, σελ. 38-39

των επιβαινόντων σε κίνδυνο, συμπεριλαμβανομένης παροχής ιατρικής υποστήριξης, κάθε αναγκαίας βοήθειας ή και εκκένωσης του σκάφους, με κάθε μέσο, ιδιωτικό ή και δημόσιο.

#### **4. Μεταχείριση των διασωθέντων προσώπων σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας (ΙΜΟ)**

Οι προαναφερθείσες Διεθνείς Συμβάσεις (SOLAS – SAR) έχουν αποτελέσει αντικείμενο τροποποίησης από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, σε μια προσπάθεια να αποδοθεί στο λεπτομερές και εξειδικευμένο «πλέγμα» υποχρεώσεων που προβλέπουν, μια ανθρωπιστική χροιά. Κατά συνέπεια, διατάξεις που μνημονεύθηκαν ανωτέρω και στην UNCLOS, πολύ περισσότερο δε, εξειδικεύθηκαν στις Συμβάσεις SOLAS και SAR, αποτελούν τροποποιήσεις – προσθήκες του ΙΜΟ, που πραγματεύονται τους κανόνες μεταχείρισης των διασωθέντων, αφού ολοκληρωθεί η περισυλλογή τους, και καθ' όσο χρονικό διάστημα ευρίσκονται στο πλοίο, μέχρι την αποβίβασή τους σε ασφαλές σημείο<sup>217</sup>.

##### **4.1. Η υπόθεση «Tampa 2001»**

Η υπόθεση Tampa, καθώς επίσης και η παρεμφερής υπόθεση Castor<sup>218</sup>, υπήρξαν καταλυτικές για την εντατικοποίηση των διαβουλεύσεων και της ενεργού δράσης στο πλαίσιο του ΙΜΟ, αποσκοπώντας στην προστασία των δικαιωμάτων των περισυλληγέντων στη θάλασσα και, κυρίως, των μεταναστών<sup>219</sup>.

Στις 26 Αυγούστου 2001, το Αυστραλιανό Κέντρο Συντονισμού Διάσωσης ειδοποίησε το M/V<sup>220</sup> Tampa, ένα νορβηγικό φορτηγό πλοίο που βρισκόταν στα χωρικά ύδατα της Ινδονησίας για ένα βυθιζόμενο οχηματαγωγό πλοίο, το Palapa I, περίπου εκατό μίλια βορειοδυτικά της Νήσου των Χριστουγέννων<sup>221</sup> στον Ινδικό Ωκεανό<sup>222</sup>. Το Tampa παρέκκλινε της πορείας του και, καθοδηγούμενο από ένα αυστραλιανό αεροσκάφος, έφτασε στο προβληματικό πλοίο λίγο πριν από το σούρουπο. Στη συνέχεια, το Tampa ανέσυρε με επιτυχία 438 άνδρες, γυναίκες και παιδιά, οι οποίοι προέρχονταν κυρίως από το Αφγανιστάν, το Πακιστάν, το Ιράκ και τη Σρι Λάνκα<sup>223</sup>.

Έχοντας εντοπίσει το βυθιζόμενο σκάφος από την περιοχή έρευνας και διάσωσης («SAR») της Ινδονησίας, το Tampa, με πλοίαρχο τον Ame Rinnan, αρχικά σκόπευε να επιστρέψει τους διασωθέντες στην Ινδονησία πριν συνεχίσει το ταξίδι του προς το επόμενο λιμάνι προσέγγισης,

---

<sup>217</sup> βλ. infra 4.3., σελ. 50

<sup>218</sup> Frederick J. Kenney Jr. - Vasilios Tasikas, «The Tampa Incident: IMO Perspectives and Responses on the Treatment of Persons Rescued at Sea», Washington International Law Journal, Volume 12, 1-1-2003, σελ. 144, όπου αναφέρεται ότι: «Τον Δεκέμβριο του 2000, δεν επετράπη η είσοδος στο Castor, ένα κυπριακό δεξαμενόπλοιο, στα χωρικά ύδατα και στα λιμάνια πολλών Μεσογειακών χωρών, αφού υπέστη σοβαρές ζημιές στο κύτος του κατά τη διάρκεια χειμερινής καταιγίδας στη θάλασσα.

<sup>219</sup> Frederick J. Kenney Jr. - Vasilios Tasikas, ό.π., σελ. 144-145

<sup>220</sup> Motor Vessel

<sup>221</sup> Christmas Island, βλ. Frederick J. Kenney Jr. - Vasilios Tasikas, σελ. 146, υποσημείωση 3

<sup>222</sup> Frederick J. Kenney Jr. - Vasilios Tasikas, ό.π., σελ. 145

<sup>223</sup> Frederick J. Kenney Jr. - Vasilios Tasikas, ό.π., σελ. 146

τη Σιγκαπούρη<sup>224</sup>. Ωστόσο, λίγο μετά τη διάσωση, μια ομάδα από διασωθέντων επί του σκάφους θορυβήθηκε και αναστατώθηκε στην προοπτική της επιστροφής στην Ινδονησία. Μερικοί διασωθέντες ήρθαν αντιμέτωποι με τον πλοίαρχο και απείλησαν να πάρουν δραστικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της απεργίας πείνας ή της αυτοκτονίας στη θάλασσα, αν το πλοίο δεν κατευθυνόταν προς «οποιαδήποτε δυτική χώρα»<sup>225</sup>. Λόγω της πλήθους των ατόμων που βρίσκονταν στο πλοίο και της ανάγκης για τρόφιμα και ιατρικές προμήθειες, ο Rinnan αισθάνθηκε αναγκασμένος να αλλάξει την πορεία του πλοίου προς το πλησιέστερο (δυτικό) λιμάνι, ήτοι αυτό στο νησί των Χριστουγέννων, λιμάνι προορισμού του εγκαταλειφθέντος Palapa I.

Την επόμενη ημέρα, στις 27 Αυγούστου, δεν επετράπη στο Tampa η είσοδος στα αυστραλιανά χωρικά ύδατα, όταν επιχείρησε να εισέλθει στο λιμάνι του νησιού των Χριστουγέννων. Μετά από δύο ακόμη ημέρες αγκυροβολημένο δεκατέσσερα ναυτικά μίλια μακριά από το νησί, οι διπλωματικές διαπραγματεύσεις παρέμεναν αδιέξοδες και η κατάσταση στο επί του Tampa επιδεινώθηκε. Ο Rinnan έστειλε σήμα κινδύνου για ιατρική βοήθεια<sup>226</sup> και, γνωρίζοντας ότι παραβίαζε τα πρότυπα ασφαλείας, καθώς το Tampa δεν ήταν κατασκευασμένο για να υποδέχεται τόσο μεγάλο αριθμό επιβαινόντων, προχώρησε ώστε να εισέλθει σε αυστραλιανά ύδατα σε αναζήτηση βοήθειας, αγνοώντας την απόφαση της αυστραλιανής κυβέρνησης να αρνηθεί την είσοδο. Ωστόσο, η ανταπόκριση που έλαβε, δεν ήταν η ιατρική και ανθρωπιστική βοήθεια που ο πλοίαρχος ανέμενε. Αντί αυτού, μια ένοπλη στρατιωτική μονάδα σαράντα πέντε ατόμων της Ειδικής Υπηρεσίας Αεροπορίας του αυστραλιανού στρατού<sup>227</sup>, αναχαίτισε την πορεία του Tampa και επιβιβάστηκε σε αυτό, διατάσσοντάς το να εγκαταλείψει τα αυστραλιανά ύδατα<sup>228</sup>. Μετά από επιπλέον οκτώ ημέρες παραμονής εν πλω<sup>229</sup>, και μια αγωγή υπέρ των αιτούντων άσυλο<sup>230</sup>, οι διασωθέντες μεταφέρθηκαν στις 3 Σεπτέμβρη 2001 στο *HMAS Manoora*, ένα αυστραλιανό πολεμικό πλοίο, με το οποίο, κατόπιν παρατεταμένης

---

<sup>224</sup> Frederick J. Kenney Jr. - Vasilios Tasikas, ό.π., σελ. 146

<sup>225</sup> Frederick J. Kenney Jr. - Vasilios Tasikas, ό.π., σελ. 146, όπου γίνεται μνεία σε Daniel Williams, *Adrift and Unwanted: A Norwegian Ship Saves 438 Asylum Seekers-and Triggers an Ugly Diplomatic Row Over Their Fate*, TIME (Int'l Ed.), Sept. 10, 2001,

<sup>226</sup> Jessica E. Tauman, “*Rescued at sea but nowhere to go: The cloudy legal waters of the Tampa crisis*”, Washington International Law Journal, Volume 11, no.2, 3-1-2002, σελ. 465, υποσημείωση 18: Ο Rinnan εξέπεμψε επείγουσα κλήση για ιατρική βοήθεια, αναφέροντας ότι στο πλοίο Tampa υπήρχαν τουλάχιστον δέκα αναίσθητοι άνθρωποι, δύο έγκυες γυναίκες με κράμπες στο στομάχι, τις οποίες το ανδρικό πλήρωμα δεν μπορούσε να εξετάσει, ένα ξέσπασμα ψώρας[...]

<sup>227</sup> Jessica E. Tauman, ό.π., σελ. 465, όπου αναφέρεται στην Special Air Service (SAS)

<sup>228</sup> βλ. υποσημείωση 19, Jessica E. Tauman, ό.π., όπου αναφέρεται ότι: Σύμφωνα με έναν Αυστραλιανό ειδησεογραφικό λογαριασμό, ένας Αυστραλός μελετητής του ναυτικού δικαίου, ο Jean-Pierre Fonteyne, δήλωσε ότι «δεν γνώριζε καμία άλλη περίπτωση όπου στρατεύματα είχαν επιβιβαστεί σε πλοίο που μετέφερε αιτούντες άσυλο και απαίτησαν αυτό να επιστρέψει σε διεθνή ύδατα» και ότι «οι ενέργειες της Αυστραλίας δημιουργούν ένα επικίνδυνο προηγούμενο».

<sup>229</sup> Frederick J. Kenney Jr. - Vasilios Tasikas, ό.π., σελ. 147

<sup>230</sup> Jessica E. Tauman, ό.π., σελ. 466, υποσημείωση 20, όπου αναφέρεται ότι: *Vadarlis v. Ruddock*, 64 A.L.D. 67, 2001 FCA 1297 (2001). Ο Eric Vadarlis, ανεξάρτητος δικηγόρος, επικράτησε στο αυστραλιανό ομοσπονδιακό δικαστήριο για λογαριασμό των αιτούντων άσυλο. Ο δικαστής North έκρινε ότι η κυβέρνηση είχε κρατήσει παράνομα τους μετανάστες. Η ολομέλεια του δικαστηρίου ανέτρεψε την απόφαση, κρίνοντας ότι οι αιτούντες άσυλο δεν είχαν τεθεί υπό κράτηση και η ομοσπονδιακή κυβέρνηση είχε ενεργήσει συνταγματικά στο πλαίσιο της εκτελεστικής της εξουσίας να να αποτρέψει την αποβίβαση των μεταναστών. *Ruddock κατά Vadarlis*, 183, A.L.R. 1, 2001 FCA 1329 (2001).

διαπραγμάτευσης, συμφωνήθηκε ότι 150 πρόσφυγες θα μεταφερθούν στη Νέα Ζηλανδία και 288 στο Ναούρου<sup>231</sup>.

Η απόφαση του πλοιάρχου Rinnan να εκτρέψει το πλοίο από την πορεία του για να περισυλλέξει τους επιζώντες του βυθιζόμενου πλοίου συνιστούσε εκπλήρωση του καθήκοντός του σύμφωνα με τις επιταγές του διεθνούς δικαίου. Οι ενέργειες του έλαβαν ευρεία επιδοκιμασία - ο ίδιος και το πλήρωμά του χαιρετίστηκαν ως ήρωες και επαινήθηκαν, σε αντίθεση με την αντιμετώπιση της αυστραλιανής κυβέρνησης, η οποία αποτέλεσε το έναυσμα για νέες διαβουλεύσεις και κινητοποίηση με σκοπό την διασφάλιση της αποφυγής εγκληματικών ενεργειών κατά της ανθρώπινης ζωής στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

## 4.2. Προστασία των μεταναστών και προσφύγων δια θαλάσσης

Η υπόθεση Tampa, έφερε τον IMO σε συνεργασία με την Ύπατη Αρμοστεία του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) για τους Πρόσφυγες<sup>232</sup>, τον Διεθνή Οργανισμό Μετανάστευσης<sup>233</sup>, το Γραφείο των Ηνωμένων Εθνών για τον Έλεγχο των Ναρκωτικών και την Πρόληψη του Εγκλήματος<sup>234</sup> και το Γραφείο του Ύπατου Αρμοστή για τα ανθρώπινα δικαιώματα<sup>235</sup>, με στόχο την διαμόρφωση ενός νομοθετικού πλαισίου για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, συνδέοντας το διεθνές δίκαιο της θάλασσας με τα ανθρώπινα δικαιώματα και το μεταναστευτικό δίκαιο.

Οι θαλάσσιοι μετανάστες και πρόσφυγες δεν είναι νέο φαινόμενο.<sup>236</sup> Ανά τους αιώνες, οι άνθρωποι σε όλο τον κόσμο διακινδύνευαν τη ζωή τους πάνω σε ακυβέρνητα πλοία και άλλα σκάφη, είτε σε αναζήτηση εργασίας, καλύτερων συνθηκών διαβίωσης και εκπαιδευτικών ευκαιριών, ή διεθνή προστασία από διώξεις ή άλλες απειλές κατά της ζωής, της ελευθερίας ή της ασφάλειάς τους, θέτοντας συχνά τη μοίρα τους στα χέρια αδίστακτων, εγκληματικών διακινητών<sup>237</sup>. Ο όρος «boat people», έχει εισέλθει στην κοινή γλώσσα, χαρακτηρίζοντας όλους όσους ταξιδεύουν δια θαλάσσης με αυτόν τον επικίνδυνο τρόπο<sup>238</sup>.

Όπως αναλύθηκε, οι διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως SAR, εμπεριέχουν σαφείς διατάξεις και επιφορτίζουν τα συμβαλλόμενα κράτη με υποχρεώσεις συνεργασίας, με σκοπό τον

---

<sup>231</sup> Williams, υποσημείωση 3. Το μικρό νησιωτικό κράτος του Νοτίου Ειρηνικού Ναούρου δέχθηκε τα άτομα που διασώθηκαν από το Tampa με αντάλλαγμα «πληρωμή καυσίμων αξίας περίπου 7 εκατομμυρίων δολαρίων, 1,6 εκατομμύρια δολάρια για νέες γεννήτριες, την ακύρωση λογαριασμών νοσοκομείων αξίας περίπου 540.000 δολαρίων που είχαν δημιουργήσει οι Ναουρού στην Αυστραλία, ανακαινίσεις του αθλητικού οβάλ του νησιού, και την παροχή αθλητικών και εκπαιδευτικών υποτροφιών σε Ναουρούανους για να έρθουν στην Αυστραλία», όπως μνημονεύεται στην υποσημείωση 15, Frederick J. Kenney Jr. - Vasilios Tasikas, ό.π., σελ. 147.

<sup>232</sup> UN High Commissioner for Refugees (UNCHR), ίδρυση το 1950 από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών

<sup>233</sup> International Organization for Migration (IOM)

<sup>234</sup> United Nations Office for Drugs and Crime (UNODC)

<sup>235</sup> Office of the High Commissioner for Human Rights (OHCHR)

<sup>236</sup> UNCHR, The UN Refugee Agency, “Rescue at Sea, Stowaways and Maritime Interception – Selected Reference Materials”, 2nd edition, December 2011, Division of International Protection, UNCHR Geneva, B. International Refugee Law, 4. Rescue at sea – A guide to principles and Practice as applied to Migrants and Refugees, διαθέσιμο στο <http://www.unhcr.org/450037d34.html>, σελ. 136

<sup>237</sup> UNCHR, ό.π.

<sup>238</sup> UNCHR, ό.π.

άρτιο συντονισμό των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης<sup>239</sup>. Πέραν δε, των καθηκόντων των κρατών σε επίπεδο νομοθετικό, αρωγός στην αποτελεσματική έρευνα και διάσωση δια μέσου θαλάσσης, έχει σταθεί η τεχνολογική πρόοδος. Τα σήματα κινδύνου μπορούν να μεταδοθούν ταχέως μέσω δορυφορικών και επίγειων τεχνικών επικοινωνίας, τόσο προς τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης στην ξηρά, όσο και σε πλοία που βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση<sup>240</sup>. Η επιχείρηση διάσωσης, συνεπώς, μπορεί να είναι γρήγορη και συντονισμένη<sup>241</sup>.

Ωστόσο, ακόμη και όταν η διάσωση έχει ολοκληρωθεί, μπορεί να προκύψουν προβλήματα στη διασφάλιση της συμφωνίας των κρατών για την αποβίβαση των μεταναστών και των προσφύγων, ιδίως εάν απουσιάζουν τα κατάλληλα έγγραφα<sup>242</sup>. Αναγνωρίζοντας αυτό το πρόβλημα, τα κράτη μέλη του IMO, σε συνεργασία με την Ύπατη Αρμοστεία του ΟΗΕ για τους Πρόσφυγες, υιοθέτησαν τροποποιήσεις, υπό τη μορφή μη δεσμευτικών κατευθυντήριων γραμμών, σε δύο από τις σχετικές ναυτιλιακές συμβάσεις, την SOLAS 1974 και την SAR 1979<sup>243</sup>. Στόχος τους ήταν να διασφαλίσουν ότι η υποχρέωση του πλοίαρχου να παρέχει βοήθεια συμπληρώνεται από αντίστοιχη υποχρέωση των κρατών να συνεργάζονται στη περιστατικά διάσωσης, απαλλάσσοντας έτσι τον πλοίαρχο από την ευθύνη να φροντίζει τους επιζώντες, και επιτρέποντας σε άτομα που διασώζονται στη θάλασσα σε τέτοιες περιστάσεις να παραδίδονται αμέσως σε ασφαλές μέρος.

#### 4.3. Κατευθυντήριες Γραμμές IMO – “place of safety”

Η Συνέλευση του IMO, στην εικοστή δεύτερη σύνοδό της, υιοθέτησε το Ψήφισμα A.920(22) για την αναθεώρηση των μέτρων ασφαλείας και των διαδικασιών για τη μεταχείριση των διασωθέντων στη θάλασσα, το οποίο αναθέτει στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO<sup>244</sup>, τη Νομική Επιτροπή, και την Επιτροπή Διευκόλυνσης να επανεξετάσουν όλα τα όργανα του IMO «για το σκοπό του εντοπισμού τυχόν υφιστάμενων κενών, αντιφάσεων, ασαφειών ή άλλων ανεπαρκειών». Οι εν λόγω επιτροπές είναι περαιτέρω απαιτούμενο να αναλάβουν δράση έτσι ώστε: *«1. Οι επιζώντες από περιστατικά κινδύνου να λαμβάνουν βοήθεια ανεξαρτήτως εθνικότητας ή κατάστασης ή των συνθηκών στις οποίες βρίσκονται, 2. Τα πλοία, τα οποία έχουν περισυλλέξει πρόσωπα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα, να είναι σε θέση να παραδώσουν τους τους επιζώντες σε ασφαλές μέρος- και 3. οι επιζώντες, ανεξαρτήτως εθνικότητας ή καθεστώτος, συμπεριλαμβανομένων των μεταναστών χωρίς χαρτιά, οι αιτούντες άσυλο και οι πρόσφυγες, καθώς και οι λαθρεπιβάτες, να αντιμετωπίζονται, ενώ βρίσκονται επί του πλοίου, σύμφωνα με το τρόπο που προβλέπεται στα σχετικά μέσα του IMO και σύμφωνα με τις σχετικές διεθνείς συμφωνίες και μακροχρόνιες ανθρωπιστικές ναυτιλιακές παραδόσεις<sup>245</sup>.»*

Σύμφωνα με το ψήφισμα A.920(22), ο Γενικός Γραμματέας έθεσε το θέμα των διασωθέντων προσώπων στη θάλασσα στην προσοχή ορισμένων αρμόδιων εξειδικευμένων

---

<sup>239</sup> UNCHR, ό.π.

<sup>240</sup> UNCHR, ό.π.

<sup>241</sup> UNCHR, ό.π.

<sup>242</sup> UNCHR, ό.π.

<sup>243</sup> UNCHR, ό.π.

<sup>244</sup> Maritime Safety Committee (MSC), εφεξής MSC

<sup>245</sup> Resolution MSC 167(78), ANNEX 34 MSC 78(62) Add2

Οργανισμών των Ηνωμένων Εθνών και προγραμμάτων, τονίζοντας την ανάγκη συντονισμένης προσέγγισης μεταξύ των οργανισμών των Ηνωμένων Εθνών, και ζήτησε τη συμβολή των αρμόδιων οργανισμών στο πλαίσιο των αντίστοιχων εντολών τους. Μια τέτοια διϋπηρεσιακή προσπάθεια με επίκεντρο τις κρατικές ευθύνες για μη διασωστικά ζητήματα, όπως η μετανάστευση και το άσυλο, τα οποία είναι πέραν των αρμοδιοτήτων του ΙΜΟ, αποτελεί ουσιαστικό συμπλήρωμα των προσπαθειών του ΙΜΟ.

Κατά την εβδομηκοστή όγδοη σύνοδό της, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) ενέκρινε τροποποιήσεις στο κεφάλαιο V της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS<sup>246</sup>, καθώς επίσης και στα κεφάλαια 2, 3 και 4 του Παραρτήματος της Διεθνούς Σύμβασης SAR, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ τον Μάιο του 2004. Κατά την ίδια σύνοδο, η MSC ενέκρινε με το Ψήφισμα 167(78) και κατευθυντήριες γραμμές, η ανάπτυξη των οποίων επιδιώχθηκε με τις ως άνω τροποποιήσεις. Ο σκοπός αμφοτέρων ήταν να συμβάλουν στη διασφάλιση της παροχής βοήθειας σε άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο, ελαχιστοποιώντας παράλληλα την ταλαιπωρία των πλοίων που παρέχουν βοήθεια και τη διασφάλιση της διαρκούς ακεραιότητας των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης (SAR).

Ειδικότερα, η προστεθείσα παράγραφος 1.1 του 33ου Κανονισμού (Κεφ. 5) της SOLAS<sup>247</sup> και η παράγραφος 3.1.9<sup>248</sup> του παραρτήματος της Σύμβασης SAR, όπως τροποποιήθηκε, επιβάλλουν στις κυβερνήσεις την υποχρέωση να συντονίζουν και να συνεργάζονται για να εξασφαλίσουν ότι οι πλοίαρχοι των πλοίων που παρέχουν βοήθεια με την επιβίβαση ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις τους με την ελάχιστη δυνατή περαιτέρω απόκλιση από το προβλεπόμενο ταξίδι του πλοίου<sup>249</sup>.

Όπως συνειδητοποίησε η MSC κατά την έγκριση των ως άνω τροποποιήσεων, η πρόθεση της νέας παραγράφου 1.1. του Κανονισμού V/33 της SOLAS και της παραγράφου 3.1.9 του παραρτήματος της Διεθνούς Σύμβασης SAR 1979, όπως τροποποιήθηκε, είναι να διασφαλιστεί ότι σε κάθε περίπτωση ένα ασφαλές μέρος (place of safety) παρέχεται εντός εύλογου χρόνου<sup>250</sup>. Η ευθύνη για την παροχή τόπου ασφαλείας ή για την εξασφάλιση ότι παρέχεται ένας τόπος ασφαλείας, εμπίπτει στην κυβέρνηση που είναι υπεύθυνη για την περιοχή SAR στην οποία ανασύρθηκαν οι επιζώντες<sup>251</sup>. Ωστόσο, κάθε περίπτωση, ωστόσο, μπορεί να περιλαμβάνει διαφορετικές περιστάσεις. Οι τροποποιήσεις αυτές δίνουν τη δυνατότητα στην εκάστοτε υπεύθυνη κυβέρνηση την ευελιξία να αντιμετωπίζει κάθε κατάσταση κατά περίπτωση, ενώ διασφαλίζοντας ότι οι πλοίαρχοι των πλοίων που παρέχουν βοήθεια απαλλάσσονται από την ευθύνη τους εντός εύλογου χρονικού διαστήματος και με όσο το δυνατόν λιγότερες επιπτώσεις στο πλοίο. Τέλος, μετά τις ως άνω τροποποιήσεις, κατοχυρώθηκε ρητά η υποχρέωση των πλοίαρχων *«των πλοίων που έχουν επιβιβάσει άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα*

---

<sup>246</sup> βλ. supra, 3.6.1., σελ. 39

<sup>247</sup> βλ. supra 3.6.1., σελ. 39

<sup>248</sup> SAR, Παράρτημα, §3.1.9. *Το συμβαλλόμενο μέρος που είναι υπεύθυνο για την περιοχή έρευνας και διάσωσης στην οποία παρέχεται η εν λόγω συνδρομή ασκεί την πρωταρχική ευθύνη για τη διασφάλιση του συντονισμού και της συνεργασίας, έτσι ώστε οι επιζώντες που τους παρέχεται βοήθεια, να αποβιβάζονται από το πλοίο που παρέχει συνδρομή και να παραδίδονται σε ασφαλές μέρος.»*

<sup>249</sup> Resolution MSC 167(78), ANNEX 34 MSC 78(62) Add2

<sup>250</sup> Resolution MSC 167(78), ANNEX 34 MSC 78(62) Add2, §2.5, σελ. 4

<sup>251</sup> Resolution MSC 167(78), ANNEX 34 MSC 78(62) Add2, §3.1.9. SAR



οφείλουν να τους αντιμετωπίζουν με ανθρωπιά, στο πλαίσιο των δυνατοτήτων και των περιορισμών του πλοίου.»<sup>252</sup>.

Μέσα από το λεκτικό των υιοθετηθεισών με το Ψήφισμα 167(78) της MSC Κατευθυντήριων Γραμμών, αναδεικνύεται στο προσκήνιο η έννοια του «ασφαλούς μέρους». Ως ασφαλές μέρος, σύμφωνα με την παράγραφο 1.3.2. της SAR<sup>253</sup>, νοείται το μέρος όπου θεωρείται ότι τερματίζονται οι επιχειρήσεις διάσωσης. Είναι, επίσης το μέρος, όπου η ασφάλεια της ζωής των διασωθέντων δεν απειλείται πλέον και όπου μπορούν να ικανοποιηθούν οι βασικές τους ανάγκες (όπως τροφή, καταφύγιο και ιατρικές ανάγκες). Περαιτέρω, είναι ένα μέρος, απ' όπου μπορεί να λάβει χώρα συμφωνία μεταφοράς τους στον επόμενο ή τελικό προορισμό τους<sup>254</sup>. Ασφαλές σημείο μπορεί να είναι η ξηρά, ή άλλο πλοίο ή άλλη εγκατάσταση στην οποία μπορούν οι διασωθέντες να αποβιβαστούν<sup>255</sup>.

Το παρέχων βοήθεια πλοίο, δεν θα πρέπει να θεωρηθεί ασφαλές μέρος, κατά την παραπάνω έννοια, με βάση μόνο το γεγονός ότι οι επιζώντες δεν διατρέχουν πλέον άμεσο κίνδυνο ζωής μόλις επιβιβαστούν στο πλοίο. Το διασώζων πλοίο δεν μπορεί να διαθέτει τις κατάλληλες εγκαταστάσεις και τον κατάλληλο εξοπλισμό για τη διατήρηση επιπλέον ατόμων επί του πλοίου χωρίς να θέσει σε κίνδυνο τη δική του ασφάλεια ή να φροντίσει κατάλληλα τους επιζώντες. Ακόμη και αν το πλοίο είναι ικανό να φιλοξενήσει με ασφάλεια τους επιζώντες και μπορεί να χρησιμεύσει ως προσωρινός τόπος ασφαλείας, έχει προβλεφθεί ότι θα πρέπει να απαλλαγεί από την ευθύνη αυτή αμέσως μόλις υπάρξουν εναλλακτικές διευθετήσεις<sup>256,257</sup>.

Η διάταξη της παραγράφου 3.1.9., η οποία προβλέπει ότι «το Συμβαλλόμενο Μέρος που είναι υπεύθυνο για την περιοχή έρευνας και διάσωσης στην οποία παρέχεται η εν λόγω συνδρομή ασκεί την πρωταρχική ευθύνη για τη διασφάλιση του συντονισμού και της συνεργασίας, έτσι ώστε οι επιζώντες που τους παρέχεται βοήθεια, να αποβιβάζονται από το πλοίο που παρέχει συνδρομή και να παραδίδονται σε ασφαλές μέρος», επισημαίνει τα κράτη με υποχρέωση συνεργασίας και συντονισμού, αποδίδοντας μάλιστα στο υπεύθυνο για την εκάστοτε ζώνη SAR κράτος την πρωταρχική ευθύνη για την διασφάλιση της ως άνω υποχρέωσης. Πλην όμως, η συνεργασία μεταξύ των κρατών, παρατηρείται ιδιαίτερα τεταμένη όταν πρόκειται για την τελευταία φάση της επιχείρησης διάσωσης, ήτοι την αποβίβαση<sup>258</sup>.

Με μια προσεκτική ανάγνωση, ωστόσο, της παραγράφου 3.1.9., είναι ευκρινές ότι δεν απαντά στο θεμελιώδες ερώτημα: σε ποιο κράτος θα πρέπει να αποβιβάζονται οι άνθρωποι που διασώζονται στη θάλασσα;<sup>259</sup> Η διάταξη υποθέτει ότι τα σχετικά κράτη θα συντονιστούν και, ενώ το κράτος που είναι υπεύθυνο για τη ζώνη SAR έχει την πρωταρχική ευθύνη, η ευθύνη, δε, αυτή αφορά μόνο τη «διασφάλιση του συντονισμού και της συνεργασίας», η οποία όμως παρατηρείται

---

<sup>252</sup> §6 του Κανονισμού V/33 της SOLAS, βλ. και supra, 3.6.1.

<sup>253</sup> Resolution MSC 167(78), ANNEX 34 MSC 78(62) Add2, §6.12, σελ. 8

<sup>254</sup> Resolution MSC 167(78), ANNEX 34 MSC 78(62) Add2, §6.12, σελ. 8

<sup>255</sup> Resolution MSC 167(78), ANNEX 34 MSC 78(62) Add2, §6.14, σελ. 8

<sup>256</sup> βλ. παραπάνω, υποσημείωση 240, όπου γίνεται μνεία στην παράγραφο 3.9.1. της Σύμβασης SAR

<sup>257</sup> Resolution MSC 167(78), ANNEX 34 MSC 78(62) Add2, §6.13, σελ. 8

<sup>258</sup> Disembarkation, όπως σε Irini Papanicolopulu, ό.π., σελ. 499

<sup>259</sup> Irini Papanicolopulu, ό.π., σελ. 501

ιδιαίτερα τεταμένη όταν πρόκειται για την τελευταία φάση της επιχείρησης διάσωσης, ήτοι την αποβίβαση<sup>260</sup>.

Η αποβίβαση διέπεται από δύο αρχές<sup>261</sup>. Η πρώτη, η οποία απορρέει από την αρχή της εδαφικής κυριαρχίας, προβλέπει ότι δεν υπάρχει δικαίωμα εισόδου στα λιμάνια ενός κράτους<sup>262</sup>. Κατά συνέπεια, ένα πλοίο που θέλει να αποβιβάσει άτομα που διασώθηκαν στη θάλασσα στα λιμάνια ενός κράτους πρέπει να έχει τη συγκατάθεση του κράτους αυτού για την είσοδό του στο λιμάνι<sup>263</sup>. Η δεύτερη αρχή, και ένας σημαντικός περιορισμός των επιλογών αποβίβασης, είναι η αρχή της μη επαναπροώθησης (*Non-refoulement*)<sup>264</sup>, η οποία απαγορεύει την επιστροφή ατόμων στα σύνορα κρατών στα οποία απειλείται η ζωή ή η ελευθερία τους ή στα οποία ενδέχεται να υποβληθούν σε βασανιστήρια ή άλλη απάνθρωπη ή εξευτελιστική μεταχείριση. Αρχικά αναπτύχθηκε σε σχέση με τους πρόσφυγες, η αρχή εφαρμόζεται πλέον σε κάθε πρόσωπο που ενδέχεται να υποστεί παραβίαση του δικαιώματός του στη ζωή ή την ελευθερία του από τα βασανιστήρια, συμφώνως προς την πρόβλεψη του άρθρου 2 της ΕΣΔΑ<sup>265</sup>.

Υπό αυτό το πρίσμα, είναι κατανοητό ότι, ειδικά στην περίπτωση της διάσωσης μεταναστών, τα κράτη δεν είναι εμφανίζονται ιδιαίτερα πρόθυμα να υποδεχθούν τους αιτούντες άσυλο και τους μετανάστες, όπως άλλωστε διδάσκει και η υπόθεση Tampra 2001<sup>266</sup>. Ταυτόχρονα, η δε διατύπωση της παραγράφου 3.9.1., δεν αποσαφηνίζει τα κριτήρια που θα πρέπει να εφαρμόζονται σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμφωνία, αποφεύγοντας να ορίσει το κράτος στο οποίο θα αποβιβάζονται οι διασωθέντες και να δηλώσει σαφώς ότι, ελλείψει συμφωνίας, οι διασωθέντες θα πρέπει να αποβιβάζονται στο κράτος που είναι υπεύθυνο για τη ζώνη SAR<sup>267</sup>.

#### 4.4. Ο Κανονισμός Θαλάσσιας Επιτήρησης (ΕΕ 656/2014)

Ο ως άνω Κανονισμός, θεσπίζει την υποχρέωση των κρατών – μελών να συνεργάζονται για την αποτελεσματική επιτήρηση των θαλάσσιων εξωτερικών τους συνόρων, με σκοπό την προστασία και διάσωση ανθρώπινων ζωών, την καταπολέμηση της διασυνοριακής εγκληματικότητας και την σύλληψη των παρανόμως διελθόντων τα σύνορα. Όπως ορίζεται ρητά, *«Κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων επιτήρησης των συνόρων στη θάλασσα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να τηρούν τις αντίστοιχες υποχρεώσεις τους δυνάμει του διεθνούς δικαίου, και ιδίως της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, της διεθνούς σύμβασης για τη ναυτική έρευνα και διάσωση, της*

<sup>260</sup> Disembarkation, όπως σε Irini Papanicolopulu, ό.π., σελ. 499

<sup>261</sup> Irini Papanicolopulu, ό.π., σελ. 500

<sup>262</sup> Irini Papanicolopulu, ό.π., σελ. 500

<sup>263</sup> Irini Papanicolopulu, ό.π., σελ. 500

<sup>264</sup> Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Καθεστώς των Προσφύγων 1951, όπου το άρθρο 33 παρ. 1 απαγορεύει την επιστροφή των προσφύγων: *«με οποιονδήποτε τρόπο στα σύνορα εδαφών όπου η ζωή ή η ελευθερία τους θα απειλούνταν λόγω φυλής, θρησκείας, εθνικότητας, συμμετοχής σε συγκεκριμένη κοινωνική ομάδα ή πολιτικών πεποιθήσεων»*, ως μνημονεύεται από Fenella M.W. Billing, ό.π., σελ. 33

<sup>265</sup> ενδεικτική νομολογία, όπως αναφέρεται στην Irini Papanicolopulu, ό.π., σελ. 500, υποσημείωση 47: European Court of Human Rights (ECtHR), Chahal v. The United Kingdom, Application No. 22414/93, Judgment (Grand Chamber), 15 November 1996, para. 74; ECtHR, Hirsi Jamaa and Other v. Italy, Application No. 27765/09, Judgment (Grand Chamber), 23 February 2012, para. 114.

<sup>266</sup> Irini Papanicolopulu, ό.π., σελ. 501

<sup>267</sup> Irini Papanicolopulu, ό.π., σελ. 501

*σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για την καταπολέμηση του διακρατικού οργανωμένου εγκλήματος και το πρωτόκολλό της για την καταπολέμηση της λαθραίας μεταφοράς μεταναστών διά ξηράς, αέρος και θαλάσσης, της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με το καθεστώς των προσφύγων, της ευρωπαϊκής σύμβασης για την προάσπιση των δικαιωμάτων του ανθρώπου και των θεμελιωδών ελευθεριών, του διεθνούς συμφώνου για τα ατομικά και πολιτικά δικαιώματα, της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών κατά των βασανιστηρίων και άλλων τρόπων σκληρής, απάνθρωπης ή ταπεινωτικής μεταχείρισης ή τιμωρίας, της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα του παιδιού και άλλων σχετικών διεθνών νομικών πράξεων.». Επιπρόσθετα, ο Κανονισμός προβλέπει την διενέργεια των επιχειρήσεων επιτήρησης των συνόρων σε πλήρη συμμόρφωση με την αρχή της μη επαναπροώθησης<sup>268</sup>.*

Σε πλήρη εναρμόνιση με τις προαναφερθείσες Διεθνείς Συμβάσεις, ο Κανονισμός εμπεριέχει ρητή πρόβλεψη της υποχρέωσης παροχής συνδρομής σε πρόσωπα που βρίσκονται σε κίνδυνο, βάσει της οποίας τα κράτη οφείλουν να απαιτούν από τον πλοίαρχο σκάφους σημαίας τους, να παρέχει χωρίς καθυστέρηση, στο μέτρο του δυνατού και χωρίς να θέτει σε σοβαρό κίνδυνο το σκάφος, το πλήρωμα ή τους επιβάτες συνδρομή σε πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα. Επιπλέον, γίνεται μνεία στο ότι ο πλοίαρχος και το πλήρωμα δεν θα πρέπει να έρχονται αντιμέτωποι με την επιβολή ποινικών κυρώσεων για το μοναδικό λόγο ότι διέσωσαν πρόσωπα σε κατάσταση κινδύνου στη θάλασσα και τα μετέφεραν σε ασφαλή τόπο.

Εν γένει, ο Κανονισμός περιέχει εξειδικευμένες διατάξεις αναφορικά με τις ενέργειες που πρέπει να ακολουθούνται σε περιστατικά έρευνας και διάσωσης, τις πληροφορίες που μεταδίδονται στο εκάστοτε αρμόδιο Κέντρο Συντονισμού Διάσωσης<sup>269</sup>, τη Σύλληψη σε ανοικτή θάλασσα<sup>270</sup> και συνορεύουσα ζώνη<sup>271</sup> και την κατόπιν σύλληψης ή διάσωσης αποβίβαση<sup>272</sup>. Τέλος, στο άρθρο 12 του Κανονισμού, προβλέπεται η δυνατότητα σε κράτη που αντιμετωπίζουν εξαιρετική πίεση στα εξωτερικά τους σύνορα, λόγω αυξημένων μεταναστευτικών ροών, να αιτούνται τη συνδρομή άλλων κρατών μελών, μέσω της ανάπτυξης ομάδων συνοριοφυλάκων, τεχνική ή και υπηρεσιακή συνδρομή, ακόμη δε και επείγουσα συνδρομή σε καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης<sup>273</sup>.

Με τη σειρά του, και ο παρών Κανονισμός πλαισιώνει το ρυθμιστικό πλαίσιο γύρω από την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, προβλέποντας, παράλληλα, ήδη από το έτος 2014, ότε και θεσπίστηκε, την ανάγκη συνεργασίας μεταξύ των κρατών – μελών, με σκοπό την αντιμετώπιση των διαρκώς αυξανόμενων μεταναστευτικών ροών.

---

<sup>268</sup> ΕΕ 656/2014, αρ. 4

<sup>269</sup> ΕΕ 656/2014, αρ. 9

<sup>270</sup> ΕΕ 656/2014, αρ. 7

<sup>271</sup> ΕΕ 656/2014, αρ. 8

<sup>272</sup> ΕΕ 656/2014, αρ. 10

<sup>273</sup> ΕΕ 656/2014, αρ. 12

## Κεφάλαιο Δεύτερο

### Νομοθετικό πλαίσιο Εθνικού δικαίου

#### 5. Ο ν. 5023/2023

Ένας από τους βασικότερους βραχυπρόθεσμους στόχους της αναθεώρησης του προϊσχύσαντος Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, με τον ν. 5023/2023, υπήρξε η ανάδειξη του σαφούς διεθνούς προσανατολισμού της εθνικής ναυτικής νομοθεσίας και η αποκατάσταση της συνοχής του Κώδικα, μετά τα ρήγματα που υπέστη από την κύρωση ικανού αριθμού διεθνών συμβάσεων<sup>274</sup>. Ταυτόχρονα, ο νομοθέτης στόχευσε στον εκσυγχρονισμό των ρυθμίσεων, εισάγοντας σύγχρονες μορφές ή εργαλεία συνεργασίας και αναμορφώνοντας υφιστάμενες ρυθμίσεις που αποδείχθηκαν ατελείς, μη επαρκείς ή παρωχημένες<sup>275</sup>.

Ειδικότερα, στο άρθρο 190 ΚΙΝΔ, καθορίζεται και εκσυγχρονίζεται το μέτρο ευθύνης του πλοίαρχου. Στην παρ. 1, επαναλαμβάνονται διατάξεις του ΚΔΝΔ, όπως η ευθύνη διοίκησης του πλοίου (104 ΚΔΝΔ), νόμιμης σύνθεσης του πληρώματος σύμφωνα με τις οδηγίες του πλοιοκτήτη (105 ΚΔΝΔ), ενώ ταυτόχρονα έχει την αποκλειστική ευθύνη για την τήρηση των ισχύοντων νόμων και κανονισμών που άπτονται της ασφάλειας του πλοίου, του πληρώματος και όλων των επιβαίνοντων στο πλοίο, του φορτίου και γενικότερα της ναυσιπλοΐας (άρθρα 104-129 ΚΔΝΔ και ειδικότερα αρ. 113 ΚΔΝΔ). Στην παρ. 2 του ίδιου άρθρου, προσαρμοζόμενη στην γενική θεωρία αλλά και στις διεθνείς εξελίξεις της θεωρίας και ναυτιλιακής πρακτικής, ορίζεται ότι ο πλοίαρχος ευθύνεται για δόλο και βαριά αμέλεια και όχι για κάθε πταίσμα, όπως προβλεπόταν στο άρθρο 40 του προϊσχύοντος ΚΙΝΔ.

Όπως προαναφέρθηκε, ο ν. ΚΙΝΔ επιτυγχάνει την εναρμόνιση του εθνικού δικαίου με τις Διεθνείς Συμβάσεις που έχει κυρώσει η χώρα μας, διαμορφώνοντας έτσι ένα ομοιόμορφο ρυθμιστικό πλαίσιο για την επίλυση των ανακυπτόντων ζητημάτων. Ειδικότερα, προβλέπεται ρητώς παραπομπή στις διατάξεις των Διεθνών Συμβάσεων, όπως έχουν κυρωθεί και ισχύουν κατά την εκάστοτε χρονική στιγμή στην Ελλάδα. Το παραπάνω συνιστά την πρόβλεψη της διαπιστωτικού χαρακτήρα διάταξης του άρθρου 196 παρ. 1 ΚΙΝΔ, όπου ορίζεται ότι *«σε επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής, εφαρμόζεται η Διεθνής Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή του 1989 (Διεθνής Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή), η οποία κυρώθηκε με τον ν.2391/1996 και εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα»*.

Συνεπώς, οι διατάξεις περί επιθαλάσσιας αρωγής, οι οποίες περιλαμβάνονται στον ν. 2391/1996, αποτελούν εθνικό δίκαιο, εφαρμόζονται δε, σε κάθε περίπτωση επιχείρησης θαλάσσιας αρωγής, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 1 και 2 της Σύμβασης του 1989<sup>276</sup>. Ομοίως, η υποχρέωση του πλοίαρχου προς παροχή βοήθειας, στην περίπτωση του εθνικού μας δικαίου, αναδύεται από την διάταξη του άρθρου 10 της Σύμβασης του 1989, το οποίο προβλέπει ότι: *«1. Κάθε πλοίαρχος υποχρεούται, στο μέτρο που μπορεί να πράξει κάτι τέτοιο χωρίς να θέσει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο του και τα πρόσωπα που επιβαίνουν σε αυτό, να παρέχει βοήθεια σε*

---

<sup>274</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023 (ν. ΚΙΝΔ), σελ. 116

<sup>275</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, ό.π.

<sup>276</sup> βλ. ομοίως και supra 2.1, σελ. 18

*κάθε πρόσωπο που κινδυνεύει να χαθεί στη θάλασσα., 2. Τα Κράτη – Μέλη θα υιοθετήσουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να επιβάλουν την υποχρέωση, που καθορίζεται στην παράγραφο 1<sup>277</sup>. Πέραν τούτων, στην παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου, προβλέπεται ότι δεν θα θεμελιώνεται ευθύνη του πλοιοκτήτη για ενδεχόμενη παράβαση της υπό παράγραφο 1 υποχρέωσης του πλοιάρχου. Τούτο μπορεί να ερμηνευθεί, ως μια προσπάθεια του νομοθέτη, να «προσωποποιήσει» την συγκεκριμένη υποχρέωση και να καταστήσει σαφές στους πλοιάρχους ότι πρέπει να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να παράσχουν βοήθεια, σε κινδυνεύοντα πρόσωπα, καθώς μόνο εκείνοι τοποθετούνται σε θέση ευθύνης αν η βοήθεια αυτή, καίτοι απουσίαζε ο κίνδυνος του πλοίου, του πληρώματος ή των επιβαινόντων, δεν παρασχέθηκε.*

Το λεκτικό της παρούσας διάταξης είναι σχεδόν ταυτόσημο με αυτό που χρησιμοποιείται στις αναλυθείσες ανωτέρω Διεθνείς Συμβάσεις, τούτου σημαίνοντος ότι υφίσταται πλήρης ευθυγράμμιση ως προς τις απαιτήσεις του διεθνούς δικαίου σε σχέση με τους πλοιάρχους και το ιδιαίτερο, διαχρονικά και κατά πάγια ναυτιλιακή πρακτική και έθιμο καθιερωμένο καθήκον τους να παράσχουν βοήθεια σε πρόσωπα που βρίσκονται σε κίνδυνο ζωής στην θάλασσα, ή, ορθότερα, τις απαιτήσεις προς τα κράτη, τη σημαία των οποίων φέρει το πλοίο που παράσχει βοήθεια, τα οποία καλούνται να θεσπίσουν την κατάλληλη δεσμευτική εθνική νομοθεσία, που θα επιβάλει την ως άνω υποχρέωση στους πλοιάρχους, πάντοτε υπό τα όρια της μη διακινδύνευσης του δικού τους πλοίου, του πληρώματος και των επιβαινόντων σε αυτό.

Υπό το αυτό πρίσμα, και ως προς τις υποχρεώσεις των Κρατών – Μελών, η Σύμβαση επίσης προωθεί την συνεργασία μεταξύ τους, για την οποία έχει επανειλημμένα γίνει λόγος στα κείμενα των Διεθνών Συμβάσεων UNCLOS, SOLAS και SAR, ζητώντας από τα κράτη να εντάξουν την σχετική υποχρέωση σε τυχόν νομοθετήματά τους και με αυτόν τον τρόπο, να διασφαλίσει το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα επί επιχειρήσης διάσωσης ζωής και περιουσίας. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 11 της Συμβάσεως του 1989, προβλέπεται ότι *«Ένα Κράτος – Μέλος, οποτεδήποτε νομοθετεί ή αποφασίζει για θέματα που σχετίζονται με επιχειρήσει θαλάσσιας αρωγής, όπως η άδεια εισόδου των πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο σε λιμάνια ή η παροχή διευκολύνσεων στους αρωγούς, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του την ανάγκη για συνεργασία μεταξύ των αρωγών, άλλων ενδιαφερόμενων μερών και των δημόσιων αρχών, ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική και επιτυχής εκτέλεση των επιχειρήσεων θαλάσσιας αρωγής με σκοπό την διάσωση της ζωής ή των περιουσιακών στοιχείων που βρίσκονται σε κίνδυνο, καθώς και την αποτροπή βλάβης του περιβάλλοντος γενικά. Κατ'αυτόν τον τρόπο, διασφαλίζεται ότι, και μελλοντικά, σε ενδεχόμενο νομοθετικό έργο κάποιου από τα κράτη μέλη, η επανειλημμένα διατυπωμένη και ιδιαίτερα εξειδικευμένη υποχρέωση συνεργασίας μεταξύ των κρατών θα συμπεριληφθεί στις σχετικές προβλέψεις, επιτυγχάνοντας ενιαία ρύθμιση των επιχειρήσεων θαλάσσιας αρωγής αλλά και έρευνας και διάσωσης, οι οποίες αμφότερες είναι δυσχερώς υλοποιήσιμες χωρίς την συνεργασία και τον συντονισμό μεταξύ των Συμβαλλόμενων Κρατών.*

---

<sup>277</sup> Διεθνής Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή, 1989, άρθ. 10

## 6. Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου

Όπως προελέχθη, μεταξύ των σημαντικότερων και πολυάριθμων καθηκόντων των πλοίαρχων, εντοπίζεται και η επιβαλλόμενη προς το σκοπό προστασίας του δημοσίου συμφέροντος υποχρέωση παροχής βοήθειας σε άλλα πλοία ή αεροπλάνα ή πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα, η οποία αποτυπώνεται στο άρθρο 120 ΚΔΝΔ<sup>278</sup> και οροθετείται, και πάλι, όπως και σε όλα τα προηγούμενα αναλυθέντα νομοθετήματα, στο σημείο εκείνο που υφίσταται κίνδυνος απειλών το πλοίο, το φορτίο ή τους επιβαίνοντες, έναντι των οποίων ο πλοίαρχος έχει, βάσει προγενέστερης συμβάσεως, προεξάρχουσα υποχρέωση προστασίας.

Επιπλέον, ο ίδιος ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, προβλέπει σε βάρος του πλοίαρχου που παρέλειψε να ανταποκριθεί στην ως άνω υποχρέωσή του, ποινή, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 227 ΚΔΝΔ<sup>279</sup>.

## 7. Υποχρέωση εκ του Συντάγματος

Σε αντιστοιχία με την Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, το Σύνταγμα της Ελλάδος, ως κατεξοχήν ανθρωποκεντρικό νομοθέτημα, μεριμνά και προνοεί ρητώς για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και υγείας. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 2, *«Όλοι όσοι βρίσκονται στην ελληνική επικράτεια απολαμβάνουν την απόλυτη προστασία της ζωής, της τιμής και της ελευθερίας τους χωρίς διάκριση»*.

Μολονότι, δε, τα περιστατικά που χρήζουν παροχής βοήθειας ή διάσωσης προσώπων που κινδυνεύουν στη θάλασσα, συνηθέστερα λαμβάνουν χώρα εκτός των ελληνικών χωρικών υδάτων, η σημαία του πλοίου, και οι δημοσίου λειτουργού αρμοδιότητες που απονέμονται στον πλοίαρχο, καθιστούν το πλοίο μια «κινούμενη ελληνική επικράτεια», οι υπερνομοθετικοί κανόνες της οποίας, κυρίως δε, η παραπάνω συνταγματική διάταξη, τυγχάνουν εφαρμοστέοι από τον πλοίαρχο σε κάθε περίπτωση που ανθρώπινη ζωή εντοπίζεται απειλούμενη και η παροχή βοήθειας είναι εφικτή χωρίς την επέλευση και του ιδίου του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου πληρώματος και επιβαινόντων, σε κατάσταση κινδύνου.

## 8. Πρώτα νομοθετήματα Αγγλικού Δικαίου

### 8.1. The Merchant Shipping Act 1894-1995

Η Merchant Shipping Act 1995 (c. 21) είναι μια πράξη του Κοινοβουλίου που ψηφίστηκε στο Ηνωμένο Βασίλειο το 1995. Ενοποίησε μεγάλο μέρος της ναυτιλιακής νομοθεσίας του Ηνωμένου Βασιλείου, καταργώντας αρκετούς νόμους στο σύνολό τους και διατάξεις σε πολλούς

---

<sup>278</sup> Άρθρο 120 ΚΔΝΔ: *«Ο πλοίαρχος παρέχει πάσαν δυνατήν βοήθειαν εις πλοία ή αεροσκάφη ή πρόσωπα κινδυνεύοντα εν θαλάσση, εφ' όσον δεν δημιουργείται σοβαρός κίνδυνος δια το πλοίον ή τους επιβαίνοντας.*

<sup>279</sup> 227 ΚΔΝΔ: *«Πλοίαρχος μη παρέχων βοήθειαν εις πρόσωπον κινδυνεύον εν θαλάσση, καίπερ δυνάμενος να πράξη τούτο άνευ κινδύνου του πλοίου, του πληρώματος ή των επιβατών, τιμωρείται δια φυλακίσεως τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματικής ποινής.*

άλλους, μερικοί από τους οποίους χρονολογούνται από τα μέσα του δέκατου ένατου αιώνα<sup>280</sup>. Με την παρόν νομοθέτηση, επικαιροποιήθηκαν και ενοποιήθηκαν οι προηγούμενες Merchant Shipping Acts του 1984 και του 1994<sup>281</sup>.

Η πράξη αυτή, δεν πραγματεύεται λεπτομερώς ζητήματα σχετικά με την θαλάσσια αρωγή και διάσωση, καθώς παραπέμπει απευθείας στην Διεθνή Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή του 1989, την οποία θέτει σε ισχύ στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η τελευταία, περιλαμβάνει ορισμένους γενικούς ορισμούς που αφορούν το παραδοσιακό πεδίο εφαρμογής του δικαίου της διάσωσης, προσθέτει ένα πιο πρόσφατο «αντικείμενο διάσωσης», την περιβαλλοντική ζημία και μια εξαίρεση, τις πλατφόρμες και παράκτιες γεωτρητικές μονάδες.

## 7. Το ζήτημα της αμοιβής επί διάσωσης προσώπων

### 7.1. Αγγλικό δίκαιο προ της Συμβάσεως 1989

Ο βασικός κανόνας που καθόρισε το Admiralty Court<sup>282</sup> ήταν ότι το δίκαιο της επιθαλάσσιας αρωγής και διάσωσης αφορά (κατ' αρχήν θαλασσοπλούντα) σκάφη και φορτίο που μεταφέρονται στην θάλασσα, όχι για προσωπικούς σκοπούς, από κοινού με τον ναύλο που εισπράττεται για την μεταφορά αυτή<sup>283</sup>. Η θέση είναι ουσιαστικά η ίδια σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή του 1989, στο άρθρο 1 της οποίας ορίζεται ότι: «*«Για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης: (α) ως επιχείρηση διάσωσης νοείται κάθε πράξη ή δραστηριότητα που αναλαμβάνεται για την παροχή βοήθειας σε αεροσκάφος ή σε οποιοδήποτε άλλη περιουσία που κινδυνεύει σε πλεύσιμα ύδατα ή σε οποιαδήποτε άλλα ύδατα, (β) Σκάφος σημαίνει κάθε πλοίο ή σκάφος ή οποιαδήποτε κατασκευή ικανή για ναυσιπλοΐα, (γ) Ιδιοκτησία σημαίνει οποιαδήποτε ιδιοκτησία που δεν έχει προσκολληθεί μόνιμα και σκόπιμα στην ακτογραμμή και περιλαμβάνει τον ναύλο που κινδυνεύει»<sup>284</sup>.*

---

<sup>280</sup> Thomas J. Schoenbaum, JD, PhD, *Admiralty and Maritime Law*, Sixth Edition, West Academic Publishing, [2019], σελ. 87

<sup>281</sup> Thomas J. Schoenbaum, ό.π.

<sup>282</sup> Βικιπαίδεια, *Admiralty Court*, κατ' ακριβή μετάφραση: Ναυτοδικείο, δικαστήριο της Αγγλίας με δικαιοδοσία για ζητήματα ναυτικού δικαίου. Τα ναυτοδικεία της Αγγλίας χρονολογούνται τουλάχιστον από τη δεκαετία του 1360. Εκείνη την εποχή υπήρχαν τρία τέτοια δικαστήρια, τα οποία διορίζονταν από ναυάρχους αρμόδιους για τα ύδατα στα βόρεια, νότια και δυτικά της Αγγλίας. Το 1483 αυτά τα τοπικά δικαστήρια συγχωνεύθηκαν σε ένα ενιαίο Ανώτατο Ναυτοδικείο, το οποίο διοικείται από τον Λόρδο Ύπατο Ναύαρχο της Αγγλίας. ο Λόρδος Ύπατος Ναύαρχος διορίζει απευθείας τους δικαστές του δικαστηρίου και μπορούσε να τους απομακρύνει κατά βούληση. Αυτό τροποποιήθηκε από το 1673, με τους διορισμούς να εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Στέμματος, και από το 1689 οι δικαστές έλαβαν επίσης ετήσιο μισθό και ένα βαθμό μονιμότητας, κατέχοντας τη θέση τους με την προϋπόθεση της αποτελεσματικής εκπλήρωσης των καθηκόντων τους και όχι κατά βούληση του Λόρδου Ύπατου Ναυάρχου. Το 1875, το High Court of Admiralty που διέπει την Αγγλία και την Ουαλία απορροφήθηκε από το νέο Τμήμα Κληρονομικών Υποθέσεων, Διαζυγίων και Ναυτικών Υποθέσεων (ή PDA Division) του Ανωτάτου Δικαστηρίου (High Court). Όταν το PDA Division καταργήθηκε με τη σειρά του και αντικαταστάθηκε από το Family Division, οι δικαιοδοσίες «probate» και «admiralty» μεταφέρθηκαν, αντίστοιχα, στο [Chancery Division](#) και στο νέο «Admiralty Court», ένα υποσύνολο του King's Bench Division του High Court. Αυστηρά μιλώντας, δεν υπήρχε πλέον ένα «Admiralty Court» ως τέτοιο, αλλά η ναυτική δικαιοδοσία που αποδόθηκε από την Senior Courts Act του 1981 ασκούταν (και ασκείται) από τον Ναυτικό Δικαστή (Admiralty Judge) και άλλους δικαστές του Commercial Court που είναι εξουσιοδοτημένοι να επιλαμβάνονται ναυτικών υποθέσεων. Όταν συνεδρίαζαν αυτοί οι δικαστές, κατέστη βολικό να αποκαλείται η συνεδρίαση «Ναυτοδικείο». Στην Αγγλία και την Ουαλία σήμερα, η ναυτική δικαιοδοσία ασκείται από το Ανώτατο Δικαστήριο της Αγγλίας (High Court of Justice – EWHC)

<sup>283</sup> Thomas J. Schoenbaum, ό.π., σελ. 88

<sup>284</sup> Thomas J. Schoenbaum, ό.π., σελ. 88

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, το δίκαιο της επιθαλάσσιας αρωγής, παραδοσιακά αφορούσε την περιουσία<sup>285</sup>. Πράγματι, κατά το common law, δεν ήταν δυνατόν να διεκδικηθεί αμοιβή απλώς για υπηρεσίες διάσωσης που παρασχέθηκαν σε ανθρώπινες ζωές σε κίνδυνο<sup>286</sup>.

Η άρνηση του Admiralty Court να δεχτεί οποιαδήποτε αξίωση για αμοιβή μόνο για διάσωση ζωής δεν οφειλόταν, όπως φαίνεται, σε μια συντηρητική απροθυμία να αναγνωρίσει ως λόγο για αμοιβή ένα υποτιθέμενο αντικείμενο σωτηρίας που δεν είχε προηγουμένως αναγνωριστεί, ούτε από μια παλιομοδίτικη προτίμηση να αποδίδεται μεγαλύτερη σημασία στην ιδιοκτησία παρά στα πρόσωπα<sup>287</sup>. Ομολογουμένως, η στάση του δικαστηρίου αντανάκλασε σε κάποιο βαθμό την παραδοσιακά στενή προσέγγιση των δικαστηρίων του common law σε περιπτώσεις προστασίας της ζωής και της υγείας.<sup>288</sup> Αλλά αυτό δεν φαίνεται να είναι ένα θέμα που είτε θεωρήθηκε σχετικό είτε ήταν πιθανό να εμποδίσει το Admiralty Court<sup>289</sup>. Το δικαστικό σώμα ήταν σαφώς ενήμερο για την επιθυμητή επιδίκαση αμοιβής για διάσωση της ζωής, όπως αποκαλύπτεται από την πρακτική τους να δίνουν επαυξημένη αμοιβή όταν διασώζονταν ανθρώπινες ζωές μαζί με περιουσία και από δηλώσεις που υποστηρίζουν την επέκταση αυτής της πρακτικής<sup>290</sup>. Έτσι, παραδέχθηκε ο Dr. Lushington<sup>291</sup> <sup>292</sup>: «*Το πιο αληθινό είναι ότι η προστασία της ανθρώπινης ζωής είναι μια πολύ υψηλότερη υπηρεσία από τη διάσωση από την καταστροφή οποιασδήποτε περιουσίας, όσο πολύτιμη και αν είναι, και αξίζει την πιο άφθονη ανταμοιβή για τον κίνδυνο και την εργασία που υφίσταται για την εκτέλεση της υπηρεσίας*».

Το Αγγλικό Κοινοβούλιο προέβη το πρώτον σε νομοθετική πρόβλεψη για τη διάσωση ζωής στην Wreck and Salvage Act του 1846<sup>293</sup>. Το σχετικό τμήμα (με την περιθωριακή σημείωση «*Εύλογη αμοιβή διάσωσης σε πρόσωπα που σώζουν πλοίο ή αγαθά*»<sup>294</sup>) όριζε ότι «*κάθε πρόσωπο[...]* που ενεργεί ή απασχολείται για τη διάσωση ή τη διατήρηση οποιουδήποτε πλοίου ή σκάφους που βρίσκεται σε κίνδυνο ή της ζωής οποιουδήποτε επιβάτη[...]*θα δικαιούται εύλογη αμοιβή ή αποζημίωση μέσω αμοιβής διάσωσης για την υπηρεσία αυτή*»<sup>295</sup>.

Ο ως άνω νόμος του 1894, αντικαταστάθηκε με την Merchant Shipping Act του 1854, στις ενότητες 458-459, οι οποίες με τη σειρά τους αντικαταστάθηκαν, κατόπιν ενοποίησης, με την Merchant Shipping Act 1894, ενότητες 544-546<sup>296</sup>. Στο λεκτικό της, προέβλεπε την υποχρέωση πληρωμής για τη διάσωση ανθρώπινων ζώων από βρετανικά και ξένα πλοία, τη διακριτική ευχέρεια καταβολής αμοιβής από το Στέμμα σε ορισμένες περιπτώσεις και την προτεραιότητα των αξιώσεων για τη διάσωση ανθρώπινων ζώων κατά των πλοιοκτητών. Κατά την άποψη του Dr.

---

<sup>285</sup> Kennedy & Rose, *Law of Salvage*, 9th edition, Sweet & Maxwell [2017], 5. Life Salvage, 4-111, σελ. 124

<sup>286</sup> Kennedy & Rose, *ό.π.*, σελ. 124

<sup>287</sup> Kennedy & Rose, *ό.π.*, σελ. 127

<sup>288</sup> Kennedy & Rose, *ό.π.*, σελ. 127

<sup>289</sup> Kennedy & Rose, *ό.π.*, σελ. 127

<sup>290</sup> Kennedy & Rose, *ό.π.*, σελ. 127

<sup>291</sup> Kennedy & Rose, *ό.π.*, σελ. 127 βλ. υποσημείωση 283, όπου παραπέμπει στην υπόθεση *The Johannes* (1860) Lush, 182 at 187

<sup>292</sup> Βικιπαίδεια, *Stephen Lushington*: γνωστός ως Dr Lushington (14 Ιανουαρίου 1782 - 19 Ιανουαρίου 1873), ήταν Βρετανός δικαστής, βουλευτής και ριζοσπάστης υπέρμαχος της κατάργησης της δουλείας και της θανατικής ποινής. Διετέλεσε δικαστής του High Court of Admiralty από το 1838 έως το 1867.

<sup>293</sup> Kennedy & Rose, *ό.π.*, σελ. 130

<sup>294</sup> “Reasonable salvage to be allowed to persons saving ship or goods”

<sup>295</sup> Kennedy & Rose, *ό.π.*, σελ. 130

<sup>296</sup> Kennedy & Rose, *ό.π.*, σελ. 131



Lushington και, αργότερα στο Privy Council, του Lord Chelmsford στην υπόθεση «*The Fusilier, 3*», ο νομοθέτης πρέπει να γνώριζε και να είχε νομοθετήσει έτσι ώστε να νομιμοποιήσει, αν και όχι περισσότερο, την πρακτική του Admiralty Court να καθιστά τους ιδιοκτήτες πλοίου και φορτίου υπόχρεους σε καταβολή επαυξημένης αποζημίωσης όταν διασώθηκαν επίσης ανθρώπινες ζωές<sup>297</sup>.

Η Merchant Shipping Act προέβλεπε αξιώσεις διάσωσης σε διαφορετικές βάσεις, ήτοι για τη διάσωση του πλοίου, των ειδών ένδυσης, του φορτίου και των ανθρώπινων ζώων<sup>298</sup>. Εάν ένα από αυτά σώθηκε, μια αξίωση διάσωσης μπορούσε να εγερθεί κατά της περιουσίας που σώθηκε, ανεξάρτητα από το αν είχαν εγερθεί ή όχι άλλες αξιώσεις. Ομοίως, σύμφωνα με το νόμο, εφόσον σώθηκε κάποια περιουσία, ο διασώστης ανθρώπινης ζωής μπορούσε να εγείρει αξίωση κατά της περιουσίας αυτής, ακόμη και αν διέσωσε μόνο ανθρώπινη ζωή και ακόμη και αν σκόπευε μόνο να διασώσει ανθρώπινη ζωή και ήταν ικανός μόνο για αυτό. Η σχετική πρόβλεψη της ενότητας 458 της Merchant Shipping Act 1894, ήταν η εξής: « *Στις ακόλουθες περιπτώσεις, (δηλαδή,) όταν οποιοδήποτε πλοίο ή σκάφος είναι ακυβέρνητο ή με άλλο τρόπο σε κίνδυνο στην ακτή οποιασδήποτε θάλασσας ή παλιρροϊκού ύδατος που βρίσκεται εντός των ορίων του Ηνωμένου Βασιλείου, και οι υπηρεσίες παρέχονται από οποιοδήποτε πρόσωπο, (1) για την παροχή βοήθειας στο εν λόγω πλοίο ή σκάφος, (2) για τη διάσωση των ζώων των ατόμων που ανήκουν στο εν λόγω πλοίο ή σκάφος, (3) για τη διάσωση του φορτίου ή των ενδυμάτων του εν λόγω πλοίου ή σκάφους ή οποιοδήποτε τμήματος αυτού, και όταν οποιοδήποτε ναυάγιο διασώζεται από οποιοδήποτε πρόσωπο εκτός από τον Παραλήπτη εντός του Ηνωμένου Βασιλείου, θα πρέπει να καταβάλλεται από τους ιδιοκτήτες του εν λόγω πλοίου ή σκάφους, φορτίου, ενδυμάτων ή ναυαγίου στο πρόσωπο από το οποίο παρέχονται τέτοιες υπηρεσίες ή οποιοδήποτε από αυτές ή χάρη στο οποίο διασώζεται το εν λόγω ναυάγιο, ένα εύλογο ποσό αμοιβής λόγω διάσωσης, μαζί με όλα τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκε δεόντως κατά την εκτέλεση τέτοιων υπηρεσιών ή τη διάσωση του εν λόγω ναυαγίου, το δε ποσό της αμοιβής και των εξόδων θα καθορίζεται σε περίπτωση διαφωνίας με τον τρόπο που αναφέρεται στη συνέχεια[...]<sup>299 300</sup>».*

Επιπλέον, η ενότητα 544 (2) της MSA<sup>301</sup> 1894, προέβλεπε ότι, όταν είναι πληρωτέα από τους ιδιοκτήτες του πλοίου, η αμοιβή για την διάσωση ανθρώπινης ζωής θα καταβάλλεται κατά προτεραιότητα σε σχέση με όλες τις υπόλοιπες αξιώσεις για αμοιβή λόγω διάσωσης. Η παρούσα ενότητα, ωστόσο καταργήθηκε με την Merchant shipping (Salvage and Pollution) Act του 1994<sup>302</sup>.

---

<sup>297</sup> Kennedy & Rose, ό.π., σελ. 131

<sup>298</sup> Kennedy & Rose, ό.π., σελ. 131

<sup>299</sup> Section 458 Merchant Shipping Act 1894: *In the following Cases, (that is to say,) whenever any Ship or Boat is stranded or otherwise in Distress on the Shore of any Sea or Tidal Water situate within the Limits of the United Kingdom, and Services are rendered by any Person, (1) in assisting such Ship or Boat, (2) In saving the Lives of the Persons belonging to such Ship or Boat, (3) In saving the Cargo or Apparel of such ship or Boat, or any Portion thereof; And whenever any Wreck is saved by any Person other than a Receiver within the United Kingdom; There shall be payable by the Owners of such Ship or Boat, Cargo, Apparel, or Wreck to the person by whom such services or any of them are rendered or by whom such Wreck is saved, a reasonable amount of Salvage, together with all expenses properly incurred by him in the performance of such services or the saving of such wreck, the amount of such salvage and expenses to be determined in case of dispute in manner hereafter mentioned.*”

<sup>300</sup> Kennedy & Rose, ό.π., σελ. 134-135

<sup>301</sup> Merchant Shipping Act σε συντομογραφία.

<sup>302</sup> Kennedy & Rose, ό.π., σελ. 140

## 7.2. Σύμβαση Λονδίνου 1989

Όπως προαναφέρθηκε, η MSA 1995 έθεσε σε ισχύ την Διεθνή Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή του 1989, το άρθρο 16 της οποίας τιτλοφορείται «Διάσωση προσώπων» και προβλέπει ότι: «1. Ουδεμία αμοιβή οφείλεται από πρόσωπα των οποίων σώθηκε η ζωή, αλλά τίποτε σε αυτό το Άρθρο δεν θίγει τις διατάξεις, που προβλέπονται για το θέμα αυτό από το εσωτερικό δίκαιο. 2. Αρωγός, που συμμετείχε στις προσφερθείσες υπηρεσίες σε περίπτωση ατυχήματος, που έδωσε αιτία σε επιχείρηση αρωγής και διέσωσε ανθρώπινη ζωή, δικαιούται μέρος της αμοιβής που δόθηκε στον αρωγό για τη διάσωση πλοίου ή άλλου περιουσιακού στοιχείου ή για την αποτροπή ή ελαχιστοποίηση βλάβης προς το περιβάλλον».

Εν προκειμένω, ο κανόνας δικαίου που ίσχυε προ της Συμβάσεως, αναπαράγεται στην ως άνω διάταξη, υπό την έννοια ότι «δεν οφείλεται αμοιβή από πρόσωπα για τη διάσωση της ζωής τους». Ακριβέστερα, καμία αμοιβή δεν οφείλεται από τα πρόσωπα αυτά απλώς και μόνο για τη διάσωση της ζωής τους. Μολονότι αυτό δεν αναφέρεται ρητά στη Σύμβαση, δεν πρέπει να υποθεθεί ότι τα πρόσωπα που είναι υπόχρεα να καταβάλουν αμοιβή για τη διάσωση περιουσίας απαλλάσσονται από την υποχρέωση αυτή απλώς και μόνο επειδή σώζονται και οι ζωές τους.

Σύμφωνα με την πρόβλεψη της παραγράφου 2 του άρθρου 16, η καταβολή αμοιβής στον αρωγό για την διάσωση ανθρώπινης ζωής, εξαρτάται, το πρώτον, από την καταβολή της αμοιβής για την διάσωση, όπως προβλέπεται στη Σύμβαση, ήτοι για την διάσωση περιουσίας ή για τις προσπάθειες ελαχιστοποίησης της βλάβης στο περιβάλλον. Εάν μπορεί να διεκδικήσει επίσης αμοιβή για τη διάσωση περιουσίας ή/και για την ελαχιστοποίηση της βλάβης του περιβάλλοντος, απλώς αιτείται να ληφθεί υπόψη η διάσωση της ζωής, κατά την εκτίμηση της αμοιβής με τον συνήθη τρόπο. Οι δυσκολίες προκύπτουν στην περίπτωση που η απαίτηση αφορά μόνον διασωθείσα ανθρώπινη ζωή.

Επιπροσθέτως, δε, ως ειδική διάταξη στο αγγλικό δίκαιο, η MSA 1995, συμπληρώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τις διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως του 1989, στην ενότητα 224 (2), επαναφέρει σε ισχύ, μετά την κατάργησή της από την MSA 1994, τη διακριτική ευχέρεια που αναγνωριζόταν στον Υπουργό, να προβαίνει σε καταβολή αμοιβής για διάσωση ζωής, σε περιπτώσεις που δεν υπάρχει ή είναι ανεπαρκής η καταβαλλόμενη αποζημίωση για διάσωση περιουσίας<sup>303</sup>. Σύμφωνα με την οικεία διάταξη, η διακριτική ευχέρεια ανακύπτει όταν «υπηρεσίες παρασχέθηκαν εν όλω ή εν μέρει στα ύδατα του Ηνωμένου Βασιλείου για τη διάσωση ζωής από πλοίο οποιασδήποτε εθνικότητας ή αλλού για τη διάσωση ζωής από οποιοδήποτε πλοίο σημαίας Ηνωμένου Βασιλείου και είτε i) το πλοίο και άλλα περιουσιακά στοιχεία καταστράφηκαν, είτε ii) το ποσό που δικαιούται ο ναυαγοσώστης βάσει της σύμβασης είναι μικρότερο από το εύλογο ποσό για τις υπηρεσίες που παρασχέθηκαν για τη διάσωση ζωής»<sup>304</sup>. Εφόσον πληρούνται αυτές οι προϋποθέσεις, και εφόσον, κατά τη διακριτική ευχέρεια που του αναγνωρίζεται, το κρίνει σκόπιμο, ο Υπουργός Εσωτερικών μπορεί να καταβάλει στον διασώστη το ποσό αυτό, ή ανάλογα

---

<sup>303</sup> MSA 1995, s. 224(2), όπως μνημονεύεται σε Kennedy&Rose, ό.π., σελ. 140-141, υποσημείωση 377

<sup>304</sup> ό.π.: “[...]services are rendered wholly or in part in United Kingdom waters in saving life from a vessel of any nationality or elsewhere in saving life from any United Kingdom ship and either (i) the vessel and other property are destroyed, or(ii) the sum to which the salvor is entitled under the convention is less than a reasonable amount for the services rendered in saving life”

με την περίπτωση το επιπρόσθετο ποσό που θεωρεί κατάλληλο, σε σχέση με τις υπηρεσίες που παρασχέθηκαν για τη διάσωση ζωής.

### Κεφάλαιο Πρώτο Παρέκκλιση

#### 8. Αναγκαία παρέκκλιση προς παροχή βοήθειας

Η διαρκής αύξηση του παγκόσμιου στόλου και, κατ' επέκταση των διενεργούμενων πλόων ανά την υφήλιο, καθιστούν ευκολότερο το να εντοπιστεί κάποιο πλοίο σε κοντινή απόσταση από αυτό που έχει ανάγκη για παροχή βοήθειας. Σε κάθε περίπτωση, ωστόσο, θα πρέπει το κληθέν σε βοήθεια πλοίο να παρεκκλίνει από την κανονική του πορεία, ώστε να προσεγγίσει το κινδυνεύον. Η αναγκαία παρέκκλιση, και η εξ αυτής καθυστέρηση στην εκτέλεση του συμφωνημένου πλου, είναι αυτή που καθιστά τους πλοιάρχους διστακτικούς ενώπιον κλήσης σε βοήθεια από κινδυνεύοντα πλοία.

Η παρέκκλιση, υπό την έννοια της εκτροπής από την πορεία του πλου<sup>305</sup>, και ειδικότερα, η καθιερωμένη αρχή της μη παρέκκλισης του πλοίου, κατά την εκτέλεση του πλου, από την συνήθη πορεία του, φαίνεται ότι έχει τις ρίζες της στην θαλάσσια ασφάλιση, καθώς είναι επίσης καθιερωμένο ότι όταν ένα πλοίο παρεκκλίνει από την ασφαλιζόμενη διαδρομή, είναι ανασφάλιστο για μεταγενέστερες απώλειες, εκτός αν ήταν πέρα από τον έλεγχο του πλοιάρχου ή πλοιοκτήτη, ή εάν επρόκειτο για δικαιολογημένη παρέκκλιση<sup>306</sup>.

#### 8.1. Ρήτρα παρέκκλισης στη ναύλωση

Η ρήτρα παρέκκλισης (deviation clause) περιλαμβάνεται στα ναυλοσύμφωνα, παρέχοντας στον εκναυλωτή δικαίωμα παρέκκλισης από τη συμφωνηθείσα ή συνήθη πορεία του πλοίου, η δε διατύπωση μπορεί να διαφέρει, αναλόγως με το εάν επιδιώκεται να παρασχεθεί ευρεία δυνατότητα παρέκκλισης<sup>307</sup> ή η δυνατότητα αυτή να περιοριστεί σε περιορισμένες μόνο, περιοριστικά αναφερόμενες περιπτώσεις, και υπό ιδιαίτερες συνθήκες<sup>308</sup>.

Επιπλέον, τα ασφαλιστήρια συμβόλαια θαλάσσιων μεταφορών περιέχουν ρήτρες πρόσθετης κάλυψης (held covered), σύμφωνα με τις οποίες ο ασφαλισμένος καλύπτεται σε περίπτωση παρέκκλισης, με καταβολή πρόσθετου ασφαλιστρού<sup>309</sup>. Ομοίως, και οι ασφαλιστές P&I προσφέρουν κάλυψη για ορισμένους πρόσθετους κινδύνους, συμπεριλαμβανομένης της

---

<sup>305</sup> Δεν περιλαμβάνεται η ακούσια εκτροπή από την πορεία του πλου (ακούσια παρέκκλιση) λόγω λ.χ. δυσμενών καιρικών συνθηκών, ούτε η τυχόν αμελής παρέκκλιση λόγω πταισματος του πλοιάρχου.

<sup>306</sup> Stephen Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, Third Edition, Oxford University Press [2022], σελ. 530

<sup>307</sup> GENCON 1994, cl. 3: “*The vessel has duty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.*”

<sup>308</sup> G.H. Renton & Co. Ltd v. Palmyra Trading Corp. (“the Caspiana”), 1995, όπου αναφέρεται ότι “*Should it appear that epidemics, quarantine, ice, labor troubles, labor obstructions, strikes, lockouts, any of which on board or on shore- difficulties in loading would prevent the vessel from leaving the port of loading or reaching or entering the port of discharge... the master may discharge the cargo at port of loading or any other safe and convenient port...*”-

<sup>309</sup> Stephen Girvin, ό.π., σελ. 531

παρέκκλισης, αν και συνήθως αποκλείουν την κάλυψη των υποχρεώσεων, εξόδων και δαπανών που προκύπτουν εξαιτίας της παρέκκλισης<sup>310</sup>.

### **8.1.1. Ναύλωση κατά χρόνο**

Σύμφωνα με το άρθρο 94 ν. ΚΙΝΔ, «*Ο εκναυλωτής υποχρεούται να εκτελεί τους συμφωνημένους πλόες χωρίς υπαίτια καθυστέρηση*». Σε περίπτωση δε, που ο εκναυλωτής, δια μέσου του πλοιάρχου, παρεκκλίνει της πορείας των συμφωνημένων στη σύμβαση πλόων, σε αντίθεση με τις οδηγίες του ναυλωτή, για λόγο που δεν καθιστά την παρέκκλιση αυτή δικαιολογημένη<sup>311</sup>, στο άρθρο 95 παρ. 2 ορίζεται ότι η υποχρέωση καταβολής ναύλου θα αναστέλλεται για όσο χρόνο η χρήση του πλοίου από τον ναυλωτή κωλύεται εξαιτίας της παρέκκλισης. Το δικαιολογημένο ή μη αυτής, θα κρίνεται με βάση τα οριζόμενα στο άρθρο 102 ΚΙΝΔ<sup>312</sup>, κατόπιν παραπομπής της διάταξης του άρθρου 95 παρ. 2 στις διατάξεις περί ναύλωσης κατά ταξίδι.

### **8.1.2. Ναύλωση κατά ταξίδι**

Η υποχρέωση τήρησης της συνηθισμένης ή ενδεδειγμένης πορείας του πλου είναι όμοια και στην ναύλωση κατά ταξίδι, εντοπίζεται δε, στην διάταξη του άρθρου 102 ΚΙΝΔ παρ. 1 εδ.α' ΚΙΝΔ. Παράλληλα, στο εδ. β' της ίδιας διάταξης, προβλέπονται δύο εξαιρέσεις, οι οποίες καθιστούν την παρέκκλιση δικαιολογημένη: η προστασία ζωής ή περιουσίας και άλλη εύλογη αιτία. Σε ευθυγράμμιση με το θεσμοθετημένο καθήκον των πλοιάρχων περί διάσωσης ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, ο ΚΙΝΔ επιτρέπει την παροδική παρέκκλιση προκειμένου να προστατευθεί η ανθρώπινη ζωή, είτε πρόκειται για μέλη του πληρώματος, επιβάτες ή τρίτους, αλλά και η περιουσία, η οποία θα πρέπει να ερμηνεύεται ευρύτατα, ώστε να εμπίπτουν στην έννοια αυτή το πλοίο, το φορτίο, καθώς και τρίτα πλοία και φορτία που μεταφέρονται σε αυτά<sup>313</sup>. Επίσης, επιτρέπεται αλλαγή πορείας για κάθε άλλη εύλογη αιτία, όπως π.χ. αποφυγή εμπόλεμης ζώνης, πειρατεία, καιρικές συνθήκες, με όριο να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου του πλοιάρχου που επιχειρεί την παρέκκλιση.

## **8.3. Ρήτρα παρέκκλισης στη θαλάσσια μεταφορά**

Το άρθρο 4 παρ. 4 των Κανόνων Χάγης – Βίσμπυ<sup>314</sup>, οι οποίοι διέπουν τις υποχρεώσεις του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 132 ΚΙΝΔ, προβλέπεται η υποχρέωση του θαλάσσιου μεταφορέα προς τήρηση της κανονικής πορείας του πλου με εξαίρεση τις περιπτώσεις

---

<sup>310</sup> Stephen Girvin, ό.π., σελ. 531

<sup>311</sup> διατύπωση ρήτρας 17 στο πρότυπο Ναυλοσύμφωνο NYPE 2015: “... *Should the Vessel deviate... contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the cargo or where permitted in Clause 22 (Liberties) hereunder, the hire to be suspended from the time of her deviation or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom...*”

<sup>312</sup> βλ. *infra* 8.1.2.

<sup>313</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, άρθ. 102

<sup>314</sup> Ο Ν. 2107/1992 κύρωσε την Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1924 μαζί με δύο τροποποιητικά πρωτόκολλα αυτής. (1968 και 1979). Το σύνολο αυτών των νομοθετικών κειμένων καλείται «Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ», εφεξής, χάριν συντομίας «ΚΧΒ»

όπου η παρέκκλιση διενεργείται με σκοπό τη διάσωση ζωής ή πραγμάτων στη θάλασσα, καθώς και σε κάθε άλλη δικαιολογημένη παρέκκλιση. Ρητά ορίζεται ότι στις παραπάνω περιπτώσεις, η παρέκκλιση δεν συνιστά παραβίαση της συμφωνημένης πορείας ούτε της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς, και δεν θεμελιώνεται ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα για τυχόν απώλειες ή ζημίες που ενδεχομένως προκύψουν από αυτή. Το ίδιο προβλέπεται και στην διάταξη του άρθρου 4 παρ. 4 (ιβ), όπου, ως ειδικότερη εκδήλωση της δικαιολογημένης παρέκκλισης, θεμελιώνεται λόγος απαλλαγής<sup>315</sup> από την ευθύνη του μεταφορέα επί απώλειας ή ζημίας στο φορτίο, που επήλθε συνεπεία διάσωσης ή με πρόθεση τη διάσωση ζωής ή πραγμάτων στη θάλασσα.

### **8.3.1. Ερμηνεία σε σύγκριση με την ναύλωση**

Όπως και στα ναυλοσύμφωνα, η δυνατότητα πρόβλεψης ρητρών παρέκκλισης υφίσταται και στην θαλάσσια μεταφορά. Ωστόσο, το διαφοροποιητικό στοιχείο που οδηγεί, εν προκειμένω, στην στενότερη σε σύγκριση με την ναύλωση ερμηνεία, έγκειται στο ότι οι διατάξεις των ΚΧΒ είναι αναγκαστικού δικαίου<sup>316</sup>, και συνεπώς, η πρόβλεψη τέτοιων ρητρών είναι μεν έγκυρη, αλλά μόνο εφόσον αναφέρεται στους περιοριστικώς αναφερόμενους στο άρθρο 4 παρ. 4 ΚΧΒ λόγους δικαιολογημένης παρέκκλισης.

## **8.4. Υπέρβαση του ορίου διακινδύνευσης πλοίου, πληρώματος και επιβατών**

Μολονότι η παρέκκλιση από την συμφωνημένη πορεία του πλου για το σκοπό της διάσωσης ανθρώπινης ζωής ή περιουσίας κρίνεται δικαιολογημένη από τον εθνικό νομοθέτη και, κατά συνέπεια, δεν θεμελιώνει ευθύνη του για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία λάβει χώρα κατά το αντίστοιχο χρονικό διάστημα, η σύμφυτη με το ρόλο του πλοιάρχου και απορρέουσα τόσο από το διεθνές όσο και από το εθνικό δίκαιο υποχρέωσή του προς παροχή βοήθειας και διάσωσης ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα σε καθεστώς κινδύνου, η οποία αναλύθηκε εκτενώς στα προηγούμενα Κεφάλαια, διατυπώνεται σε όλες τις Διεθνείς Συνθήκες που θεμελιώνουν το ηθικό και νομοθετικό καθήκον, περιοριζόμενη από τις προγενέστερες ιδιωτικού δικαίου συμβατικές υποχρεώσεις του πλοιάρχου προς το πλοίο, το πλήρωμά του, του οποίου άρχεται και τους επιβάτες του πλοίου.

Ο λόγος που το ως άνω όριο συμπεριλαμβάνεται επανειλημμένα, στο λεκτικό των διατάξεων όλων των Διεθνών Συμβάσεων στις οποίες έγινε μνεία παραπάνω, γίνεται πιο εύκολα κατανοητός εάν ληφθεί υπόψη ότι ο πλοίαρχος, καίτοι διαθέτει πείρα στην ναυσιπλοΐα, δεν παρέχει κατ' επάγγελμα υπηρεσίες θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης και άρα, δεν είναι εκπαιδευμένος να ανταποκρίνεται σε πάσης φύσεως περιστατικά έκτακτης ανάγκης εν πλω. Ο διεθνής νομοθέτης, με αυτήν την διατύπωση, κατά τη γνώμη της συγγραφέως, διαφυλάσσει την τήρηση των ιδιωτικού δικαίου συμβατικών υποχρεώσεων του πλοιάρχου και υποδηλώνει, μέσα από την επανειλημμένη σε κάθε Διεθνή Σύμβαση θέση του ως άνω ορίου, ότι δεν απαιτεί από εκείνον να υπερβάλει εαυτόν και τα καθήκοντά του, αλλά να αξιολογήσει και να σταθμίσει με βάση την πείρα του τη δυνατότητα ή μη παροχής βοήθειας, συνεκτιμώντας και τις εκάστοτε

---

<sup>315</sup> βλ. *infra*, 10.4., σελ. ...

<sup>316</sup> όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 παρ. 8 ΚΧΒ. Την αναγκαστικού δικαίου φύση τους επιρρωνύει και η διάταξη του άρθρου 119 ΚΙΝΔ.

επικρατούσες συνθήκες. Τούτων λεχθέντων, εάν, παρά ταύτα, η σχετική στάθμιση αποτύχει, και η απόφασή του να παρεκκλίνει της πορείας του πλοίου, ώστε να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες αρωγής ή/και διάσωσης φέρει σε άμεσο κίνδυνο το πλοίο, το πλήρωμα αυτού ή τους επιβαίνοντες επί του πλοίου, και επιφέρει απώλεια του πλοίου ή ζωής επιβάτη ή μέλους του πληρώματος, θεμελιώνεται, ενδεχομένως, ευθύνη του πλοίαρχου σε αποζημίωση, ως κύρωση για την παράβαση των υποχρεώσεών του<sup>317</sup>.

## **8.5. Περίπτωση καταστροφής του μεταφερόμενου φορτίου**

Η ευθύνη του πλοίαρχου σε περιπτώσεις που προκύπτει καταστροφή ή βλάβη του φορτίου του κατά την παροχή βοήθειας σε κινδυνεύοντα πρόσωπα στη θάλασσα είναι ένα σύνθετο ζήτημα, καθώς θα πρέπει να επιτευχθεί ισορροπία μεταξύ τόσο της ανθρωπιστικής διάστασης του ναυτικού επαγγέλματος, όσο και της ανάγκης προστασίας των οικονομικών συμφερόντων των ενδιαφερόμενων μερών (πλοιοκτήτες, φορτωτές, ασφαλιστές, δικαιούχοι του φορτίου).

Όπως ειδικότερα προκύπτει από τις προαναφερθείσες Διεθνείς Συμβάσεις, παρέχεται προστασία στον πλοίαρχο, σε περιπτώσεις που η παροχή βοήθειας στη θάλασσα είχε ως συνέπεια την καταστροφή του μεταφερόμενου φορτίου. Τούτο, διότι ο πλοίαρχος έχει την ηθική και νομική υποχρέωση να παράσχει βοήθεια επί κινδυνεύοντος πλοίου ή ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, ακόμα και αν αυτό συνεπάγεται την καταστροφή μέρους του φορτίου του πλοίου του. Η υποχρέωση αυτή εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της προστασίας ανθρώπινων ζώων, η οποία υπερτερεί των αμιγώς υλικών συμφερόντων του φορτίου.

Συνεπώς, ο πλοίαρχος δεν είναι καταρχάς υπεύθυνος για την καταστροφή του μεταφερόμενου φορτίου, όταν η πράξη στην οποία προβαίνει είναι αναγκαία για την διάσωση κινδυνεύοντων ανθρώπων ή πλοίων. Αυτό ισχύει ειδικά όταν η ζημιά στο φορτίο προκύπτει από την άμεση ανάγκη για επέμβαση. Αυτή η πράξη θεωρείται «υποχρεωτική» και προστατεύεται από το διεθνές δίκαιο και τις προαναφερθείσες συμβάσεις<sup>318</sup>.

## **8.6. Περιπτώσεις ευθύνης επί ζημίας στο φορτίο**

Παρά τη γενική αρχή, ότι δεν υφίσταται ευθύνη του πλοίαρχου για ζημίες επί του φορτίου, ενδέχεται να υπάρξουν περιπτώσεις που τέτοια ευθύνη προκύπτει από τις περιστάσεις και τις ιδιαίτερες εκάστοτε συνθήκες παροχής βοήθειας στη θάλασσα.

### **8.6.1. Αμέλεια ή Κακή Εκτίμηση της Κατάστασης**

Αν ο πλοίαρχος δεν ακολουθήσει τους κανόνες του ναυτικού δικαίου ή αν δεν εκτιμήσει σωστά την κατάσταση κινδύνου και τη φύση της περίπτωσης όπου ζητείται η συνδρομή του για την διάσωση πλοίου ή ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, μπορεί να θεωρηθεί ότι ενήργησε αμελώς. Επί παραδείγματι, αν ο πλοίαρχος αναλάβει ρίσκο χωρίς να εξασφαλίσει πρώτα την ασφάλεια του

---

<sup>317</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος II, Έκδοση ΣΤ', Εκδόσεις Σάκκουλα, 2007, 136, σελ. 115

<sup>318</sup> ειδική μνεία αξίζει στο Άρθρο 98 της UNCLOS, όπου περιοριστικά αναφέρονται μόνο το «πλοίο, πλήρωμα και οι επιβάτες», χωρίς να γίνεται λόγος για το μεταφερόμενο φορτίο, βλ. *infra* 3.5.

πλοίου του και του φορτίου, και η ζημιά στο φορτίο προκληθεί από ακατάλληλες κινήσεις (μανούβρες) ή μη ορθά ειλημμένες αποφάσεις, τότε ενδέχεται να θεμελιωθεί ευθύνη του για την καταστροφή του φορτίου.

#### **8.6.2. Περίπτωση Παράκαμψης Κανονισμών Ασφαλείας**

Ο πλοίαρχος πρέπει να ακολουθεί κατά το δυνατόν τις αναγκαίες διαδικασίες και κανονισμούς ασφαλείας κατά την διαδικασία παροχής βοήθειας. Αν, για παράδειγμα, η πράξη διάσωσης εκτελείται χωρίς να τηρούνται οι απαραίτητες προφυλάξεις για την εξασφάλιση της σταθερότητας του πλοίου ή την ελάχιστη δυνατή μέριμνα για την προστασία του φορτίου (λ.χ. κάλυψη με προστατευτική μεμβράνη για προστασία από την εισροή νερού), και αυτό οδηγήσει σε ζημιά του τελευταίου, τότε μπορεί να προκύψει ευθύνη. Επιπλέον, η αδυναμία του πλοίαρχου να συντονίσει σωστά την επιχείρηση διάσωσης ή η λήψη επιπόλαιων αποφάσεων σχετικά με το ποιες ενέργειες και με ποια σειρά θα πρέπει να προβεί ο ίδιος και το πλήρωμα, μπορεί να οδηγήσει σε ευθύνη του για ζημιά προκληθείσα ως αποτέλεσμα των ανωτέρω, επί του μεταφερόμενου φορτίου.

#### **8.6.3. Ανεπαρκής Εκπαίδευση ή Εξοπλισμός**

Αν ο πλοίαρχος δεν έχει μεριμνήσει για την ορθή και επαρκή εκπαίδευση του πληρώματος για την αντιμετώπιση τέτοιων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, ή αν το πλοίο του δεν διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό για την παροχή υπηρεσιών διάσωσης στη θάλασσα, η αποτυχία της επιχείρησης μπορεί να θεωρηθεί ως αποτέλεσμα των δικών του παραλείψεων. Στην περίπτωση αυτή, η ζημιά στο φορτίο μπορεί να αποδοθεί στην αμέλεια του πλοίαρχου να διασφαλίσει τις κατάλληλες συνθήκες για την ασφαλή και αποτελεσματική διεξαγωγή της επιχείρησης διάσωσης.

#### **8.6.4. Διάπραξη Εσφαλμένων Ενεργειών για Δικό του Όφελος**

Αν ο πλοίαρχος εκμεταλλεύεται την κατάσταση ανάγκης που δημιουργεί η ανάγκη παροχής βοήθειας στη θάλασσα, για να προχωρήσει σε ενέργειες που έχουν σκοπό το προσωπικό ή εμπορικό του όφελος, και αυτές οι ενέργειες προκαλούν ζημιά στο φορτίο ή σε άλλες περιουσίες, τότε θα μπορούσε να υπάρξει ευθύνη για την καταστροφή αυτού. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα αν ο πλοίαρχος προβαίνει σε ενέργειες που θέτουν σε κίνδυνο το πλοίο και το μεταφερόμενο με αυτό φορτίο για να εξασφαλίσει κάποιο κέρδος από την επιχείρηση διάσωσης.

Συμπερασματικά, ο πλοίαρχος δεν είναι υπεύθυνος για την καταστροφή του φορτίου όταν η ζημιά είναι αποτέλεσμα αναγκαίας ενέργειας με σκοπό τη διάσωση κινδυνεύοντος πλοίου ή ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Ωστόσο, σε περιπτώσεις όπως οι προαναφερθείσες, ενδέχεται να προκύψει ευθύνη. Αυτή η ευθύνη μπορεί να είναι και αστική, σε περίπτωση αποζημίωσης για τη ζημιά που προκάλεσε η αμέλεια του πλοίαρχου, ή και ποινική, εάν αποδειχθεί ότι υπήρξε δόλος ή βαριά αμέλεια.

Καθοριστικής σημασίας είναι να προκύπτει ότι ο πλοίαρχος λειτούργησε εντός του πλαισίου των κανονισμών και της ηθικής του ναυτικού επαγγέλματος, ούτως ώστε η πράξη του με σκοπό τη διάσωση να εμπίπτει στο πλέγμα προστασίας του διεθνούς δικαίου, έναντι των δικαιωμάτων τρίτων επί του φορτίου.



## Κεφάλαιο Δεύτερο

### Ευθύνη του πλοιάρχου αναφορικά με το πλοίο, το φορτίο και τους επιβάτες

#### 9. Ευθύνη του πλοιάρχου σύμφωνα με τον ν. ΚΙΝΔ

Στις οικείες διατάξεις του ΚΙΝΔ για την σύμβαση ναύλωσης, η μνεία στο πρόσωπο του πλοιάρχου γίνεται, το πρώτον, ως προστηθείς του εκναυλωτή, δυνάμει της συμβάσεως ναυτολόγησής αυτού και του πληρώματος, που συνάπτονται με τον εκναυλωτή ως αντισυμβαλλόμενο<sup>319</sup>. Τούτο αντικατοπτρίζει την συνήθη πρακτική να διενεργούνται οι πράξεις ναυτολόγησης από την διαχειρίστρια του πλοίου εταιρεία, στο όνομα και για λογαριασμό του εκναυλωτή κυρίου αυτού<sup>320</sup>. Εξ αυτού του λόγου, και δεδομένου ότι εξετάζεται η ευθύνη του πλοιάρχου έναντι τρίτων, με τους οποίους δεν συνδέεται ο ίδιος συμβατικά, αλλά ο εκναυλωτής, κρίνεται σκόπιμο να γίνει αναφορά στο καθεστώς ευθύνης του εκναυλωτή, προτού αναλυθεί η ευθύνη του πλοιάρχου.

#### 9.1. Ευθύνη του εκναυλωτή κατά τον ν. ΚΙΝΔ

##### 9.1.1. Σύγκριση με προϊσχύσαν καθεστώς

Προ της αναθεώρησης του ΚΙΝΔ, με τον ν. 5023/2023, η ευθύνη του εκναυλωτή ρυθμιζόταν στα άρθρα 134-148 π. ΚΙΝΔ, οι διατάξεις των οποίων στηρίζονταν σε διεθνή πρότυπα, και συγκεκριμένα, στους «Κανόνες της Χάγης», στην αρχική τους διατύπωση, όπως συμπεριλήφθηκαν στην Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών 1924 «περί ενοποιήσεως κανόνων τινών περί φορτωτικής»<sup>321</sup>. Τους Κανόνες αυτούς ενσωμάτωσε ο Έλληνας νομοθέτης στον ΚΙΝΔ, κατά την ουσία τους, προκειμένου να διέπουν όχι μόνο την θαλάσσια μεταφορά, αλλά και την ναύλωση με την ευρεία έννοια του όρου<sup>322</sup>.

Όταν η σύμβαση της θαλάσσιας μεταφοράς αποσπάσθηκε από τις ρυθμίσεις του ΚΙΝΔ, και μέχρι την αναθεώρηση του, τα άρθρα 134-148 εφαρμόζονταν μόνο στην ναύλωση, καθιερώνοντας την ευθύνη του εκναυλωτή για κάθε πταισίμα, δικό του ή των προστηθέντων του<sup>323</sup> και ήταν αναγκαστικού δικαίου, όπως ορίζει το άρθρο 142 π. ΚΙΝΔ, ήτοι κανόνες τους οποίους τα μέρη δε δικαιούνται να τροποποιήσουν συμβατικώς<sup>324</sup>. Ειδικότερα, το εδ. α' όριζε ότι είναι άκυρη κάθε συμφωνία η οποία απαλλάσσει τον εκναυλωτή από τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες του, όπως καθορίζονται σε αυτό το κεφάλαιο του ΚΙΝΔ, ή η οποία με οποιονδήποτε τρόπο περιορίζει αυτές τις υποχρεώσεις ή την ευθύνη του εκναυλωτή. Το εδ. β' όριζε ότι είναι άκυρη κάθε συμφωνία με την οποία τροποποιούνται οι περί του βάρους απόδειξης κανόνες και, τέλος, το εδ. γ' όριζε ότι είναι άκυρη συμφωνία που έχει ως σκοπό την εκχώρηση του ασφαλίσματος στον εκναυλωτή<sup>325</sup>.

---

<sup>319</sup> άρθρο 93 παρ. 3 ν. ΚΙΝΔ

<sup>320</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, άρθρ. 93

<sup>321</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., σελ. 116

<sup>322</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., §112, σελ. 11

<sup>323</sup> αρ. 134 παρ. 1 π. ΚΙΝΔ

<sup>324</sup> Αντώνης Αντάπασης. – Λία Αθανασίου, ό.π., §22 Α990 σελ. 497-298

<sup>325</sup> Αντώνης Αντάπασης. – Λία Αθανασίου, ό.π., §22 Α990 σελ. 497-298

Επιπλέον, επρόκειτο για παισιματική ευθύνη, η θεμελίωση αυτής, προϋπέθετε δηλαδή πταίσμα του εκναυλωτή, ή των προστηθέντων του, για το οποίο ευθύνεται «ως δι' ίδιον πταίσμα». Το καταρχήν δικό του πταίσμα, μάλιστα, τεκμαίρεται μαχητά, συνεπώς, για να απαλλαγεί από την ευθύνη του, ο εκναυλωτής όφειλε να αποδείξει ότι δεν τον βαρύνει πταίσμα, εξ ου και ο χαρακτηρισμός της ευθύνης του ως νόθου αντικειμενικής<sup>326</sup>. Από τις παραπάνω, δε, διατάξεις συνάγεται ότι ο εκναυλωτής ευθυνόταν για κάθε πταίσμα, συνεπώς και για ελαφρά αμέλεια<sup>327</sup>. Τέλος, η κατά τα ανωτέρω ευθύνη του εκναυλωτή εκτεινόταν και στις ζημίες που προκαλούνται από απώλεια ή βλάβη του φορτίου, από υπαίτια χρονοτριβή και ανακριβείς δηλώσεις του (άρθ. 134 παρ. 3 και 4, 135, 136 παρ. 1 ΚΙΝΔ)<sup>328</sup>.

### **9.1.2. Ενοποίηση συστήματος ευθύνης με θαλάσσιο μεταφορέα**

Το καινοτόμο μεταρρυθμιστικό στοιχείο στην νέα διάταξη του άρθρου 85 ν. ΚΙΝΔ περί ευθύνης του εκναυλωτή, έγκειται στο ότι η νέα αυτή ρύθμιση της ευθύνης του εκναυλωτή απεκδύεται τον αναγκαστικό χαρακτήρα της προϊσχύουσας και αποτελεί πλέον ενδοτικού δικαίου ρύθμιση<sup>329</sup>. Σε ό, τι αφορά την ουσία της ρύθμισης, το καθεστώς ευθύνης διαμορφώνεται σε αντιστοιχία με τα ισχύοντα στην θαλάσσια μεταφορά, με αποτέλεσμα η ευθύνη εκναυλωτή και θαλάσσιου μεταφορέα να ευθυγραμμίζεται, δεδομένης άλλωστε και της συχνής (πραγματικής και νομικής) συνύπαρξης των δύο συμβάσεων και της συνακόλουθης ανάληψης από τον εκμεταλλεύόμενο το πλοίο των ρόλων τόσο του εκναυλωτή όσο και του θαλάσσιου μεταφορέα<sup>330</sup>.

Ειδικότερα, στην παράγραφο 1 του άρθρου 85<sup>331</sup>, επί της ουσίας επεκτείνεται διά παραπομπής η ρύθμιση των άρθρων 3, 4, 4β και 6 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και στην ναύλωση, και με αυτόν τον τρόπο θεσπίζεται ενιαίο καθεστώς ευθύνης του εκναυλωτή και του θαλάσσιου μεταφορέα για τη ζημία λόγω απώλειας ή βλάβης στο φορτίο ή σε σχέση με αυτό<sup>332</sup>. Σε πλήρη αντιστοιχία με τα προαναφερθέντα, στην παράγραφο 2 του ιδίου άρθρου, προβλέπεται ότι το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης που προβλέπεται στην παράγραφο 5 του αρ. 4 των ΚΧΒ, εφαρμόζεται και στην περίπτωση της ευθύνης του εκναυλωτή<sup>333</sup>. Στην παράγραφο 3 του άρθρου 85 ορίζεται ότι ο εκναυλωτής ευθύνεται για κάθε άλλη ζημία που υφίσταται ο ναυλωτής (εκτός από την απώλεια ή βλάβη του φορτίου και κάθε άλλη σχετιζόμενη με το φορτίο ζημία), λόγω υπαίτιας αδυναμίας εκτέλεσης ή πλημμελούς εκτέλεσης της σύμβασης ναύλωσης, καθώς επίσης και για ανακριβείς δηλώσεις<sup>334</sup>.

Προς επίρρωση των ανωτέρω, στην παράγραφο 4 του άρθρου 85, ορίζεται ότι οι παράγραφοι 1, 2, και 3 είναι ενδοτικού δικαίου διατάξεις και τα μέρη μπορούν, κατόπιν συμφωνίας τους να παρεκκλίνουν εν όλω ή εν μέρει από αυτές<sup>335</sup>. Ο ενδοτικός χαρακτήρας της

---

<sup>326</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., §136, σελ. 117 και υποσημείωση με μνεία σε Δελούκα, σελ. 299

<sup>327</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., §136, σελ. 120, με τις σχετικές υποσημειώσεις

<sup>328</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., §136, σελ. 118

<sup>329</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρ. 85, σελ.150

<sup>330</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρ. 85, σελ.150

<sup>331</sup> αρ. 85 παρ. 1 ν. ΚΙΝΔ

<sup>332</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρ. 85, σελ.150

<sup>333</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρ. 85, σελ.150

<sup>334</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρ. 85, σελ.150

<sup>335</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρ. 85, σελ.150

σύμβασης ναύλωσης συνάγεται, μεν, ευχερώς και από τη διάταξη του άρθρου 73 ν. ΚΙΝΔ<sup>336</sup>, ωστόσο η επανάληψη εκ μέρους του νομοθέτη κρίθηκε αναγκαία εν προκειμένω, λόγω των προϋφιστάμενων αναγκαστικού δικαίου διατάξεων που δείπαν το καθεστώς ευθύνης του εκναυλωτή<sup>337</sup>. Πάντως, το εδ. α' του άρθρου 332 ΑΚ, δηλαδή η απαγόρευση σύναψης απαλλακτικών ρητρών για δόλο και βαριά αμέλεια τυγχάνει εφαρμογής και στην σύμβαση ναύλωσης<sup>338</sup>.

## 9.2. Ευθύνη του πλοίαρχου κατ' άρθρο 190 ΚΙΝΔ και ως προστηθέντος του εκναυλωτή

Δεδομένης της ιδιαιτερότητας και της σημασίας του ρόλου και των καθηκόντων με τα οποία είναι επιφορτισμένος, η ευθύνη του πλοίαρχου προβλέπεται αυτοτελώς τόσο στον π.ΚΙΝΔ όσο και στον ν. 5023/2023 που επέφερε την αναθεώρησή του. Σε ό, τι αφορά το προϊσχύσαν καθεστώς, ο πλοίαρχος, σύμφωνα με το άρθρο 40 π. ΚΙΝΔ, ευθυνόταν «*δια παν πταίσμα*», επομένως, και αυτός, όπως και ο εκναυλωτής, και για ελαφρά αμέλεια<sup>339</sup>. Με το άρθρο 190 ν. ΚΙΝΔ, η ευθύνη του πλοίαρχου εκσυγχρονίζεται ως προς το μέτρο αυτής. Στην παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου, επαναλαμβάνονται οι διατάξεις του ΚΑΝΔ, οι οποίες περιλαμβάνουν τα καθήκοντα με τα οποία είναι επιφορτισμένος ο πλοίαρχος. Στην διάταξη της παραγράφου 2, η οποία προσαρμόζεται στην στη γενική θεωρία και στις διεθνείς εξελίξεις της θεωρίας και της πράξης, το μέτρο της ευθύνης του πλοίαρχου αναμορφώνεται<sup>340</sup>, καθώς προβλέπεται ότι ο τελευταίος ευθύνεται μεν για δόλο και βαριά αμέλεια, όχι όμως πλέον για κάθε πταίσμα, όπως όριζε το άρθρο 40, απαλλασσόμενος κατ' αυτόν τον τρόπο από την ευθύνη για ελαφρά αμέλεια<sup>341</sup>.

Η ευθύνη του πλοίαρχου αναφέρεται στο σύνολο των δραστηριοτήτων του, ήτοι, τόσο απέναντι στον θαλάσσιο επιχειρηματία (πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή), όσο και απέναντι στους τρίτους<sup>342</sup>. Ειδικότερα, σε ό, τι αφορά τους τελευταίους, οι οποίοι μπορούν να είναι φορτωτές, παραλήπτες των εμπορευμάτων, μέλη του πληρώματος, επιβάτες κ.λπ., ο πλοίαρχος δεν έχει, καταρχήν ευθύνη απέναντί τους<sup>343</sup>. Για τις ζημίες που τυχόν τους προκαλεί κατά την εκτέλεση των συμβάσεων που τους συνδέουν με τον εκναυλωτή (πλοιοκτήτη/εφοπλιστή), καθ' ο μέρος αυτών ο πλοίαρχος ενεργεί ως εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη/εφοπλιστή, ευθύνεται ο τελευταίος<sup>344</sup>. Εάν, ωστόσο, η ευθύνη του απέναντί τους είναι αδικοπρακτική, ο πλοίαρχος θα υπέχει και προσωπική ευθύνη έναντι των παραπάνω τρίτων, δεδομένου δε ότι δεν συνδέεται μαζί τους συμβατικώς, η ίδια ευθύνη ενδεχομένως θα βαρύνει, εκτός από τον ίδιο ως ζημιώσαντα, και τον πλοιοκτήτη/εφοπλιστή εις ολόκληρον.

Όπως προαναφέρθηκε, ο εκναυλωτής διορίζει τον πλοίαρχο και το πλήρωμα και, εξ αυτού του λόγου τα αναφερόμενα στο άρθρο 93 παρ. 3 ΚΙΝΔ πρόσωπα αυτά αποτελούν, όπως

---

<sup>336</sup> Αρθ. 73: «*Το περιεχόμενο της σύμβασης ναυλώσης καθορίζεται ελεύθερα από τα συμβαλλόμενα μέρη, εκτός κι αν ορίζεται διαφορετικά στον παρόντα.*»

<sup>337</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρ. 85, σελ.150

<sup>338</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρ. 85, σελ.150

<sup>339</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος Ι, Μέρος Β', Κεφ. Β', §46, σελ. 210

<sup>340</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρ. 190, σελ.187

<sup>341</sup> Αχιλλέας Μπεγλιβάνης, ό.π., §7, Δ', σελ. 248

<sup>342</sup> Αχιλλέας Μπεγλιβάνης, ό.π., §7, Δ', σελ. 248

<sup>343</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος Ι, σελ. 211-212

<sup>344</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος Ι, σελ. 211-212

προαναφέρθηκε, προστηθέντες του. Σύμφωνα, δε, με τη διάταξη του άρθρου 49 ν. ΚΙΝΔ, με βάση την οποία διαρθρώνεται η ευθύνη και του πλοιοκτήτη και του εφοπλιστή<sup>345</sup>, «1. Ο πλοιοκτήτης ευθύνεται από τις δικαιοπραξίες τις οποίες επιχείρησε ο πλοίαρχος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων που ανατέθηκαν σε αυτόν., 2. Επίσης ευθύνεται από τις αδικοπραξίες, τις οποίες διέπραξε ο πλοίαρχος, το πλήρωμα ή ο πλοηγός κατά την εκτέλεση των καθηκόντων που τους ανατέθηκαν, με την επιφύλαξη του ναυτικού πταίσματος στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων». Ομοίως την ευθύνη του εκναυλωτή από τη σχέση αυτή πρόστησης, υποδηλώνει και το άρθρο 922 ΑΚ περί αδικοπρακτικής ευθύνης του προστήσαντος για ζημία που προξένησε ο προστηθείς σε τρίτον.

### 9.3. Νόμιμος λόγος ευθύνης – Πταίσμα του πλοίαρχου

Ως νόμιμο λόγο ευθύνης, ο νομοθέτης ορίζει το προσωπικό πταίσμα του πλοίαρχου, ήτοι την αδικοπρακτική συμπεριφορά του, οφειλόμενη σε δόλο του ή σε βαριά αμέλεια κατ' άρθρο 190 παρ. 2 ΚΙΝΔ. Για τον εντοπισμό της πταισματικής συμπεριφοράς, θα πρέπει να γίνει μνεία στις υποχρεώσεις που αναλαμβάνει ο εκναυλωτής, όπως ορίζονται στο αρ. 3 παρ. 2 των ΚΧΒ, το οποίο αναλογικά εφαρμόζεται και στην ναύλωση, ως προελέχθη<sup>346</sup>.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την σχετική διάταξη, ο εκναυλωτής<sup>347</sup> υποχρεούται να επιδεικνύει προσήκουσα επιμέλεια για την διασφάλιση της αξιοπλοΐας του πλοίου, ήτοι να το διατηρεί καταλλήλως εξοπλισμένο, εφοδιασμένο και επανδρωμένο για το σκοπό του ταξιδιού και κατάλληλο για την μεταφορά του εκάστοτε φορτίου (αρ. 3§1 ΚΧΒ), ενώ παράλληλα, οφείλει να μεριμνά για την ασφαλή μεταφορά και εν γένει επιμελή μεταχείριση του φορτίου (αρ. 3§2 ΚΧΒ).

Ειδικά σε ό, τι αφορά την δεύτερη υποχρέωση του εκναυλωτή, είναι κατανοητό ότι κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ήτοι της μεταφοράς του φορτίου, η υποχρέωση του περί μέριμνας επί του φορτίου μετακυλιέται στον πλοίαρχο και ασκείται από αυτόν ως αντιπρόσωπος του εκναυλωτή, ο οποίος μεριμνά για την ομαλή εκτέλεση της σύμβασης στο χρονικό αυτό διάστημα, ήτοι την ασφαλή μεταφορά του φορτίου. Σε περίπτωση, ωστόσο, που η συμπεριφορά του οδηγήσει στην πλημμελή εκτέλεση της σύμβασης και, κατά συνέπεια, στην βλάβη ή απώλεια του μεταφερόμενου φορτίου, ο εκναυλωτής θα ευθύνεται για το πταίσμα του προστηθέντος του, πλοίαρχου, υπό την προϋπόθεση ότι δεν πρόκειται για ναυτικό πταίσμα αυτού σχετιζόμενο με την διακυβέρνηση του πλοίου<sup>348</sup>, αλλά εμπορικό, σχετιζόμενο με την εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης.

---

<sup>345</sup> Αχιλλέας Μπεχλιβάνης, ό.π., εφαρμογή του αρ. 49 ΚΙΝΔ για την ευθύνη του πλοιοκτήτη δυνάμει ρητής παραπομπής από το άρθρο 62 ΚΙΝΔ για την ευθύνη του εφοπλιστή

<sup>346</sup> βλ. supra, 9.1.2., σελ. 67-68

<sup>347</sup> Στην διάταξη χρησιμοποιείται ο όρος 'θαλάσσιος μεταφορέας', ο οποίος, ωστόσο, για τους σκοπούς του παρόντος Κεφαλαίου, αντικαθίσταται από την γράφουσα με τον όρο 'εκναυλωτής' σε συμφωνία με την ενοποίηση του συστήματος ευθύνης εκναυλωτή – θαλάσσιου μεταφορέα (αρ. 85 παρ. 1 ΚΙΝΔ)

<sup>348</sup> Για τη διάκριση μεταξύ εμπορικού και ναυτικού πταίσματος βλ. και infra 10.3.1., σελ. 80

#### 9.4. Απαλλακτικές ρήτρες – Παραπομπή στους ΚΧΒ

Η διάταξη του άρθρου 85 παρ. 1 ΚΙΝΔ περί ευθύνης του εκναυλωτή, παραπέμπει στους ΚΧΒ και σε ό, τι αφορά τις ρήτρες απαλλαγής από την ευθύνη λόγω ζημίας στο φορτίο. Εφόσον ο εκναυλωτής επικαλεστεί μια εκ των περιοριστικά αναφερόμενων στο κατά παραπομπή εφαρμοζόμενο άρθρο 4 παρ.2 ΚΧΒ περιπτώσεων και αποδειχθεί ότι πράγματι αυτή συντρέχει, τότε ο εκναυλωτής δύναται να απαλλαγεί από την ευθύνη του.

Ειδικότερα, η περίπτωση ιβ' της παραγράφου 2 άρθρου 4 ΚΧΒ, προβλέπει την δυνατότητα απαλλαγής του εκναυλωτή<sup>349</sup> από την ευθύνη του για πράξεις του που οδήγησαν στην απώλεια ή ζημία επί του μεταφερόμενου φορτίου, εάν αυτές έλαβαν χώρα εν μέσω διάσωσης ή με πρόθεση τη διάσωση ζωής ή πραγμάτων στη θάλασσα<sup>350</sup>. Ορθότερα, θα λέγαμε ότι πρόκειται για ευθύνη του εκναυλωτή από τη σχέση πρόστησης μεταξύ αυτού και του πλοιάρχου, καθώς ο τελευταίος ως προστηθείς, αναλαμβάνει την υποχρέωση μέριμνας επί του φορτίου κατά το στάδιο της μεταφοράς αυτού, και, ταυτόχρονα, είναι αυτός που, υποχρεούται, βάσει της καθιερωμένης στην πλειονότητα των εννόμων τάξεων, νομικής υποχρέωσης, να παράσχει βοήθεια και να διασώζει κινδυνεύοντα πρόσωπα ή/και περιουσία στη θάλασσα<sup>351</sup>.

Ομοίως, η διάταξη του άρθρου 4 παρ. 4 ΚΧΒ, επίσης απαλλάσσει τον εκναυλωτή από την ευθύνη του για τυχόν ζημία ή απώλεια που υπέστη το φορτίο κατά τη διάρκεια παρέκκλισης του πλοίου από την συμφωνημένη πορεία του για διάσωση, ή με σκοπό τη διάσωση ανθρώπινης ζωής ή περιουσίας στη θάλασσα, διευκρινίζοντας, ταυτόχρονα, ότι η παρέκκλιση αυτή, καθώς και οποιαδήποτε άλλη δικαιολογημένη παρέκκλιση δεν θεμελιώνει παραβίαση του συμφωνημένου πλου ή της σύμβασης ναύλωσης<sup>352</sup>. Ομοίως, και εν προκειμένω, πρόκειται στην πραγματικότητα, για ευθύνη του εκναυλωτή από την παρέκκλιση που διενήργησε ο προστηθείς αυτού, πλοίαρχος, προκειμένου να παράσχει βοήθεια ή να διασώσει κινδυνεύουσα ανθρώπινη ζωή ή περιουσία στη θάλασσα.

Δεδομένου ότι οι λόγοι απαλλαγής προβλέπονται κατ' αρχήν στο δίκαιο της θαλάσσιας μεταφοράς, ως αυτό ρυθμίζεται στους ΚΧΒ, και προς αποφυγή άσκοπης επαναλήψεως, δεδομένης της ενοποίησης του συστήματος ευθύνης μεταξύ εκναυλωτή και θαλάσσιου μεταφορέα, ο λόγος απαλλαγής θα αναλυθεί εκτενέστερα στο πλαίσιο της ευθύνης του πλοιάρχου κατά τους Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ<sup>353</sup>.

---

<sup>349</sup> Βλ. υποσημείωση 336.

<sup>350</sup> αρ. 4 παρ. 2 (ιβ) ΚΧΒ

<sup>351</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π., Α.3 §1358, σελ. 694

<sup>352</sup> Στη διάταξη του άρθρου 4 παρ. 4 ΚΧΒ, γίνεται λόγος για σύμβαση μεταφοράς, ωστόσο αντικαθίσταται ως 'σύμβαση ναύλωσης' από την γράφουσα, για τους σκοπούς του παρόντος Κεφαλαίου που αφορά στη ναύλωση και σε συμφωνία με την ενοποίηση του συστήματος ευθύνης εκναυλωτή – θαλάσσιου μεταφορέα (άρθρο 85 παρ. 1 ΚΙΝΔ).

<sup>353</sup> βλ. infra, 10.4., σελ. 81

## 9.5. Καλυπτόμενες ζημίες

Η κύρια ευθύνη του εκναυλωτή κατά τον ΚΙΝΔ αφορά ζημία λόγω απώλειας ή βλάβης στο μεταφερόμενο φορτίο<sup>354 355</sup> και από κοινού με την οικονομική ζημία, που προκαλείται από καθυστέρηση, μπορούν να θεμελιώσουν ευθύνη του πλοιάρχου, η οποία θα μετακυληθεί στον εκναυλωτή ως προστήσαντα, εκτός αν αποδειχθεί αδικοπρακτική, δόλια ή βαριά αμελής συμπεριφορά του πλοιάρχου κατά την εκτέλεση του μέρους της σύμβασης ναύλωσης όπου λειτουργεί ως εκπρόσωπος του εκναυλωτή.

Απώλεια, που μπορεί να είναι ολική ή μερική, είναι αφενός η καθολική εξαφάνιση των πραγμάτων που παραλήφθηκαν για μεταφορά και αφετέρου, η μείωση αυτών κατά ποσότητα (βάρος, αριθμό, όγκο)<sup>356</sup>. Βλάβη, πάλι, είναι η ποιοτική υποβάθμιση των πραγμάτων, που έχει ως συνέπεια την μείωση της αξίας τους<sup>357</sup>. Η βλάβη, ωστόσο, που συνεπάγεται εκμηδένιση της αξίας των πραγμάτων, συνιστά, στην πραγματικότητα απώλεια, υπό την έννοια της constructive total loss<sup>358 359</sup>.

Αναφορικά με την έκταση της ευθύνης, από το λεκτικό της παραγράφου 1 του άρθρου 85, προκύπτει ότι αυτή καταλαμβάνει «κάθε ζημία από απώλεια ή βλάβη στο μεταφερόμενο φορτίο ή σε σχέση με αυτό». Όμοια διατύπωση παρατηρείται στην διάταξη του άρθρ. 132 παρ. 4 ΚΙΝΔ, η οποία ρυθμίζει συμπληρωματικά προς τις διατάξεις των ΚΧΒ το καθεστώς ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα. Όπως ερμηνεύεται<sup>360</sup>, η διάταξη αυτή προβλέπει ότι η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα καταλαμβάνει τόσο την βλάβη ή απώλεια επί των μεταφερόμενων πραγμάτων, όσο και κάθε άλλη σχετική με την ως άνω βλάβη ή απώλεια, ζημία, συμπεριλαμβανοντας και την θετική και την αποθετική ζημία. Κατά συνέπεια, και δεδομένης, αφενός, της ταυτοσημίας στη διατύπωση των δύο διατάξεων, αφετέρου της ευθυγράμμισης του καθεστώτος ευθύνης του εκναυλωτή με αυτό του θαλάσσιου μεταφορέα, θα πρέπει κατ' αναλογία δικαίου, να προκύψει ότι και στην περίπτωση του άρθρου 85 παρ. 1 ΚΙΝΔ, η ευθύνη του εκναυλωτή, ως προστήσαντος του πλοιάρχου, θα καλύπτει και θετική ζημία και τυχόν διαφυγόντα κέρδη.

Επιπροσθέτως, ρητά προβλέπεται στη διάταξη της παραγράφου 2 του ιδίου άρθρου, ότι η ευθύνη του πλοιάρχου ως προστηθέντος του εκναυλωτή, θα καταλαμβάνει και την οικονομική ζημία που προκάλεσε η καθυστέρηση<sup>361</sup>, λόγω της πραγματοποιηθείσας παρέκκλισης, εφόσον αυτή δεν είναι δικαιολογημένη και τελούσε πέραν των ορίων παρέκκλισης που απαιτούντο για την διάσωση ανθρώπινης ζωής. Επιπλέον, η διάταξη θέτει και όριο στην καταβλητέα λόγω καθυστέρησης αποζημίωση, προβλέποντας ότι αυτή «δεν δύναται να υπερβεί ποσό ίσο με το τριπλάσιο του καταβλητέου ναύλου»<sup>362</sup>.

---

<sup>354</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος II, σελ. 123

<sup>355</sup> στις περιπτώσεις που μπορεί να γίνει λόγος για ευθύνη του πλοίαρχου

<sup>356</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος II, σελ. 124

<sup>357</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος II, σελ. 123

<sup>358</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος II, σελ. 123

<sup>359</sup> Τεκμαιρόμενη ολική απώλεια: Όρος του ασφαλιστικού δικαίου, που χρησιμοποιείται για να υποδηλώσει ότι η ιδιοκτησία υπέστη ζημία, σε τέτοιο βαθμό ώστε η εκτίμηση επισκευής της υπερβαίνει την ασφαλιστική της αξία.

<sup>360</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρ. 132, σελ.169

<sup>361</sup> αρ. 85 παρ. 2 ν. ΚΙΝΔ

<sup>362</sup> ό.π.

## 9.6. Περιορισμός ευθύνης – Παραπομπή στους ΚΧΒ

Εφόσον ο νόμος δεν προέβλεπε διαφορετικά, ο πλοίαρχος παραδοσιακά ευθυνόταν απεριορίστως, με όλη του την περιουσία<sup>363</sup>. Ο κανόνας που ίσχυε για τους πλοίαρχους, πράγματι ήταν το απεριορίστο της ευθύνης και εξαίρεση το περιορισμένο<sup>364</sup>. Τούτο, ωστόσο, εμφανιζόταν ανεπιεικές για τον πλοίαρχο, ενόψει του παραδόξου ότι ο εργοδότης του, ο θαλάσσιος επιχειρηματίας, έχει εκ παραδόσεως μεγάλες δυνατότητες να περιορίζει την ευθύνη του από την άσκηση της ναυτιλιακής του επιχειρήσεως<sup>365</sup>.

Εν καιρώ, επιβλήθηκε η άποψη ότι και ο πλοίαρχος θα πρέπει να ευθύνεται περιορισμένα όπως ο πλοιοκτήτης<sup>366</sup>. Αυτή η άποψη, οδήγησε σε νομοθετική καθιέρωση του περιορισμού της ευθύνης, τόσο για τον πλοίαρχο όσο και για όλα τα βοηθητικά πρόσωπα του θαλάσσιου επιχειρηματία, αφού και αυτά έρχονται αντιμέτωπα επί ίσοις όροις με τους θαλάσσιους κινδύνους<sup>367</sup>. Σήμερα, όλα τα πρόσωπα που συντρέχουν τον θαλάσσιο επιχειρηματία στην δραστηριότητά του, έχουν δικαίωμα να περιορίσουν την ευθύνη τους – ακόμα και την εξωδικαιοπρακτική – καθώς και να επικαλεστούν όλα τα μέσα άμυνας που προσήκουν στον θαλάσσιο επιχειρηματία για αξιώσεις εναντίον του τελευταίου, που ασκούνται κατά των ιδίων<sup>368</sup>.

Στην παράγραφο 1 του άρθρου 85 ν. ΚΙΝΔ, μεταξύ των μνημονευόμενων άρθρων στα οποία παραπέμπει ο νομοθέτης, εξισώνοντας την ευθύνη του εκναυλωτή με αυτή του θαλάσσιου μεταφορέα, εντοπίζεται και το άρθρο 4β των ΚΧΒ, το οποίο επιρρωνύει όσα αναφέρθηκαν προηγουμένως σχετικά με τα δικαιώματα που αναγνωρίστηκαν στους πλοίαρχους και λοιπούς υπαλλήλους ή πράκτορες του θαλάσσιου επιχειρηματία/εκναυλωτή.

Πράγματι, στην παράγραφο 1 του άρθρου 4β ΚΧΒ, προβλέπεται «*ότι οι ενστάσεις και τα όρια ευθύνης που προβλέπονται σ' αυτήν τη Σύμβαση θα ισχύουν για κάθε αξίωση κατά του μεταφορέα σχετικά με απώλεια ή ζημία σε εμπορεύματα που καλύπτονται από σύμβαση μεταφοράς είτε η αγωγή θεμελιώνεται σε συμβατική ευθύνη είτε σε εξωσυμβατική ευθύνη*». Αυτές καθαυτές τις ενστάσεις και τα όρια ευθύνης που δικαιούται να επικαλεστεί ο μεταφορέας και κατ' επέκταση ο εκναυλωτής, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, δύναται να επικαλεστεί και ο υπάλληλος ή πράκτορας του μεταφορέα, εντασσόμενου προφανώς στα πρόσωπα αυτά και του πλοίαρχου, εάν τέτοια αξίωση προβληθεί εναντίον του, με την προϋπόθεση ότι δεν είναι τρίτος συμβαλλόμενος, σύμφωνα με την διάταξη της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου<sup>369</sup>. Επιπλέον, δυνάμει της παραγράφου 3, τίθεται όριο στο συνολικό ποσό της αποζημίωσης σε βάρος του εκναυλωτή και των υπαλλήλων αυτού μέχρι το προβλεπόμενο στους ΚΧΒ όριο. Ωστόσο, στην παράγραφο 4, ορίζεται πως ο πλοίαρχος δεν θα μπορεί να επωφεληθεί από την ως άνω διάταξη, στην περίπτωση που «*αποδεικνύεται ότι η ζημία προκλήθηκε σαν αποτέλεσμα μιας πράξης ή παράλειψης του υπαλλήλου ή πράκτορα που έγινε με την πρόθεση να προξενηθεί ζημία ή από βαριά αμέλεια και με*

---

<sup>363</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος Ι, σελ. 212

<sup>364</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος Ι, σελ. 212

<sup>365</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος Ι, σελ. 212

<sup>366</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος Ι, σελ. 212

<sup>367</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος Ι, σελ. 212

<sup>368</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος Ι, σελ. 212

<sup>369</sup> Αρ. 4β παρ. 2 ΚΧΒ

γνώση ότι πιθανόν να προξενηθεί ζημία». Στην περίπτωση, επομένως, αυτή, θα θεμελιώνεται προσωπικό πταίσμα του πλοιάρχου, λόγω αδικοπρακτικής συμπεριφοράς του<sup>370</sup>.

Το δικαίωμα περιορισμού που αναγνωρίζεται, κατά τα παραπάνω, στον πλοίαρχο, είναι αυτό που ο νομοθέτης παρέχει στον θαλάσσιο μεταφορέα, ομοίως δε, μετά την τροποποίηση του π. ΚΙΝΔ, και στον εκναυλωτή. Ειδικότερα, η παράγραφος 2 του άρθρου 85 ΚΙΝΔ αναγνωρίζει στον εκναυλωτή το δικαίωμα «να περιορίσει την ευθύνη του σύμφωνα με την παράγραφο 5α του άρθρου 4 των Κανόνων Χάγης – Βίσμπυ, όπως εκάστοτε ισχύουν». Με γνώμονα την κοινή ρύθμιση και για τις δύο Συμβάσεις και προς αποφυγήν επαναλήψεως, το παρόν άρθρο και το προβλεπόμενο με αυτό δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης, καθώς προβλέφθηκε ρυθμίζον το πρώτον τον περιορισμό ευθύνης στα πλαίσια της θαλάσσιας μεταφοράς, θα αναλυθεί περαιτέρω στο Κεφάλαιο της ευθύνης του πλοιάρχου κατά τους Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ.

## **10. Ευθύνη του πλοιάρχου κατά τους Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ**

Εφόσον από την αξιολόγηση των ενεργειών του και τα εκάστοτε δεδομένα αποδειχθεί ότι ο πλοίαρχος ευθύνεται και για την καταστροφή του φορτίου, η ευθύνη του αυτή δεν διαφέρει από την προεκτεθείσα, επί σύμβασης ναύλωσης. Ειδικότερα, ο νομοθέτης σπεύδει να ρυθμίσει την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα για το πταίσμα των προστηθέντων του, ήτοι, κατ' ακριβή διατύπωση του άρθρου 132 παρ. 5, εδ. α' ΚΙΝΔ, «των προσώπων που χρησιμοποιεί για την εκτέλεση της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς», στα οποία εντάσσεται ο πλοίαρχος. Συνεπώς, όπως και στην ναύλωση, για τον εντοπισμό της ευθύνης του πλοιάρχου λόγω υπέρβασης του ορίου διακινδύνευσης του πληρώματος, των επιβαινόντων και του φορτίου από επιχείρηση παροχής βοήθειας, η οποία είχε ως συνέπεια την απώλεια ή βλάβη του μεταφερόμενου φορτίου, απαιτείται μνεία στο σχετικό καθεστώς ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα.

### **10.1. Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα – Ενιαία ρύθμιση με ΚΙΝΔ**

Πέραν των μεταρρυθμίσεων που επέφερε στις διατάξεις περί ναύλωσης του ΚΙΝΔ, ο ν. 5023/2023 επέφερε την ενοποίηση του συστήματος ευθύνης εκναυλωτή – θαλάσσιου μεταφορέα και μέσω της αντίστροφης οδού, περιλαμβάνοντας στον ΚΙΝΔ τους βασικούς ρυθμιστικούς άξονες του καθεστώτος ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα πραγμάτων<sup>371</sup>. Σημείο εκκίνησης αποτελεί η ομοιόμορφη εφαρμογή των ΚΧΒ ως προς τις υποχρεώσεις και την ευθύνη του μεταφορέα, σε συνδυασμό με τις διατάξεις 132-138 του Πέμπτου Μέρους του ν. ΚΙΝΔ<sup>372</sup>.

#### **10.1.1. Ο αναγκαστικός χαρακτήρας της ευθύνης**

Η ευθύνη του μεταφορέα για απώλεια ή βλάβη των μεταφερόμενων πραγμάτων διέπεται από κανόνες αναγκαστικού δικαίου, όπως συνάγεται από την διάταξη της παραγράφου 8 του άρθρου 3 των ΚΧΒ, όπου ορίζεται ότι «Κάθε όρος ή συμφωνία σε σύμβαση μεταφοράς, που απαλλάσσει τον μεταφορέα ή το πλοίο από ευθύνη για απώλεια ή ζημία των εμπορευμάτων ή σε

---

<sup>370</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος Ι, σελ. 212

<sup>371</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, άρθρ. 132, σελ. 169

<sup>372</sup> ό.π.



σχέση με αυτά και που οφείλεται σε αμέλεια, δόλο ή παράλειψη καθηκόντων ή υποχρεώσεων που προβλέπονται σε αυτό το άρθρο ή που περιορίζει την ευθύνη αυτήν κατά τρόπο διαφορετικό απ' ό,τι ορίζεται στην παρούσα Σύμβαση, είναι άκυρη, ανυπόστατη και ανενεργός»<sup>373</sup>. Το ίδιο αντανakλάται και στην νέα διάταξη του άρθρου 119 ΚΙΝΔ, επιβάλλοντας την υποχρεωτική αυτή φύση τους, όχι μόνο στον μεταφορέα προς όφελος του φορτωτή, αλλά σε αμφότερα τα μέρη. Ειδικότερα, με τη ρύθμιση της παραγράφου 3 του άρθρου 119 ΚΙΝΔ, αποτρέπεται η παράκαμψη του αναγκαστικού χαρακτήρα των οικείων διατάξεων δια της συμβατικής επιλογής κανόνων σύνδεσης. Για το λόγο αυτό, εισάγεται ρύθμιση που δεν απαγορεύει αλλά περιορίζει απλώς, την ελευθερία των μερών ως προς την επιλογή του εφαρμοστέου δικαίου, με την έννοια ότι η επιλογή αυτή δεν θα πρέπει να ορίζει ως εφαρμοστέο το δίκαιο κράτους που δεν έχει κυρώσει τους ΚΧΒ. Η αναγκαστική φύση των κανόνων, υποχωρεί και είναι δυνατή η συνομολόγηση απαλλακτικών ρητρών, όταν τούτο προβλέπεται ρητώς<sup>374</sup>.

### 10.1.2. Παραβίαση υποχρέωσης μέριμνας επί του φορτίου

Η υποχρέωση μέριμνας του θαλάσσιου μεταφορέα για το καλώς έχειν του φορτίου, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 3 παρ. 2 των ΚΧΒ, είναι διαρκής και καταλαμβάνει όλο το εύρος της μεταφοράς, από τη φόρτωση έως και την εκφόρτωση. Ο μεταφορέας οφείλει να μεταχειρίζεται το φορτίο με τον τρόπο που επιβάλλει η ισχύουσα πρακτική της θαλάσσιας μεταφοράς, λαμβανομένων υπόψη των γνωστών χαρακτηριστικών και ιδιοτήτων του εκάστοτε μεταφερόμενου φορτίου, ενεργώντας όπως ο μέσο και συνετός επαγγελματίας του οικείου κλάδου<sup>375</sup>.

Ωστόσο, η ταυτόχρονη χρήση των εκφράσεων «με τον τρόπο που αρμόζει» και «με επιμέλεια» στην διατύπωση της υποχρέωσης μέριμνας επί του φορτίου, απασχόλησε έντονα την αγγλική νομολογία<sup>376</sup>, ακόμη δε και το Ανώτατο Δικαστήριο της Μεγάλης Βρετανίας<sup>377</sup>. Στην υπόθεση “*Albacora v. Westcott and Laurance Line*”, αποφάνθηκε ότι η προσθήκη της εκφράσεως «με τον τρόπο που αρμόζει» στην «επιμέλεια» προσθέτει κάτι επιπλέον στο βαθμό της επιμέλειας που πρέπει να επιδεικνύει ο μεταφορέας για τη μεταχείριση του φορτίου<sup>378</sup>. Η διατύπωση της παραγράφου 2 του άρθρου 3 ερμηνεύθηκε ως εξής: ότι ο μεταφορέας θα πρέπει να εκτελεί τις εργασίες που αναφέρονται στη διάταξη αυτή με βάση ένα «υγιές» σύστημα<sup>379</sup>. Ειδικότερα, με βάση ένα σύστημα, το οποίο δεν είναι ανάγκη να ανταποκρίνεται σε κάθε αδυναμία και κάθε ιδιοσυστασία του συγκεκριμένου φορτίου, πρέπει όμως να είναι ένα σύστημα υγιές σε σχέση με όλες τις περιστάσεις και με τη γενική πρακτική που ακολουθούν οι θαλάσσιοι μεταφορείς πραγμάτων για το συγκεκριμένο φορτίο, ενόψει πάντως και της γνώσεως την οποία έχει ο μεταφορέας ή όφειλε να έχει όσον αφορά τη φύση των μεταφερόμενων πραγμάτων. Από την άποψη αυτή, η επιμέλεια και αντίστοιχα η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σχετικά με το φορτίο

---

<sup>373</sup> Άρ. 3 παρ. 8 εδ. α' ΚΧΒ

<sup>374</sup> βλ. *infra* 10.4., σελ. 81 αλλά και διατάξεις 136 και 137, όπως μνημονεύονται στην ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρ. 119, σελ. 163

<sup>375</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π., σελ. 641-642

<sup>376</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π., σελ. 641-642

<sup>377</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., II, σελ. 370

<sup>378</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., II, σελ. 371

<sup>379</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., II, σελ. 371

εμφανίζεται να είναι αυστηρότερη από την «προσθήκουσα επιμέλεια»<sup>380</sup>. Η άποψη, μάλιστα, αυτή, έχει εδραιωθεί στο αγγλικό δίκαιο, όπου ακολουθείται τόσο απο τα δικαστήρια όσο και από τους συγγραφείς, έχει δε επεκταθεί και στα δικαστήρια των Ηνωμένων Πολιτειών<sup>381</sup>.

## 10.2. Η ευθύνη του πλοιάρχου προσωπικώς και ως προστηθέντος του θαλάσσιου μεταφορέα

Με δεδομένη την ενοποίηση του συστήματος ευθύνης στις συμβάσεις ναύλωσης και θαλάσσιας μεταφοράς, καθώς επίσης και την ένταξη του άρθρου 4β ΚΧΒ στις διατάξεις που ρυθμίζουν ενιαίως πλέον την ευθύνη και του εκναυλωτή και του θαλάσσιου μεταφορέα, συμπεραίνεται ότι αυτή ταύτη η ενοποίηση καταλαμβάνει και τους προστηθέντες αμφοτέρων των παραπάνω προσώπων. Συνεπώς, τα όσα προαναφέρθηκαν περί προσωπικής ευθύνης του πλοιάρχου κατά τα οριζόμενα στην παρ. 2 του άρθρου 190, εφαρμόζονται και στην σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, καθώς ο πλοίαρχος έχει τα ίδια καθήκοντα και τις ίδιες υποχρεώσεις, είτε ο αντισυμβαλλόμενός του είναι ο εκναυλωτής είτε ο θαλάσσιος μεταφορέας<sup>382</sup>. Η προσωπική, πταισματική του ευθύνη, σύμφωνα με την ως άνω διάταξη, για πράξη του που τελέστηκε με δόλο ή βαριά αμέλεια και οδήγησε στην ζημία των τρίτων, μη συμβαλλόμενων με τον ίδιο προσώπων (φορτωτής, κύριος του μεταφερόμενου φορτίου), είναι δεδομένη και στην περίπτωση της θαλάσσιας μεταφοράς, αυτό δε, προκύπτει και εκ της παραγράφου 4 του άρθρου 4β, η οποία προβλέπει την έκπτωση των υπαλλήλων/πρακτόρων<sup>383</sup> από το δικαίωμα επίκλησης των ορίων ευθύνης και των ενστάσεων του μεταφορέα, στην περίπτωση όπου αποδειχθεί «*ότι η ζημία προκλήθηκε σαν αποτέλεσμα μίας πράξης ή παράλειψης του υπαλλήλου ή πράκτορα που έγινε με την πρόθεση να προξενηθεί ζημία ή από βαριά αμέλεια και με γνώση ότι πιθανόν να προξενηθεί ζημία*»<sup>384</sup>.

Παράλληλα, ο πλοίαρχος συνδέεται με τον θαλάσσιο μεταφορέα με σχέση προστηθέντος – προστήσαντος αντίστοιχα. Το λειτούργημα του πρώτου, ναί μεν είναι πολύπλευρο, και περιλαμβάνει ευρείες εκ του νόμου απονεμηθείσες εξουσίες, οι οποίες φαίνεται να τον θέτουν εκτός της εξουσίας του θαλάσσιου επιχειρηματία, όλες όμως οι εξουσίες αυτές, στην πραγματικότητα πηγάζουν από την σύμβαση ναυτολογήσεως που έχει συναφθεί μεταξύ τους, ασκούνται δε επί τη βάσει αυτής και σε σχέση με το έργο που η σύμβαση αυτή τάσσεται να

<sup>380</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., II, σελ. 371

<sup>381</sup> Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., II, σελ. 371

<sup>382</sup> βλ. supra, 9.2., σελ. 67 επ.

<sup>383</sup> Βλ. Κιάντου – Παμπούκη, ό.π. Τόμος II, σελ. 498-499, όπου αναφέρεται ότι: «[...]Υπενθυμίζουμε ότι το αυθεντικό κείμενο της αρχικής Σύμβασεως του 1924 (Κανόνες Χάγης) είναι διατυπωμένο στη γαλλική γλώσσα, ενώ τα αυθεντικά κείμενα των δύο τροποποιητικών αυτής Πρωτοκόλλων είναι διατυπωμένα στη γαλλική και στην αγγλική γλώσσα.[...]Το γαλλικό και μόνο αυθεντικό κείμενο του άρθρου 4 παρ. 2 περ. ιζ, χρησιμοποιεί τους όρους «agents ou préposés», που σημαίνουν «πράκτορες ή προστηθέντες» - και που, εντούτοις, αποδόθηκαν επισήμως ως «πράκτορες ή εκπρόσωποι». Η ελληνική απόδοση των διατάξεων του άρθρου 4β, όμως, βασίστηκε στο αγγλικό κείμενο (αρ. 3 παρ. 2 ν. 2107/1992. Ειδικότερα, δε, ως «υπάλληλοι και πράκτορες» αποδόθηκαν οι αγγλικοί όροι «servants and agents» του κειμένου αυτού, ενώ το γαλλικό κείμενο χρησιμοποιεί τον όρο «préposés» που σημαίνει φυσικά τους «προστηθέντες»[...]. Όλα αυτά τα πρόσωπα, πράγματι, αποτελούν μια μεγάλη κατηγορία εργαζόμενων-βοηθητικών προσώπων, που συνδέονται με τον μεταφορέα με σύμβαση εξαρτημένης εργασίας. Είναι δε αδιανόητο να μην ευθύνεται ο μεταφορέας για τις πράξεις ή παραλείψεις όλων αυτών. Ο όρος «agents» εξάλλου, δεν σημαίνει μόνο τους πράκτορες, δεδομένου ότι ο ίδιος όρος στα αγγλοσαξωνικά δίκαιο χρησιμοποιείται για να υποδηλώσει εν γένει τους αντιπροσώπους».

<sup>384</sup> Αρ. 4β παρ. 3 ΚΧΒ

επιτελεί<sup>385</sup>. Το έργο δε αυτό, που αποτελεί την ουσία της σύμβασης ναυτολογήσεως είναι η επιμέλεια των συμφερόντων του πλοιοκτήτη με τον οποίο συμβλήθηκε<sup>386</sup>.

Επιπρόσθετα, από τις διατάξεις του άρθρου 49, παράγραφοι 1 και 2, προκύπτει ότι ο πλοιοκτήτης ευθύνεται όχι μόνο από τις δικαιοπραξίες που επιχειρεί ο πλοίαρχος αλλά και από τις αδικοπραξίες τις οποίες διαπράττει κατά την εκτέλεση των ανατεθειμένων σε αυτόν καθηκόντων<sup>387</sup>. Εξάλλου, το ίδιο ορίζεται εμμέσως και στην διάταξη του άρθρου 4 παρ. 2 περ. α' των ΚΧΒ, κατά την οποία, ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο ευθύνονται για απώλεια ή βλάβη που προκύπτει από «πράξη, παράλειψη ή αμέλεια του πλοιάρχου...σχετικά με τη διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου»<sup>388</sup>. Από την διάταξη αυτή, συνάγεται εξ αντιδιαστολής ότι, με εξαίρεση τα ναυτικά πταίσματα, ο μεταφορέας και το πλοίο ευθύνονται για τις πράξεις ή παραλείψεις ή αμέλειες του πλοιάρχου, που αφορούν την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου (εμπορικά ή διοικητικά ή διαχειριστικά πταίσματα).

Αν συντρέξουν οι ως άνω προϋποθέσεις, ο θαλάσσιος μεταφορέας θα ευθύνεται απέναντι στον ζημιωθέντα αντισυμβαλλόμενο του για τις ζημίες που προκάλεσε ο πλοίαρχος ως προστηθείς του πρώτου, επί του μεταφερόμενου φορτίου (βλάβη ή απώλεια αυτού) κατά την εκτέλεση του μέρους της σύμβασης που αναλαμβάνει ως αντιπρόσωπος του θαλάσσιου μεταφορέα. Η ευθύνη του τελευταίου για τις ζημίες αυτές είναι αντικειμενική, δεν προϋποθέτει δηλαδή και ίδιο αυτού πταίσμα, παρά θεμελιώνεται ευθύνη του επειδή έφταιξε ο πλοίαρχος ως βοηθός εκπλήρωσής του, το πταίσμα του οποίου εξομοιώνεται με πταίσμα του μεταφορέα κατ' άρθρο 132 παρ. 5 ΚΙΝΔ, ομοίως δε και κατ' άρθρο 4 παρ. 2 περ. α' ΚΧΒ.

Τέλος, ο μεταφορέας υπέχει και αντικειμενική ευθύνη λόγω αδικοπραξίας του πλοιάρχου, σύμφωνα με τις διατάξεις περί αδικοπραξιών και δη, του άρθρου 922 ΑΚ<sup>389</sup>. Συγκεκριμένα, εφόσον λάβει χώρα παράνομη και υπαίτια συμπεριφορά του πλοιάρχου, κατά τα άρθρα 914 ή 919 ΑΚ, ήτοι αδικοπραξία του, σύμφωνα και με τα οριζόμενα, ως προελέχθη, στο άρθρο 49 παρ. 2 ΚΙΝΔ, γεννάται εις ολόκληρον ευθύνη του πλοιάρχου και του συμβατικού μεταφορέα (926 ΑΚ)<sup>390</sup>. Η κατά τα ανωτέρω αδικοπραξία θα πρέπει να τελείται κατά την «υπηρεσία» του πλοιάρχου, να βρίσκεται δηλαδή σε εσωτερική συνάφεια με την εκτέλεση της υποθέσεως που του έχει ανατεθεί από τον προστήσαντα και συγχρόνως να ανήκει στους τυπικούς κινδύνους που συνδέονται με την υπόθεση που του έχει ανατεθεί<sup>391</sup>. Επί παραδείγματι, ο πλοίαρχος που αναλαμβάνει την εκτέλεση του ταξιδιού, ήτοι του συμφωνημένου πλου για την μεταφορά του φορτίου, έστω ότι μεταφέρει ιδιαίτερα ευαίσθητο φορτίο, το οποίο ρητά έχει δηλωθεί ότι δεν πρέπει να έρθει σε επαφή με νερό, τελεί αδικοπραξία, με βαριά έστω αμέλεια, όταν παρεκκλίνει της πορείας του, με σκοπό να παράσχει βοήθεια σε έτερο πλοίο, το οποίο βρίσκεται σε κίνδυνο εν μέσω έντονης καταιγίδας στη θάλασσα.

---

<sup>385</sup> Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος ΙΙ, σελ. 505

<sup>386</sup> Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος Ι, σελ. 199

<sup>387</sup> Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος ΙΙ, σελ. 505

<sup>388</sup> Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος ΙΙ, σελ. 505 και άρθρο 4 παρ. 2 περ. α' ΚΧΒ

<sup>389</sup> ΑΚ 922: «Ο κύριος ή ο προστήσας κάποιον άλλον σε μια υπηρεσία ευθύνεται για τη ζημία που ο υπηρέτης ή ο προστηθείς προξένησε σε τρίτον παράνομα κατά την υπηρεσία του.»

<sup>390</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π. σελ. 664

<sup>391</sup> Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος ΙΙ, σελ. 504, με τις σχετικές υποσημειώσεις.

Αξίζει να αναφερθεί, τέλος, ότι, με βάση την ερμηνεία του άρθρου 922 ΑΚ, γίνεται δεκτό ότι επί αντιπροσωπεύσεως εκ του νόμου, ο αντιπροσωπευόμενος δεν ευθύνεται για τις αδικοπραξίες του νόμιμου αντιπροσώπου του<sup>392</sup>. Εν προκειμένω, ο πλοίαρχος είναι μεν νόμιμος εκπρόσωπος του μεταφορέα. Σύμφωνα, λοιπόν με την ανωτέρω ερμηνεία, ο μεταφορέας δεν θα έπρεπε να ευθύνεται για τις αδικοπραξίες του πλοίαρχου<sup>393</sup>. Ωστόσο, δίνεται προτεραιότητα στο ειδικότερο εφαρμοστέο, εν προκειμένω δίκαιο του ΚΙΝΔ, καθώς και στους Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, εν συγκρίσει με τις γενικότερες διατάξεις του Αστικού Κώδικα περί αδικοπραξιών<sup>394</sup>.

Από τον συνδυασμό των ανωτέρω, προκύπτει, συνεπώς ότι ενδέχεται να θεμελιωθεί συρροή νόμιμων βάσεων ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα, ήτοι, τόσο ενδοσυμβατικής έναντι των αντισυμβαλλομένων του, συμφερόντων του φορτίου, από την ζημία λόγω απώλειας ή βλάβης σε αυτό, που προκλήθηκε από πταίσμα του προστηθέντος αυτού πλοίαρχου, όσο και αδικοπρακτικής με βάση το άρθρο 922 ΑΚ, εφόσον η πράξη αυτή του πλοίαρχου είναι και παράνομη. Αξιώσεις, δε, του πλοιοκτήτη/εφοπλιστή κατά του πλοίαρχου με αιτία τις αδικοπραξίες που τελεί κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του υπόκεινται, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 281 παρ. 2 ΚΙΝΔ, σε ενιαύσια παραγραφή, η οποία αρχίζει μόλις λήξει το έτος εντός του οποίου συμπίπτει η έναρξή της, σύμφωνα με τα οριζόμενα στα άρθρα 251 και 252 ΑΚ, στα οποία παραπέμπει η διάταξη του άρθρου 284 παρ. 1 ΚΙΝΔ.

#### **10.2.1. Προστασία των προστηθέντων**

Το άρθρο 4β των ΚΧΒ, περιέλαβε ειδική ρύθμιση για την περίπτωση συνδρομής συμβατικής και αδικοπρακτικής ευθύνης στη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων, προβλέποντας ότι οι ενστάσεις και τα προβλεπόμενα στην Σύμβαση αυτή<sup>395</sup> όρια ευθύνης «θα ισχύουν για κάθε αξίωση κατά του μεταφορέα σχετικά με απώλεια ή ζημία σε εμπορεύματα που καλύπτονται από σύμβαση μεταφοράς είτε η αγωγή θεμελιώνεται σε συμβατική ευθύνη είτε σε εξωσυμβατική ευθύνη».

Η ίδια προστασία, επεκτείνεται μέσω της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου, και στους προστηθέντες του μεταφορέα<sup>396</sup>, με εξαίρεση, ωστόσο τους τρίτους συμβαλλόμενους (ελεύθερους επαγγελματίες). Έτσι, «αν τέτοια αξίωση προβληθεί κατά υπαλλήλου ή πράκτορα του μεταφορέα, ο υπάλληλος ή πράκτορας αυτός, με την προϋπόθεση ότι δεν είναι τρίτος συμβαλλόμενος, μπορεί να προτείνει τις ενστάσεις και τα όρια ευθύνης, που δικαιούται να επικαλεσθεί ο μεταφορέας σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση»<sup>397</sup>. Συνεπώς, τα πρόσωπα αυτά, όταν ενάγονται κατά τις διατάξεις της αδικοπραξίας, νομιμοποιούνται να προβάλουν τις ενστάσεις που οι ΚΧΒ επιφυλάσσουν στον μεταφορέα (π.χ. παραγραφή, ποσοτικός περιορισμός ευθύνης, εξαιρούμενοι κίνδυνοι του αρ. 4 παρ. 2, ακόμη κι αν προκαλούνται από προσωπικό τους πταίσμα). Η διάταξη αυτή, πράγματι, εξομοιώνει το μέτρο ευθύνης στη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων, ανεξάρτητα αν αυτή πηγάζει από συμβατικές παραβάσεις ή από αδικοπραξίες, τούτο, μάλιστα, ευλόγως, όπως φαίνεται και από

---

<sup>392</sup> Κιάντου – Παμπούκη, ό.π. Τόμος II, σελ. 504

<sup>393</sup> Κιάντου – Παμπούκη, ό.π. Τόμος II, σελ. 504

<sup>394</sup> Κιάντου – Παμπούκη, ό.π. Τόμος II, σελ. 504

<sup>395</sup> ενν. Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών 1924, η οποία μετέπειτα, μαζί με τα τροποποιητικά αυτής Πρωτόκολλα έλαβαν την ονομασία «Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ»

<sup>396</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π., σελ. 675

<sup>397</sup> αρ. 4β παρ. 2 ΚΧΒ

πλευράς νομολογίας<sup>398</sup>, διότι στην αντίθετη περίπτωση θα παρέμειναν ανεφάρμοστες οι ευεργετικές υπέρ του μεταφορέα και των προστηθέντων του διατάξεις της ναυτικής νομοθεσίας – εν προκειμένω των ΚΧΒ – αφού η εκ μέρους του ζημιωθέντος επιλογή της αξιώσεως από αδικοπραξία θα διατηρούσε ακέραια την ευθύνη του μεταφορέα από τα ίδια πραγματικά περιστατικά που συνιστούν και παράβαση συμβάσεως<sup>399</sup>. Σε ό, τι δε, αφορά το θέμα της παραγραφής, ρητά ορίζεται στη διάταξη της παραγράφου 6 εδ. δ' άρθρου 3 ΚΧΒ, ο μεταφορέας και το πλοίο θα απαλλάσσονται σε κάθε περίπτωση από οποιαδήποτε ευθύνη σχετικά με τα εμπορεύματα, εφόσον δεν έχει εγερθεί αγωγή εντός ενός έτους από την παράδοσή τους ή από την ημερομηνία που θα έπρεπε αυτά να είχαν παραδοθεί. Η εν λόγω προθεσμία παραγραφής δύναται, σύμφωνα με το εδ. ε' της ίδιας διάταξης, να παραταθεί.

### 10.2.2. Ρήτρα “Himalaya” στη φορτωτική

Η ρήτρα “Himalaya” προβλέπεται στις φορτωτικές ή συμβάσεις μεταφοράς και εκφράζεται προς όφελος τρίτου που δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης, ήτοι εν προκειμένω του πλοιάρχου, του πληρώματος, των πρακτόρων του πλοιοκτήτη<sup>400</sup>, ακόμη δε, και των λιμενεργατών, οι οποίοι εξαιρούνται από την πρόβλεψη του άρθρου 4β ΚΧΒ.

Η ρήτρα αντλεί την ονομασία της από την υπόθεση Adler v. Dickson, [1954] Lloyd’s Rep 267, η οποία εισήχθη ενώπιον του English and Wales Court of Appeal. Σύμφωνα με αυτήν, η επιβάτης του επιβατηγού ατμόπλοιου SS Himalaya, άσκησε αγωγή κατά του πλοιάρχου και του λεμβούχου του ως άνω πλοίου, για την αποκατάσταση των τραυματισμών της που προκλήθηκαν από αμέλεια των υπαλλήλων της πλοιοκτήτριας εταιρείας, όταν έπεσε από την σκάλα του πλοίου, την οποία δεν είχαν ασφαλίσει σωστά. Η Adler αναγνώρισε ότι η ρήτρα απαλλαγής στη σύμβαση μεταφοράς θα προστάτευε την πλοιοκτήτρια εταιρεία από την ευθύνη αν την είχε μηνύσει. Το ερώτημα ήταν αν ο πλοίαρχος ή ο λεμβούχος προστατεύονταν επίσης από την ίδια ρήτρα. Η Adler ισχυρίστηκε ότι οι εναγόμενοι, δεν ήταν συμβαλλόμενοι στη σύμβαση μεταφοράς, και συνεπώς, δεν μπορούν να ωφεληθούν από την ρήτρα απαλλαγής, ομοίως δε έκρινε και το δικαστήριο, κάνοντας δεκτή την αγωγή της Adler κατά του πλοιάρχου και του λεμβούχου<sup>401</sup>.

Έκτοτε η ρήτρα Himalaya, τίθεται σε φορτωτικές και συμβάσεις μεταφοράς<sup>402</sup>, με σκοπό την προστασία των τρίτων, μη συμβαλλόμενων στην σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, μερών,

---

<sup>398</sup> Εδώ η Κιάντου – Παμπούκη παραθέτει σειρά αποφάσεων επί του θέματος, βλ. Τόμος II, σελ. 514, υποσημείωση 6 και 7

<sup>399</sup> Κιάντου – Παμπούκη, ό.π. σελ. 515-516

<sup>400</sup> Βικιπαίδεια, *Himalaya clause*.

<sup>401</sup> όπως προβλέπεται σε Adler v. Dickson, [1954] Lloyd’s Rep 267, Case summary διαθέσιμη στο <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff87960d03e7f57ec1111>

<sup>402</sup> Wikipedia, ό.π. όπου αναφέρεται το εξής παράδειγμα διατύπωσης ρήτρας Himalaya: “It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the carrier (including every independent contractor from time to time employed by the carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the shipper, consignee or owner of the goods or to any holder of this Bill of Lading for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment and, without prejudice to the generality of the foregoing provisions of this clause, every exemption, limitation, condition and liberty herein contained and every right, exemption from liability, defense and immunity of whatsoever nature applicable to the carrier or to which the carrier is entitled hereunder shall also be available and shall extend to protect every such servant or agent of the carrier acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing provisions of this clause the carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who are or might be his servants or agents from time to time (including independent

όπως ο πλοίαρχος, και την επέκταση των διατάξεων απαλλαγής και περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα και στους υπαλλήλους και πράκτορες του θαλάσσιου μεταφορέα<sup>403</sup>, συμπεριλαμβανομένων στα ωφελούμενα από τη ρήτρα αυτή πρόσωπα, και των ανεξάρτητων τρίτων ελεύθερων επαγγελματιών (π.χ. λιμενεργατών), για τους οποίους δεν εφαρμόζεται η ανωτέρω αναλυθείσα διάταξη του άρθρου 4β παρ. 2 ΚΧΒ.

### **10.3. Νόμιμος λόγος ευθύνης – Πταίσμα των προστηθέντων με συνέπεια βλάβη/απώλεια φορτίου**

Ως νόμιμος λόγος αδικοπρακτικής ευθύνης του πλοίαρχου, και στην περίπτωση της θαλάσσιας μεταφοράς, ορίζεται το προσωπικό πταίσμα του, ήτοι η παράνομη και υπαίτια πράξη του αδικοπρακτική συμπεριφορά του, οφειλόμενη σε δόλο του ή σε βαριά αμέλεια κατ' άρθρο 190 παρ. 2 ΚΙΝΔ, και την πρόβλεψη του αρ. 4 παρ. 2 περ. α' ΚΧΒ. Για τον εντοπισμό της πταισματικής συμπεριφοράς, θα πρέπει να γίνει μνεία στις υποχρεώσεις που αναλαμβάνει ο εκναυλωτής, όπως ορίζονται στο αρ. 3 παρ. 2 των ΚΧΒ.

Ενδοσυμβατική ευθύνη του πλοίαρχου απευθείας δεν προβλέπεται, ωστόσο το πταίσμα του αποτελεί νόμιμο λόγο ενδοσυμβατικής ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα, ο οποίος έχει αναλάβει συμβατικές υποχρεώσεις κατά τα οριζόμενα στο αρ. 3 παράγραφοι 1 και 2 ΚΧΒ. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την σχετική διάταξη, η βασική ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα, αφορά τις ζημιές που προέρχονται από απώλεια ή βλάβη των μεταφερόμενων πραγμάτων, για τα οποία υποχρεούται κατά τα οριζόμενα στη διάταξη του αρ. 3 παρ. 2 ΚΧΒ να επιδεικνύει προσήκουσα επιμέλεια για την ασφαλή μεταφορά τους και εν γένει επιμελή μεταχείριση τους.

Όπως προελέχθη<sup>404</sup>, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ήτοι της μεταφοράς του φορτίου, η υποχρέωση του περί μέριμνας επί του φορτίου μετακυλιέται στον πλοίαρχο και ασκείται από αυτόν ως αντιπρόσωπος του θαλάσσιου μεταφορέα, ο οποίος μεριμνά για την ομαλή εκτέλεση της σύμβασης στο χρονικό αυτό διάστημα, ήτοι την ασφαλή μεταφορά του φορτίου. Σε περίπτωση, ωστόσο, που η συμπεριφορά του οδηγήσει στην πλημμελή εκτέλεση της σύμβασης και, κατά συνέπεια, στην βλάβη ή απώλεια του μεταφερόμενου φορτίου, ο θαλάσσιος μεταφορέας θα ευθύνεται έναντι των ζημιωθέντων αντισυμβαλλομένων του, για το πταίσμα του προστηθέντος του, πλοίαρχου, υπό την προϋπόθεση ότι δεν πρόκειται για ναυτικό πταίσμα αυτού σχετιζόμενο με την διακυβέρνηση του πλοίου<sup>405</sup>, αλλά εμπορικό, σχετιζόμενο με την εκτέλεση της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς, κατά τα οριζόμενα και εξ αντιδιαστολής ερμηνευόμενα στο άρθρο 4 παρ. 2 περ. α' ΚΧΒ και συμπληρωματικά στο άρθρο 132 παρ. 5 εδ. α' ΚΙΝΔ.

Επιπλέον, στην σχετική υποχρέωση του μεταφορέα περί μέριμνας για το φορτίο, εντάσσεται πλέον δύναμει της διάταξης της παραγράφου 4 άρθρου 135 ΚΙΝΔ, και η μέριμνα για

---

*contractors as aforesaid) and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to the contract in or evidenced by this Bill of Lading."*

<sup>403</sup> Καλλιόπη Κλεισά, *Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα. Σύγκριση των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίμπυ με τους Κανόνες του Ρότερνταμ*, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Μεταπτυχιακό πρόγραμμα «Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο – Ν.Α.Μ.Ε.», Χίος 2019, σελ. 60

<sup>404</sup> βλ. *supra* 9.3., σελ. 69

<sup>405</sup> Για τη διάκριση μεταξύ εμπορικού και ναυτικού πταίσματος βλ. και *infra* 10.3.1., σελ. 80

την καλή κατάσταση των εμπορευματοκιβωτίων, στις περιπτώσεις όπου αυτά παρέχονται από τον ίδιο<sup>406</sup>. Ζημία των πραγμάτων που προκαλείται λόγω ελαττωμάτων ή λειτουργικών πλημμελειών των εμπορευματοκιβωτίων συνιστά παραβίαση της υποχρέωσης μέριμνας για το φορτίο και γεννά ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα, ομοίως δε και στην περίπτωση της εγκιβωτίωσης, όταν αυτή διενεργείται από τον ίδιο.

Τέλος, νόμιμο λόγο ευθύνης του μεταφορέα εισάγει και η νέα ρύθμιση του άρθρου 133 ΚΙΝΔ, για τη μη εκτέλεση της μεταφοράς εντός του συμφωνημένου χρόνου, ο οποίος γεννάται στην περίπτωση της παρέκκλισης του πλοίου από την συμφωνημένη πορεία, πράξη που, κατά την κοινή λογική, μπορεί να διενεργηθεί μόνο από τον πλοίαρχο, επισύροντας στη συνέχεια την ευθύνη του μεταφορέα, στο πλαίσιο της μεταξύ τους σχέσης πρόσθησης<sup>407 408</sup>.

### **10.3.1. Διάκριση μεταξύ ναυτικού και εμπορικού πταισίματος**

Με αγγλοσαξωνική καταγωγή και αντίστοιχη ρύθμιση στην Αμερικάνικη Harter Act του 1983, το πταίσμα σχετικά με την «διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου», ευρύτερα γνωστό ως «ναυτικό πταίσμα», συνιστά ίσως το πιο αναγνωρίσιμο δομικό χαρακτηριστικό του καθεστώτος των ΚΧΒ<sup>409</sup>. Το ναυτικό πταίσμα αντιδιαστέλλεται προς το εμπορικό, με την έννοια ότι το μεν πρώτο αφορά το συμφέρον του πλοίου, το δε δεύτερο το συμφέρον του φορτίου<sup>410</sup>. Το κατά πόσον μια πράξη ή παράλειψη εμπίπτει στη μία ή την άλλη κατηγορία έχει μεγάλη σημασία από άποψη εννόμων συνεπειών, διότι εάν η ζημιογόνος πράξη/παράλειψη των προστηθέντων χαρακτηριστεί ως ναυτικό πταίσμα, θα οδηγήσει στην απαλλαγή του μεταφορέα, ενώ αντιθέτως αν χαρακτηριστεί εμπορικό πταίσμα, θα παράξει ευθύνη αυτού<sup>411</sup>.

Σε πρώτο επίπεδο, η έννοια του ναυτικού πταισίματος οριοθετείται με βάση τους όρους που χρησιμοποιεί ο διεθνής νομοθέτης: πράξη ή παράλειψη σχετικά με τη διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου<sup>412</sup>. Η διακυβέρνηση (navigation) είναι εξ ορισμού σαφής, αναφέρεται στην ναυτική – τεχνική οδήγηση του πλοίου και την εν γένει διεξαγωγή του πλου και δεν δημιουργεί ερμηνευτικές δυσκολίες<sup>413</sup>. Δεν συμβαίνει το ίδιο με τον όρο «χειρισμός» του πλοίου: ο όρος αυτός καταλαμβάνει τη λειτουργία του μηχανολογικού, ηλεκτρολογικού και λοιπού εξοπλισμού καθώς και των εξαρτημάτων του πλοίου, ανεξαρτήτως αν διενεργείται ή όχι πλους<sup>414</sup>.

Όταν γεννάται αμφιβολία ως προς τον νομικό χαρακτηρισμό της πράξης, προκρίνεται η αναζήτηση του σκοπού της πράξης ως κριτηρίου για την οριοθέτηση του ναυτικού πταισίματος<sup>415</sup>. Έτσι, αν ο σκοπός ενδιαφέρει άμεσα το πλοίο, αυτή εμπίπτει στην έννοια του ναυτικού πταισίματος, ενώ αν ενδιαφέρει το φορτίο, το πταίσμα χαρακτηρίζεται εμπορικό. Στην περίπτωση, δε, που η πράξη ενδιαφέρει τόσο το πλοίο, όσο και το φορτίο, θα αναζητείται ο κύριος σκοπός

---

<sup>406</sup> ΑιτΕκθ v.5023/2023, άρ. 135, σελ. 170-171

<sup>407</sup> Κιάντου – Παμπούκη, ό.π. Τόμος II, σελ. 498

<sup>408</sup> βλ. και *infra*, 10.5, σελ. 82-83

<sup>409</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π., σελ. 683, με τις σχετικές υποσημειώσεις.

<sup>410</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π., σελ. 683

<sup>411</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π., σελ. 683

<sup>412</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π., σελ. 683

<sup>413</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π., σελ. 683

<sup>414</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π., σελ. 683

<sup>415</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π., σελ. 683, με μνεία σε Κιάντου – Παμπούκη, II και Ανδρέοπουλο, βλ. υποσημείωση 1138

αυτής<sup>416</sup>. Εν αμφιβολία, ωστόσο, η ερμηνεία πρέπει να είναι συσταλτική του πεδίου εφαρμογής του ναυτικού πταιίσματος, για το λόγο ότι πρόκειται για ρύθμιση εισάγουσα εξαίρεση από τον κανόνα της αναγκαστικής ευθύνης του μεταφορέα<sup>417</sup>.

#### 10.4. Απαλλακτικές αιτίες

Όπως προαναφέρθηκε<sup>418</sup>, ο διεθνής νομοθέτης καθόρισε τις βασικές υποχρεώσεις και την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα με διατάξεις αναγκαστικού δικαίου, κηρύσσοντας άκυρες τυχόν ρήτρες για τον αποκλεισμό ή τον περιορισμό της ευθύνης του, με εξαίρεση τις απαλλακτικές ρήτρες που ο ίδιος συμπεριέλαβε ως κομμάτι της Σύμβασης, ως αντιστάθμισμα στην αναγκαστική ευθύνη του μεταφορέα, προβλέποντας το ανεύθυνό του, όταν η ζημία επί του μεταφερόμενου φορτίου συμβαίνει υπό ορισμένες περιοριστικά απαριθμούμενες στο άρθρο 4 παρ. 2 ΚΧΒ περιπτώσεις.

Σε ό, τι αφορά τους προστηθέντες του, ο θαλάσσιος μεταφορέας, υπέχει καταρχάς ευθύνη για τις πράξεις των προσώπων που χρησιμοποιεί για την εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς, πλην όμως ρητά απαλλάσσεται, σύμφωνα με τα όσα ορίζει η διάταξη της παραγράφου 2 περ. α' του άρθρου 4 ΚΧΒ, για οποιαδήποτε πράξη των προσώπων αυτών, μεταξύ των οποίων και ο πλοίαρχος, η οποία συνιστά ναυτικό πταίσμα<sup>419</sup>.

Από την ευθύνη του για ζημία στο μεταφερόμενο φορτίο απαλλάσσεται ο μεταφορέας και αν αυτή προκλήθηκε λόγω διάσωσης ή με πρόθεση τη διάσωση ζωής ή πραγμάτων στη θάλασσα<sup>420</sup>. Η εν λόγω απαλλακτική αιτία, όπως αναλύθηκε<sup>421</sup>, αφορά, στην πραγματικότητα, τον μεταφορέα, ως προστήσαντα του πλοίαρχου, ο οποίος είναι επιφορτισμένος με την υποχρέωση παροχής βοήθειας ή διάσωσης σε κινδυνεύουσα ανθρώπινη ζωή ή περιουσία στη θάλασσα, ταυτόχρονα δε, είναι αυτός που στην πραγματικότητα εκτελεί τη σύμβαση της θαλάσσιας μεταφοράς κατ' αυτό το στάδιο, ήτοι της εν τοις πράγμασι μεταφοράς του φορτίου δια θαλάσσης.

Προς την ίδια κατεύθυνση, συνηγορεί και το άρθ. 4 παρ. 4 ΚΧΒ, απαλλάσσοντας τον μεταφορέα από την ευθύνη λόγω μη εκτέλεσης της σύμβασης εντός του συμβατικώς προβλεφθέντος χρόνου, εάν αυτή επήλθε ως αποτέλεσμα της γενόμενης παρέκκλισης εξαιτίας διάσωσης ή με πρόθεση τη διάσωση ανθρώπινης ζωής ή περιουσίας. Το ανεύθυνο που προβλέπεται στην διάταξη του άρθ. 4 παρ. 2 περ. ιβ καλύπτει πέρα από ζημίες που προκλήθηκαν εξαιτίας διενέργειας πράξεων διάσωσης, και τις ζημίες από πράξεις που αποτέλεσαν απόπειρα απλώς διάσωσης ανθρώπων ή πραγμάτων στη θάλασσα, χωρίς να απαιτείται δηλαδή, οι τελευταίες να είχαν και «ωφέλιμο» αποτέλεσμα<sup>422</sup>. Αυτό συμπεραίνεται και αν ληφθεί υπόψη η διατύπωση του αυθεντικού κειμένου του οικείου άρθρου των Κανόνων Χάγης – Βίσμπυ, στη γαλλική γλώσσα, όπου αναφέρεται σε «sauvetage ou tentative de sauvetage des vies ou de biens

---

<sup>416</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π., σελ. 683, με μνεία σε Κιάντου – Παμπούκη, ΙΙ και Κοροτζή, βλ. υποσημείωση 1139

<sup>417</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π., σελ. 683, με μνεία Ανδρεόπουλο, βλ. υποσημείωση 1145

<sup>418</sup> βλ. supra 10.1.1. σελ. 73

<sup>419</sup> κατά τα οριζόμενα σε 10.3.1., βλ. supra, σελ. 80

<sup>420</sup> Αρ. 4 παρ. 2 περ. ιβ' ΚΧΒ

<sup>421</sup> βλ. supra 9.4. σελ. 69

<sup>422</sup> Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος ΙΙ, σελ. 552



en mer», περιγράφοντας, συνεπώς, το ανεύθυνο ως «διάσωση ή απόπειρα διασώσεως ζωής ή πραγμάτων στη θάλασσα»<sup>423</sup>, όπως επιβάλλεται να διαβάζεται και η ελληνική απόδοση.

### 10.5. Καλυπτόμενες ζημίες

Οι κατηγορίες ζημιών που αποκαθίστανται σε περίπτωση κατάφασης ευθύνης του μεταφορέα αποσαφηνίζονται στη διάταξη της παραγράφου 4 του άρθρου 132 ΚΙΝΔ. Σύμφωνα με τα εκεί οριζόμενα, η ευθύνη του μεταφορέα καταλαμβάνει την βλάβη ή απώλεια των μεταφερόμενων πραγμάτων αυτή καθαυτή, καθώς και κάθε άλλη ζημία σχετική με την απώλεια ή βλάβη<sup>424</sup> των πραγμάτων που προκλήθηκε από την παραλαβή των πραγμάτων προς μεταφορά, μέχρι την παράδοση αυτών αλλά και στα ακραία στάδια, δυνάμει της πρόβλεψης της παραγράφου 2 του ιδίου άρθρου. Όπως προκύπτει από την διατύπωση της διάταξης, ο νομοθέτης συμπεριλαμβάνει στην αποκαταστατέα ζημία τόσο την θετική ζημία, όσο και τα διαφυγόντα κέρδη<sup>425</sup>.

Επιπροσθέτως, κατά ρητή νομοθετική πρόβλεψη καλύπτεται και η ζημία από καθυστέρηση, είτε αυτή προκαλεί ζημία στα πράγματα είτε συνίσταται σε αμιγώς οικονομική ζημία, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις ευθύνης του άρθρου 133<sup>426</sup>. Με την εν λόγω διάταξη, αίρεται η μέχρι τότε υφιστάμενη αμφισβήτηση για το κατά πόσον η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα καλύπτει και την αποκατάσταση ζημιών από καθυστέρηση στην εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς, και με ποια νομική βάση (ΚΧΒ ή εθνικό δίκαιο)<sup>427</sup>. Θεσπίζεται νόμιμος λόγος ευθύνης για τη μη εκτέλεση της μεταφοράς εντός του συμφωνημένου χρόνου, ή ελλείψει τέτοιας συμφωνίας, εντός του απαιτούμενου από τις περιστάσεις εύλογου χρόνου. Σαφώς, σύμφωνα με τα προεκτεθέντα, είναι δυνατό ο μεταφορέας να θεμελιώσει το ανεύθυνό του, κατά τα οριζόμενα στην διάταξη του άρθρου 4 παρ. 4 ΚΧΒ.

Στην περίπτωση της υπαίτιας καθυστέρησης, ο μεταφορέας οφείλει να αποκαταστήσει κάθε ζημία προκαλούμενη αιτιωδώς από την καθυστέρηση, συμπεριλαμβανομένης της θετικής και αποθετικής ζημίας, προκυπτομένου ότι πέραν της θετικής ζημίας που είναι ήδη εντός των καλυπτόμενων δυνάμει των διατάξεων των ΚΧΒ, καλύπτεται και η αμιγώς οικονομική ζημία του κομιστή της φορτωτικής ή του νομιμοποιούμενου στην παραλαβή του φορτίου προσώπου<sup>428</sup>. Ωστόσο, η ευθύνη του μεταφορέα διαγράφεται ως νόθος αντικειμενική, με δυνατότητα επίκλησης εκ μέρους του των λόγων απαλλαγής που προβλέπονται στο άρθρο 4 παρ. 2 ΚΧΒ<sup>429</sup>, ενώ, ταυτόχρονα η πρόβλεψη του άρθρου 4 παρ. 4 ΚΧΒ ορίζει ότι η καθυστέρηση που προκλήθηκε λόγω παρέκκλισης, εφόσον η τελευταία έγινε λόγω πράξεων διάσωσης ή με σκοπό να παρασχεθούν πράξεις διάσωσης σε ανθρώπινη ζωή ή περιουσία, η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς δεν θεωρείται εξ αυτού του λόγου παραβιασθείσα<sup>430</sup>.

---

<sup>423</sup> Κιάντου – Παμπούκη, ό.π., Τόμος II, σελ. 552, με μνεία σε Κορότζη, βλ. υποσημείωση 9

<sup>424</sup> Βλ. supra 9.5. για την ανάλυση των όρων «βλάβη» και «απώλεια», σελ. 70-71

<sup>425</sup> Βλ. supra 9.5., σελ. 70-71

<sup>426</sup> ΑιτΕκθ v. 5023/2023, αρ. 132, σελ. 169

<sup>427</sup> ΑιτΕκθ v. 5023/2023, αρ. 133, σελ. 170-171

<sup>428</sup> ΑιτΕκθ v. 5023/2023, αρ. 133, σελ. 170-171

<sup>429</sup> ΑιτΕκθ v. 5023/2023, αρ. 133, σελ. 170-171

<sup>430</sup> Αρ. 4 παρ. 4 ΚΧΒ

## 10.6. Περιορισμός ευθύνης

Ο περιορισμός της ευθύνης αποτελεί απόκλιση του κανόνα της πλήρους αποκατάστασης του ζημίας του ζημιωθέντος που υιοθετείται το ιδιωτικό μας δίκαιο, το δε σχετικό δικαίωμα περιορισμού παρέχεται στον θαλάσσιο μεταφορέα ως αντιστάθμισμα έναντι της διεπόμενης από διατάξεις αναγκαστικού δικαίου ευθύνης του. Η νέα ρύθμιση του άρθρου 138 ΚΙΝΔ, ρυθμίζει το δικαίωμα ατομικού περιορισμού του μεταφορέα, σε αντιδιαστολή με τον συνολικό περιορισμό ευθύνης που υιοθετεί η ΔΣ του Λονδίνου 1976/1996 ως γενική ρύθμιση με βάση αναφοράς τις σχετικές διατάξεις των Κανόνων Χάγης – Βίσμπυ, συγκεκριμένα δε, την παράγραφο 5α του άρθρου 4. Σύμφωνα δε, με τα όσα προαναφέρθηκαν<sup>431</sup>, το δικαίωμα αυτό αναγνωρίζεται, δυνάμει της διάταξης του άρθρου 4β παρ. 2 ΚΧΒ, και στον πλοίαρχο, ως προστηθέντα του μεταφορέα.

Εκκινώντας από την ζημία που συνίσταται σε απώλεια ή βλάβη των μεταφερόμενων πραγμάτων, ο τρόπος υπολογισμού της ρυθμίζεται στους Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ και δη, στο άρθρο 4 παρ. 5 (β). Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη είναι δύο· αφενός, ο υπολογισμός της αξίας του μεταφερόμενου φορτίου πραγματοποιείται σε σχέση με την αξία που έχει αυτό στον τόπο και χρόνο που εκφορτώνονται από το πλοίο ή που θα έπρεπε να έχουν εκφορτωθεί σύμφωνα με της σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς<sup>432 433</sup> και, αφετέρου η αξία υπολογίζεται σύμφωνα με τη χρηματιστηριακή τιμή για το εκάστοτε εμπόρευμα. ή αν δεν υπάρχει τέτοια τιμή, σύμφωνα με την τρέχουσα τιμή στην αγορά, που εξομοιώνεται με την τιμολογιακή, ή εάν δεν υπάρχει καμία από τις δύο, θα υπολογίζεται με βάση τη συνήθη αξία των εμπορευμάτων του ίδιου είδους και ποσότητας<sup>434 435</sup>.

Επιπλέον, με την νέα ρύθμιση του άρθρου 138, ο εθνικός νομοθέτης εξειδικεύει το δικαίωμα περιορισμού επί ζημιών από καθυστέρηση, διακρίνοντας ανάλογα με το εάν προκλήθηκε μόνο οικονομική ζημία ή και απώλεια ή βλάβη των μεταφερόμενων πραγμάτων, συμπληρώνοντας, αντίστοιχα, τα παρακάτω προβλεπόμενα όρια ευθύνης<sup>436</sup>.

### 10.6.1. Ποσοτικά όρια ευθύνης και μονάδα υπολογισμού

Σύμφωνα με την ισχύουσα διατύπωση της παραγράφου 5α του άρθρου 4 περ. α' ΚΧΒ, τα ανώτατα ποσοτικά όρια αποζημίωσης λόγω βλάβης στο μεταφερόμενο φορτίο, ορίζονται στα 666,67 ΕΤΔ (Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα), ανά δέμα ή μονάδα, ή σε 2 ΕΤΔ ανά κιλό μικτού βάρους, ανάλογα με το ποιο εξ αυτών είναι ανώτερο<sup>437</sup>. Τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου<sup>438</sup>, ως μονάδα υπολογισμού των ανώτατων ορίων, δεν είναι υπαρκτό νόμισμα, αλλά μια σύγχρονη και διεθνώς αναγνωρισμένη μονάδα μέτρησης, της οποίας η αξία καθορίζεται σε ημερήσια βάση κατόπιν συνυπολογισμού της αξίας ισχυρών

---

<sup>431</sup> βλ. *supra*, 9.6., σελ. 71

<sup>432</sup> Αρ. 4 παρ. 5(β) εδ. α' ΚΧΒ

<sup>433</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, *ό.π.* σελ. 729

<sup>434</sup> Αρ. 4 παρ. 5 (β) εδ. β' ΚΧΒ

<sup>435</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, *ό.π.* σελ. 729

<sup>436</sup> ΑιτΕκθ v. 5023/2023, αρ. 133, σελ. 171

<sup>437</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, *ό.π.*, σελ. 736

<sup>438</sup> εφεξής «ΕΤΔ»

νομισμάτων(δολάριο, ευρώ, λίρα, γιέν και γουάν)<sup>439</sup>. Η επιδιωκόμενη αποζημίωση καταβάλλεται σε ημεδαπό νόμισμα, ήτοι, στην Ελλάδα, σε ευρώ, η δε μετατροπή αυτή θα γίνεται με γνώμονα την ισοτιμία που ισχύει κατά τον χρόνο εκφόρτωσης των πραγμάτων ή κατά το χρόνο που έπρεπε να λάβει χώρα η εκφόρτωση, όπως ορίζει η διάταξη του άρθρου 138 παράγραφος 4 ΚΙΝΔ.

Σε ό, τι αφορά την ευθύνη από καθυστέρηση, τα ποσοτικά όρια προβλέπονται στο άρθρο 138 παράγραφος 2 και 3 ΚΙΝΔ. Στην περίπτωση της αμιγώς οικονομικής ζημίας<sup>440</sup>, «η συνολική αποζημίωση δεν δύναται να υπερβεί ποσό ίσο με το τριπλάσιο του καταβλητέου ναύλου». Στην περίπτωση δε, που εξαιτίας της καθυστέρησης προκλήθηκε και απώλεια ή βλάβη στο φορτίο, ο εθνικός νομοθέτης παραπέμπει στα προβλεπόμενα στη διάταξη της παραγράφου 5α του άρθρου 4 ΚΧΒ ποσοτικά όρια<sup>441</sup>.

### **10.6.2. Βάσεις Υπολογισμού**

Οι βάσεις υπολογισμού του ποσοτικού περιορισμού ήταν το δέμα και η μονάδα. Σύμφωνα με την κρατούσα στο ελληνικό δίκαιο άποψη, δέμα, ως βάση περιορισμού είναι η αυθυπόστατη συσκευασία που καθιστά αδύνατη την διακρίβωση του περιεχομένου της με απλή επισκόπηση<sup>442</sup>. Αντιθέτως, ο όρος «μονάδα» υποδηλώνει το ασυσκευαστο πράγμα<sup>443</sup>, ενώ από την βάση αυτή περιορισμού ο νομοθέτης εξαιρεί τα χύδην φορτία, για τα οποία εφαρμόζεται αποκλειστικά, μετά την προσθήκη του με το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ, το κιλό, ο οποίος, επιπλέον δύναται να εφαρμοστεί εναλλακτικά με τις παραπάνω βάσεις, επί συσκευασμένων ή ασυσκευαστων προϊόντων. Κατόπιν, ο ζημιωθείς έχει την ευχέρεια να επιλέξει την βάση υπολογισμού που καταλήγει στο υψηλότερο όριο ευθύνης<sup>444</sup>.

### **10.6.3. Συμβατική και εκ του νόμου απόκλιση από τα προβλεπόμενα όρια**

Η παράγραφος 5α του άρθρου 4 ΚΧΒ, προβλέπει τρεις επιτρεπτές περιπτώσεις απόκλισης από τα ποσοτικά όρια που προαναφέρθηκαν. Ειδικότερα, προβλέπεται δυνατότητα απόκλισης όταν «η φύση και η αξία των εμπορευμάτων έχουν δηλωθεί από το φορτωτή πριν από τη φόρτωση και έχουν συμπεριληφθεί στη φορτωτική<sup>445</sup>», όταν έχει μεσολαβήσει συμφωνία «μεταξύ του μεταφορέα, πλοιάρχου, ή πράκτορα του μεταφορέα και του φορτωτή», δυνάμει της οποίας «έχουν οριστεί άλλα ανώτερα όρια από αυτά, που αναφέρονται στην περ. α' [...] υπό τον όρο ότι κανένα ανώτατο όριο που θα οριστεί κατ' αυτόν τον τρόπο δεν θα είναι κατώτερο από το ανάλογο μέγιστο<sup>446</sup>» που τίθεται από την ίδια τη σύμβαση στη διάταξη της ίδιας παραγράφου<sup>447</sup>, και τρίτον, όταν επέρχεται η απώλεια του δικαιώματος περιορισμού.

Με το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ, προστέθηκε στους προβλεπόμενους στις διατάξεις των παραγράφων 5α και 5η του άρθρου 4 ΚΧΒ λόγους ανατροπής των ποσοτικών ορίων και η

---

<sup>439</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π. , σελ. 736

<sup>440</sup> Αρ. 138 παρ. 2 ΚΙΝΔ

<sup>441</sup> Αρ. 138 παρ. 3 ΚΙΝΔ

<sup>442</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π. σελ. 737

<sup>443</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π. σελ. 739

<sup>444</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π. σελ. 740

<sup>445</sup> Αρ. 4 παρ. 5(α) ΚΧΒ

<sup>446</sup> Αρ. 4 παρ. 5(η) ΚΧΒ

<sup>447</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π. , σελ. 733

έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού<sup>448</sup>, η οποία προβλέπεται στην παράγραφο 5ε του άρθρου 4 ΚΧΒ και ορίζει ότι ο μεταφορέας στερείται του δικαιώματός του σε περιορισμό λόγω ιδιαίτερα επίμεμπτης συμπεριφοράς. Από τη διατύπωση της διάταξης, γίνεται κατανοητό ότι απαιτείται πράξη τελεσθείσα με δόλο ή βαριά ενσυνείδητη αμέλεια, η οποία να καταλογίζεται προσωπικά στον μεταφορέα<sup>449</sup>. Ομοίως, για τους προστηθέντες του μεταφορέα, μεταξύ των οποίων και ο πλοίαρχος, η εκδήλωση ιδιαίτερα επίμεμπτης συμπεριφοράς οδηγεί, όπως προαναφέρθηκε, στην απώλεια όχι μόνο του δικαιώματος περιορισμού αλλά και της δυνατότητας προβολής όλων των ενστάσεων που τους έδινε τη δυνατότητα να προτείνουν η διάταξη του άρθρου 4β παρ. 2 ΚΧΒ<sup>450</sup>, κυρίως δε την ένσταση παραγραφής<sup>451</sup>.

## 11. Ευθύνη του πλοιάρχου κατά τη ΔΣ Αθηνών

Έχοντας πραγματευτεί την περίπτωση απώλειας ή βλάβης επί του μεταφερόμενου φορτίου εξαιτίας της παρέκκλισης στην οποία αποφάσισε ο πλοίαρχος να προβεί κάθε υπέρβαση του ορίου διακινδύνευσης που τάσσεται στην διεθνώς κατοχυρωμένη υποχρέωση να παράσχει βοήθεια, θα αναλυθεί, τέλος, το καθεστώς ευθύνης του, όπως διαμορφώνεται στη Διεθνή Σύμβαση των Αθηνών του 1974<sup>452</sup> και στον Κανονισμό 392/2009, για την περίπτωση όπου η παροχή βοήθειας ή υπηρεσιών διάσωσης κατόπιν απόφασης του, είχε ως αποτέλεσμα την σωματική βλάβη ή απώλεια ζωής επιβάτη ή υλικές ζημιές στην περιουσία τους.

### 11.1. Η Ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα επιβατών – Ενοποίηση ρύθμισης με τον ν. ΚΙΝΔ

Με την νέα ρύθμιση του ΚΙΝΔ, στο Μέρος Έκτο, Κεφ. Α΄, ο εθνικός νομοθέτης επέφερε την ενοποίηση της ρύθμισης μεταξύ διεθνών και εθνικών μεταφορών επιβατών, επεκτείνοντας την εφαρμογή της ΔΣ Αθηνών, καθώς και του Κανονισμού 392/2009 και στις εθνικές μεταφορές.

Ειδικότερα, το καθεστώς ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα επιβατών προβλέπεται στη ρύθμιση του άρθρου 155 ΚΙΝΔ, η οποία επισημαίνει ότι η ευθύνη του μεταφορέα (πραγματικού και συμβατικού) καθώς και των προστηθέντων αυτού, είναι αυστηρά οριοθετημένη, κατά τέτοιο τρόπο ώστε καμία απαίτηση για την αποκατάσταση ζημίας που προκλήθηκε από την θαλάσσια μεταφορά δεν μπορεί να ασκηθεί με νομική βάση διαφορετική από αυτήν που παρέχουν η Διεθνή Σύμβαση Αθηνών και ο Κανονισμός 392/2009<sup>453</sup>. Τούτο σημαίνει, ειδικότερα, ότι δεν δύνανται οι ζημιωθέντες επιβάτες να ενεργοποιήσουν τις διατάξεις περί αδικοπραξίας, σύμφωνα και με τα οριζόμενα στο άρθρο 14 ΔΣ Αθηνών. Η ρύθμιση της τελευταίας, περιλαμβάνει: α) τις σωματικές βλάβες, συμπεριλαμβανομένης της βλάβης που προκαλείται στην ψυχική υγεία συνεπεία της

---

<sup>448</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π. , σελ. 743

<sup>449</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π. , σελ. 743

<sup>450</sup> Αρ. 4β παρ. 4 ΚΧΒ

<sup>451</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π. , σελ. 744

<sup>452</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π. σελ. 762-763, όπου χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι: «τέθηκε σε ισχύ το 1987 και κυρώθηκε από την Ελλάδα το πρώτον με τον ν. 1922/1991. Ακολούθησε η τροποποίησή της με το Πρωτόκολλο του 2002, κατά τρόπο ώστε να προσεγγίσει το καθεστώς θαλάσσιου μεταφορέα επιβατών την αυστηρότερη ρύθμιση της αεροπορικής μεταφοράς. Η εφαρμογή του κατέστη καταρχάς υποχρεωτική στις έννομες τάξεις των κρατών μελών της ΕΕ μέσω του Κανονισμού 392/2009 και κυρώθηκε στην Ελλάδα με τον ν. 4195/2013», εφεξής «ΔΣ Αθηνών».

<sup>453</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, άρθρο 155, σελ. 177

σωματικής βλάβης ή της τραυματικής εμπειρίας του ναυτικού ατυχήματος, β) την απώλεια ζωής, γ) τις υλικές ζημιές στις αποσκευές, καθώς και δ) περιουσιακή βλάβη που υφίσταται ο επιβάτης (ή οι οικείοι του), είτε αυτή είναι παρεπόμενη της κυρίας σωματικής ή ψυχικής υλικής βλάβης είτε συνίσταται σε αμιγώς οικονομική ζημιά.

Στην παράγραφο 2 του άρθρου 155, επισημαίνεται ότι η ρύθμιση της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα εφαρμόζεται και σύμβασης θαλάσσιες περιήγησης στο μετρό που η προς αποκατάσταση ζημιά καλύπτεται από το πεδίο εφαρμογής της διεθνούς σύμβασης Αθηνών και του κανονισμού 392 / 2009.

Πέραν των ανωτέρω καλυπτόμενων ζημιών, στην παράγραφο 3 του άρθρου 155, προβλέπεται η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα για την αμιγώς οικονομική ζημιά που προκαλείται στον επιβάτη εξαιτίας της καθυστερημένης αναχώρησης, άφιξης, ή ματαίωσης της μεταφοράς. Η εν λόγω ευθύνη, ρητά ορίζεται ότι διέπεται από τις σχετικές διατάξεις του Κανονισμού 1177/2010 και του Κώδικα Θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών.

Ρητά ορίζεται ότι κείται εκτός του καθεστώτος ευθύνης του μεταφορέα «η απώλεια ή ζημιά σε χρήματα, διαπραγματεύσιμα χρεόγραφα, χρυσό, ασημικά, κοσμήματα, στολίδια, έργα τέχνης ή άλλα τιμαλφή» με εξαίρεση την περίπτωση όπου αυτά είχαν δοθεί στον μεταφορέα προς φύλαξη, σύμφωνα με την πρόβλεψη του άρθρου 5 της ΔΣ Αθηνών.

Το καθεστώς ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα επιβατών, διέπεται από διατάξεις αναγκαστικού δικαίου, όπως προκύπτει τόσο από τη διάταξη του άρθρου 18 της ΔΣ Αθηνών, όσο και από τη νέα ρύθμιση του άρθρου 157 ν. ΚΙΝΔ. Υπό αυτή την έννοια, ο μεταφορέας δεν μπορεί να διαμορφώσει συμβατικώς επιεικέστερους για αυτόν όρους ευθύνης, εκτός κι αν αυτοί συμφωνούνται μετά την επέλευση του ζημιογόνου γεγονότος. Συμβατικές διαμορφώσεις είναι δεκτές, μόνον εφόσον βελτιώνουν τη θέση του επιβάτη, ειδημή, είναι άκυρες, η δε ακυρότητά τους δεν επηρεάζει το κύρος της υπόλοιπης σύμβασης. Πέραν δε, της αναγκαστικής φύσεως αυτής, αξίζει να σημειωθεί ότι η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα επιβατών, είναι κατ' άρθρο 4α ΔΣ Αθηνών, στο οποίο ευθέως παραπέμπει και η διάταξη του άρθρου 159 ΚΙΝΔ<sup>454</sup>, υποχρεωτικώς ασφαλίσιμη<sup>455</sup>.

### **11.1.1. Χρονικά όρια ευθύνης**

Σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 3 παρ. 6 ΔΣ Αθηνών, η ευθύνη του μεταφορέα ως προβλέπεται στο οικείο άρθρο, σχετίζεται με τη ζημιά, η οποία προκύπτει από συμβάντα που έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ήτοι της διενεργούμενης μεταφοράς, ενώ βαρύνει τον ενάγοντα και ζημιωθέντα με το να αποδείξει ότι πράγματι η ζημιά επήλθε από γεγονός που έλαβε χώρα κατά την ως άνω αναφερόμενη χρονική περίοδο<sup>456</sup>. Ειδικότερα, σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 1 παρ. 8 περ. α' ΔΣ Αθηνών, ο όρος «μεταφορά» καλύπτει, σε ό, τι αφορά τους επιβάτες, την περίοδο επιβίβασης και αποβίβασης αυτού από το πλοίο, το ίδιο δε ισχύει και αναφορικά με τις αποσκευές καμπίνας, την περίοδο μεταφοράς του επιβάτη με πλωτά μέσα από την ξηρά προς το πλοίο και τέλος, την περίοδο που βρίσκεται ο ίδιος επί του πλοίου, μη

---

<sup>454</sup> ΑιτΕκθ ν. 5023/2023, αρθ. 159, σελ. 178

<sup>455</sup> Αθανασίου – Αντάπασης ό.π. , σελ. 776

<sup>456</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π. σελ. 776

καλυπτόμενης της περιόδου όπου ο επιβάτης ευρίσκεται σε τερματικό σταθμό, προκυμαία ή μέσα ή πάνω σε κάθε άλλη λιμενική εγκατάσταση<sup>457</sup>. Σε ό, τι αφορά τις αποσκευές καμπίνας, όπως προβλεπεται στην περ. β' του ιδίου άρθρου, ο όρος μεταφορά καταλαμβάνει πέρα από την περίοδο επιβίβασης και αποβίβασης του επιβάτη, το διάστημα κατά το οποίο αυτό ευρίσκεται επί του πλοίου, αλλά και την περίοδο όπου βρίσκεται σε τερματικό σταθμό, η οποία εν προκειμένω καταλαμβάνεται από την διάταξη του άρθρου 3 παρ. 6, εφόσον οι αποσκευές αυτές έχουν παραληφθεί από τον θαλάσσιο μεταφορέα ή βοηθό εκπλήρωσης αυτού και δεν επαναπαραδόθηκαν στον επιβάτη, παραμένουν, επομένως εντός του πλοίου<sup>458</sup>. Τέλος, για οποιαδήποτε άλλη αποσκευή, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην περ. γ' του ιδίου άρθρου, το χρονικό όριο ευθύνης εκτείνεται από το χρόνο παραλαβής τους από τον μεταφορέα ή κάποιο βοηθό εκπλήρωσης αυτού μέχρι και τον χρόνο επαναπαράδοσής τους στον επιβάτη<sup>459</sup>.

## **11.2. Ο πλοίαρχος ως προστηθείς του θαλάσσιου μεταφορέα επιβατών**

Μεταξύ των ευθυνόμενων προσώπων, ρητά συγκαταλέγεται, όπως προαναφέρθηκε ο πλοίαρχος, δυνάμει της σχέσης πρόσκτησης που συνδέει αυτόν και τον θαλάσσιο μεταφορέα, υπό την επιπρόσθετη προϋπόθεση ότι αυτός είναι σε σχέση να αποδείξει ότι έδρασε εντός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων του. Το τελευταίο αντιστοιχεί στην πρόβλεψη του άρθρου 11 ΔΣ Αθηνών, η οποία, σε αντιστοιχία με την διάταξη του αρ. 4β παρ. 2 ΚΧΒ, αναγνωρίζει και στους υπαλλήλους ή πράκτορες του θαλάσσιου μεταφορέα, εφόσον ασκείται εις βάρος τους αγωγή που έχει σχέση με ζημία, που καλύπτεται από αυτή τη Σύμβαση, το δικαίωμα να χρησιμοποιήσει τα μέσα υπεράσπισης και να επικαλεσθεί τα όρια ευθύνης που ο μεταφορέας ή το πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα έχει δικαίωμα να επικαλεσθεί σύμφωνα με αυτή τη Σύμβαση, εφόσον, ως προελέχθη, αποδείξει ότι ενήργησε εντός των ανατεθειμένων καθηκόντων του και δεν υπερέβη αυτά.

Το σημαντικό εν προκειμένω είναι να αξιολογηθεί κατά πόσο η απόφασή του πλοίαρχου να παρεκκλίνει της πορείας του πλου, προκειμένου να παράσχει βοήθεια ή να διασώσει ανθρώπινες ζωές εντάσσεται στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του. Υπό κανονικές συνθήκες, και λαμβανομένου υπ' όψιν του ιδιαίτερου νομικού καθεστώτος υπό το οποίο τελεί ο πλοίαρχος, δεν θα μπορούσε να υποτεθεί ότι το παραπάνω συνιστά δράση εκτός πεδίου αρμοδιοτήτων, πλην όμως, στην προκειμένη περίπτωση, ο πλοίαρχος υπερέβη το όριο διακινδύνευσης των επιβατών, με αποτέλεσμα την επέλευση ζημίας. Εφόσον δε, η επιταγή της διεθνώς θεσμοθετημένης υποχρέωσής του να παράσχει βοήθεια σε κινδυνεύοντα πρόσωπα και περιουσία στη θάλασσα, σε όλες τις Διεθνείς Συμβάσεις που συναντάται, περιλαμβάνει το ως άνω όριο στην διατύπωσή της, ενδέχεται ο πλοίαρχος, με την ως άνω περιγραφείσα συμπεριφορά του, να υπερβαίνει την απονεμηθείσα σε αυτόν εξουσία και την αρμοδιότητα του δυνάμει της σχέσης πρόσκτησης που τον συνδέει με τον θαλάσσιο μεταφορέα.

---

<sup>457</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π. σελ. 776

<sup>458</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π. σελ. 776

<sup>459</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π. σελ. 776

### 11.3. Καλυπτόμενες ζημίες

#### 11.3.1. Σωματικές βλάβες και απώλεια ζωής

Προκειμένου να προσδιοριστούν οι κατηγορίες ζημιών που αποκαθίστανται στο πλαίσιο του καθεστώτος ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα επιβατών, απαιτείται το πρώτον, να προσδιοριστεί η έννοια του επιβάτη. Ειδικότερα, ως επιβάτης λογίζεται το πρόσωπο που μεταφέρεται με πλοίο δυνάμει συμβάσεως μεταφοράς, σύμφωνα με τον ορισμό που παρέχει η παράγραφος 4 του άρθρου 1, περ. α' ΔΣ Αθηνών. Πρόκειται για σύμβαση που έχει συνάψει ο ίδιος με αντισυμβαλλόμενο τον συμβατικό μεταφορέα και έχει ως αντικείμενο την μεταφορά του ίδιου και, ενδεχομένως και των εκάστοτε αποσκευών του<sup>460 461</sup>. Επίσης, επιβάτης χαρακτηρίζεται και το πρόσωπο που με τη συναίνεση του μεταφορέα, συνοδεύει όχημα ή ζωντανά ζώα με σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων<sup>462</sup>. Κατ' αυτή την έννοια, καλύπτονται και οι ζημίες που υφίσταται ο οδηγός φορτηγού – αυτοκινήτου που έχει αναλάβει την διενέργεια μικτής δια θαλάσσης μεταφορά, συναγόμενου εξ αντιδιαστολής ότι δεν καλύπτεται η ζημία που υφίσταται πρόσωπο που δεν έχει συνάψει καμία σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς (π.χ. λαθρομετανάστης, διασωθέντα πρόσωπα)<sup>463</sup>.

Σύμφωνα με την ρύθμιση του άρθρου 3 παρ. 1 ΔΣ Αθηνών<sup>464</sup>, καλυπτόμενες τυγχάνουν οι σωματικές βλάβες, καθώς επίσης και η βλάβη της ψυχικής υγείας εξαιτίας της σωματικής βλάβης που υπέστη ο επιβάτης ή λόγω του τραυματικού περιστατικού που βίωσε και η απώλεια της ζωής.

Με μια προσεκτική ανάγνωση του άρθρου 3 παρ. 1 ΔΣ Αθηνών, αναφέρεται ότι καλύπτει και την «ζημία που επήλθε ως αποτέλεσμα θανάτου επιβάτη», γεγονός που υποδηλώνει ευθύνη του μεταφορέα και έναντι των κληρονόμων του αποθανόντος, υπό την ίδια δε έννοια και διατύπωση, η «ζημία που επήλθε ως αποτέλεσμα [...] σωματικής βλάβης» υποδηλώνει ευθύνη του και για ηθική βλάβη του επιβάτη<sup>465</sup>. Επιπλέον, εκ της διάταξης του ως άνω άρθρου, δεν προκύπτει η αμιγώς οικονομική ζημία από καθυστέρηση του πλοίου ως καλυπτόμενη ζημία.

#### 11.3.2. Υλικές ζημίες

Πέραν των ζημιών που υφίσταται ο ίδιος ο επιβάτης, η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα εκτείνεται και στις υλικές ζημίες, ήτοι στις ζημίες που υπέστησαν οι αποσκευές του(απλές ή καμπίνας), συνιστάμενες σε απώλεια ή φθορά αυτών, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παρ. 3 και 4 ΔΣ Αθηνών. Σύμφωνα, δε, με τον ορισμό που δίδεται από τον διεθνή νομοθέτη για τις αποσκευές, στη διάταξη του άρθρου 1 παρ. 5 ΔΣ Αθηνών, αυτές αποτελούν «κάθε πράγμα ή όχημα που μεταφέρεται από το μεταφορέα βάσει σύμβασης μεταφοράς και στην οποία δεν περιλαμβάνονται: α) πράγματα και οχήματα που μεταφέρονται με βάση ναυλοσύμφωνο, φορτωτική ή άλλη σύμβαση που αφορά πρωταρχικά τη μεταφορά πραγμάτων, και β) ζωντανά κτήνη. Σύμφωνα δε, με τη διάταξη του άρθρου 1 παρ. 6 , αποσκευές καμπίνας είναι οι αποσκευές «που έχει ο επιβάτης στην καμπίνα

---

<sup>460</sup> αρ. 1 παρ. 2 ΔΣ Αθηνών

<sup>461</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π. σελ. 772

<sup>462</sup> αρ. 1 παρ. 4 περ. β' ΔΣ Αθηνών.

<sup>463</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π. σελ. 773

<sup>464</sup> βλ. *infra*, 11.4., σελ. 89

<sup>465</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π., σελ. 774, ειδικότερα υποσημείωση 1535, όπου γίνεται μνεία στην απόφαση ΕφΠειρ278/2019

του ή που βρίσκονται με άλλο τρόπο στην κατοχή του, υπό την επιτήρηση ή τον έλεγχό του. Στις αποσκευές καμπίνας περιλαμβάνονται και οι αποσκευές που έχει ο επιβάτης μέσα ή πάνω στο όχημά του[...]. Τέλος, όπως προκύπτει από την διάταξη της παραγράφου 7 του ιδίου ως άνω άρθρου, η Σύμβαση καταλαμβάνει και την οικονομική ζημία που προξενείται στον επιβάτη λόγω της μη επαναπαράδοσης σε αυτόν των αποσκευών του εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.

#### 11.4. Νόμιμος λόγος ευθύνης

Θεμελιώδης και προαπαιτούμενη για τον χαρακτηρισμό της ευθύνης του μεταφορέα είναι η διάκριση μεταξύ ατομικού και ναυτικού ατύχηματος. Σε ό, τι αφορά το ατομικό ατύχημα, η ευθύνη, ως προβλέπεται στο άρθρο 3 παρ. 2 ΔΣ Αθηνών, είναι υποκειμενική, ήτοι θεμελιώνεται μόνον εφόσον ο ζημιωθείς αποδείξει ότι «το συμβάν που προκάλεσε τη ζημία οφείλεται σε δόλο ή αμέλεια του μεταφορέα». Η επιλογή αυτή του νομοθέτη, να επιφορτίσει τον ζημιωθέντα με το βάρος αποδείξεως, γίνεται κατανοητή εάν αναλογιστούμε ότι υφίσταται ελευθερία κινήσεων απάντων των επιβατών εντός του πλοίου, και πάντως, εφόσον λόγος γίνεται για ατομικό ατύχημα, συνήθως πρόκειται για μεμονωμένο γεγονός<sup>466</sup>. Αντίθετα, σε ό, τι αφορά τις υλικές ζημιές, η ευθύνη διαφοροποιείται σε νόθο αντικειμενική, επί απλών αποσκευών (αρ. 3 παρ. 4 ΔΣ Αθηνών), και υποκειμενική επί αποσκευών καμπίνας, λαμβανομένου, ενδεχομένως υπόψη από τον νομοθέτη και της δυνατότητας εποπτείας που ασκεί ο επιβάτης επί των τελευταίων (αρ. 3 παρ. 3 εδ. α' ΔΣ Αθηνών).

Διαφορετικά ισχύουν επί ναυτικού πταισματος, ο ορισμός του οποίου διατυπώνεται στο άρθρο 5 περ. α' ΚΙΝΔ, και υποδηλώνει το «ναυάγιο, την ανατροπή, τη σύγκρουση ή την προσάραξη του πλοίου, την έκρηξη ή πυρκαγιά στο πλοίο ή το ελάττωμα του πλοίου». Ο λόγος διαφοροποίησης της ρύθμισης εκ μέρους του νομοθέτη θα πρέπει να αναζητηθεί στο γεγονός ότι συμβάντα όπως τα περιγραφόμενα στην ως άνω διάταξη, είναι δεδομένο ότι θα πλήξουν έναν μεγάλο αριθμό επιβατών, αν όχι τους περισσότερους, ταυτόχρονα, δε, στο ότι η επέλευση αυτών των γεγονότων έχει συνηθέστερο αποτέλεσμα την απώλεια ή εκτεταμένη βλάβη του μεταφέροντος πλοίου, με αποτέλεσμα να καθίσταται ιδιαίτερα δύσκολη έως και αδύνατη η εκ μέρους των ζημιωθέντων συλλογή αποδεικτικών στοιχείων<sup>467</sup>.

Η έκταση της ευθύνης του μεταφορέα, εν προκειμένω προσδιορίζεται με ανώτατο όριο, ήτοι για σωματική βλάβη ή απώλεια ζωής λόγω ναυτικού συμβάντος, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθ. 3 παρ. 1 ΔΣ Αθηνών, θα καταλαμβάνει ζημία που σχετικά με συγκεκριμένο επιβάτη θα ανέρχεται έως και τις 250.000 λογιστικές μονάδες, για κάθε μεμονωμένη περίπτωση, ενώ παράλληλα, στο ίδιο άρθρο προβλέπεται και δυνατότητα απαλλαγής του μεταφορέα, εφόσον αποδείξει ότι το συμβάν «υπήρξε αποτέλεσμα πολεμικής πράξης, εχθροπραξιών, εμφυλίου πολέμου, εξέγερσης ή φυσικού φαινομένου, έκτακτου, αναπόφευκτου και ακαταμάχητου χαρακτήρα» ή «προκλήθηκε εξ ολοκλήρου από πράξη ή παράλειψη που έγινε από τρίτο με πρόθεση την πρόκληση του συμβάντος».

<sup>466</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π. , σελ. 777

<sup>467</sup> βλ. και Αντάπασης – Αθανασίου ό.π. σελ. 777



Μέχρι το προβλεπόμενο όριο των 250.000 λογιστικών μονάδων, οι οποίες, σύμφωνα με το άρθρο 9 της οικείας Σύμβασης είναι τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα, η ευθύνη του μεταφορέα διαμορφώνεται ως αντικειμενική, ενώ για κάθε ανώτατο όριο, η ευθύνη μεταβάλλεται σε νόθο αντικειμενική (αρ. 3 παρ. 1 εδ. β'). Αντίστοιχα, επί υλικών ζημιών ως συνέπεια ναυτικού συμβάντος, η ευθύνη του μεταφορέα καθίσταται νόθος αντικειμενική (αρ. 3 παρ. 3 εδ. β') σε ό, τι αφορά τις αποσκευές καμπίνας, ομοίως δε και για τις λοιπές απλές αποσκευές (αρ. 3 παρ. 4). Στην περίπτωση του ναυτικού συμβάντος, από το οποίο προκλήθηκαν σωματικές βλάβες ή απώλεια ζωής, το άρθρο 6 του Κανονισμού 392/2009 προβλέπει υποχρέωση προκαταβολής στον δικαιούχο αποζημίωσης, για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών του αναγκών.

Η ευθύνη του μεταφορέα χαρακτηρίζεται επίσης ως αντικειμενική και στις περιπτώσεις που αποτελεί ευθύνη από αλλότριες ενέργειες, ήτοι ενέργειες των βοηθών εκπλήρωσης/προστηθέντων του, όπως συνάγεται ευχερώς από την διάταξη του άρθρου 3 παρ. 5β, όπου αναφέρεται ότι ο «*δόλος ή αμέλεια του μεταφορέα*» περιλαμβάνει και τον *δόλο ή την αμέλεια του προσωπικού του μεταφορέα, το οποίο ενεργεί στο πλαίσιο της σχέσης εργασίας του*». Επομένως, ο μεταφορέας ευθύνεται και για το πταίσμα του προστηθέντος του πλοιάρχου, αντικειμενικά, προϋποτιθέμενου, όπως προαναφέρθηκε, ότι ο τελευταίος δρα εντός των ορίων που προβλέπει η σύμβαση ναυτολόγησής του.

Το ίδιο προβλέπεται και στην διάταξη του άρθρου 4 περί πραγματικού μεταφορέα, για τις πράξεις του οποίου «*παραμένει [...] υπεύθυνος*» ο μεταφορέας (ενν. ο συμβατικός) όπως ορίζεται στην παράγραφο 1 του ίδιου άρθρου. Η διατηρηθείσα αυτή ευθύνη ως προς τις πράξεις του πραγματικού μεταφορέα, επεκτείνεται, αντικειμενική ούσα και πάλι, δυνάμει της παραγράφου 2 και στους προστηθέντες του πραγματικού μεταφορέα, πάλι εφόσον αυτοί «*ενεργούν μέσα στα πλαίσια της αρμοδιότητάς των*».

Η συμπεριληφθείσα σε αμφοτέρες τις διατάξεις προϋπόθεση, υποδηλώνει ότι, σε περίπτωση που ο πλοίαρχος ως προστηθείς του μεταφορέα (ή και του πραγματικού μεταφορέα, ως αναλύθηκε) ενεργήσει εκτός των ορίων αρμοδιότητάς του εκ της συμβάσεως ναυτολόγησεως και λαμβανομένης υπ' όψιν και της συνήθους ναυτιλιακής πρακτικής, η ευθύνη για την πράξη του και τις εξαιτίας αυτής προκλειόμενες ζημιές, δεν θα μετακυλίεται στον μεταφορέα, δυνάμει της σχέσης πρόστησης που τους συνδέει, αλλά θα θεμελιώνει αδικοπρακτική, προσωπική ευθύνη του έναντι των ζημιωθέντων. Ωστόσο, με εφιαλτήριο το άρθρο 14 και την πρόβλεψη περί ενιαίας ρύθμισης του καθεστώτος της ευθύνης του συμβατικού θαλάσσιου μεταφορέα, ανεξαρτήτως εάν η βάση ευθύνης είναι ενδοσυμβατική ή εξωσυμβατική, κρίνεται ότι και για τον πλοίαρχο και προστηθέντα αυτού ή του πραγματικού μεταφορέα<sup>468</sup>, ότι η ευθύνη του θα είναι μεν αδικοπρακτική, κατά τα ως άνω εκτεθειμένα, πλην όμως η ρύθμιση αυτή θα είναι η προβλεπόμενη στην ΔΣ Αθηνών.

### **11.5. Ατομικός περιορισμός ευθύνης**

Όπως προαναφέρθηκε, η αστική ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα επιβατών είναι ποσοτικώς περιορίσιμη δυνάμει της ίδιας της Σύμβασης Αθηνών, με τα όρια που προβλέπονται

---

<sup>468</sup> Η διάταξη του άρθρου 14 ΔΣ Αθηνών, περιλαμβάνει και τον συμβατικό και τον πραγματικό μεταφορέα.

στο άρθρο 7 και 8 αυτής. Στις ίδιες διατάξεις παραπέμπει ρητά πλέον και ο ΚΙΝΔ, στην διάταξη του άρθρου 158 παρ. 1. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 7 εντοπίζονται τα όρια ευθύνης για σωματικές βλάβες και απώλεια ζωής, για τα οποία ορίζεται ως ανώτατο όριο τα 400.000 ΕΤΔ<sup>469</sup>, ανά επιβάτη και ανά περιστατικό. Το ίδιο ανώτατο όριο ορίζεται, δυνάμει του δεύτερου εδαφίου του ίδιου άρθρου, και επί επιδικασθεισών αποζημιώσεων «*με τη μορφή περιοδικών προσόδων*» ως προς την αξία του κεφαλαίου των ανωτέρω καταβολών. Αντίστοιχα, το άρθρο 8 της Συμβάσεως περιλαμβάνει τα ανώτατα όρια ευθύνης που προβλέπονται για υλικές ζημιές λόγω φθοράς ή απώλειας σε αποσκευές, καμπίνας και απλές, τα οποία συνίστανται για τις μεν πρώτες σε 2.250 ΕΤΔ ανά επιβάτη και ανά διενεργούμενη μεταφορά (παρ. 1), για τις δε δεύτερες, σε 3.375 ΕΤΔ ανά επιβάτη και ανά μεταφορά (παρ. 2). Ειδικότερη ρύθμιση έχει προβλεφθεί αναφορικά με τις ζημιές που προκαλούνται στα οχήματα των επιβατών, καθώς και στις ευρισκόμενες εντός του οχήματος αποσκευές, για τις οποίες το ανώτατο όριο ευθύνης ανέρχεται στα 12.700 ΕΤΔ για κάθε όχημα και κάθε μεταφορά (παρ. 3). Παρά τα ως άνω παρατιθέμενα όρια ευθύνης, δυνάμει της παραγράφου 1 άρθρου 10 ΔΣ Αθηνών, ο νομοθέτης δίνει στον μεταφορέα και τον επιβάτη το δικαίωμα να συμφωνήσουν ρητά και δι' εγγράφου υψηλότερα όρια ευθύνης από τα προβλεπόμενα στις ως άνω διατάξεις, ενώ στην παράγραφο 2 διευκρινίζεται ότι «*οι τόκοι για τις ζημιές και τα δικαστικά έξοδα δεν θα περιλαμβάνονται στα όρια ευθύνης που καθορίζουν τα Άρθρα 7 και 8*».

#### **11.5.1. Δυνατότητα επίκλησης από προστηθέντες**

Σε ό, τι αφορά τα υποκειμενικά όρια του δικαιώματος περιορισμού, προβλέπεται ρητώς στην διάταξη του άρθρου 158 παρ. 1 ΚΙΝΔ, ότι στα πρόσωπα στα οποία αναγνωρίζεται το σχετικό δικαίωμα συμπεριλαμβάνονται και οι προστηθέντες, τόσο του συμβατικού όσο και του πραγματικού μεταφορέα. Συνεπώς, ο πλοίαρχος, δύναται να περιορίσει την ευθύνη του κατά τα προβλεπόμενα στις ως άνω διατάξεις, προβλεπομένου τούτου ρητώς και στην διάταξη του άρθρου 11 ΔΣ Αθηνών, στην οποία ρητά παραπέμπει ο ΚΙΝΔ. Όπως αναλύθηκε και σε προηγούμενες ενότητες<sup>470</sup>, δεν θα νοείτο να παρέχεται πλήρης εκ του νόμου προστασία στον μεταφορέα και εργοδότη του πλοίαρχου, συμβατικό και πραγματικό, με την επιφύλαξη προσωπικού τους πταισίματος, αλλά να ευθύνεται απεριόριστα ο πλοίαρχος, ο οποίος ναι μεν συγκεντρώνει πλείστες σε αριθμό και σημαντικές κατ' ουσίαν εκ του νόμου αρμοδιότητες, δεν παύει όμως να αποτελεί πρόσωπο που ο μεταφορέας χρησιμοποιεί για το σκοπό της εκτέλεσης της σύμβασης, δυνάμει συμβάσεως ναυτολόγησης, το οποίο εφόσον δρα εντός συγκεκριμένων ορίων αρμοδιότητας, θα ήταν παράδοξο να αναλαμβάνει προσωπική ευθύνη σε αποζημίωση.

Η ίδια η διάταξη του άρθρου 11 της ΔΣ Αθηνών, παραχωρεί και στους προστηθέντες του μεταφορέα, ήτοι και στον πλοίαρχο το δικαίωμα να επωφεληθούν από τα μέσα υπεράσπισης, ως αυτά ισχύουν για τον μεταφορέα και να περιορίσουν την ευθύνη τους βάσει των διατάξεων της Σύμβασης. Το παραπάνω, ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε, τελεί υπό την προϋπόθεση ότι ο πλοίαρχος και κάθε άλλος υπάλληλος ή πράκτορας του συμβατικού ή πραγματικού μεταφορέα,

---

<sup>469</sup> Τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα είναι η λογιστική μονάδα που χρησιμοποιείται και στον ατομικό περιορισμό ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα επιβατών, σύμφωνα με την πρόβλεψη του άρθρου 9 παρ. 1 ΔΣ Αθηνών.

<sup>470</sup> βλ. supra, 10.2.1, σελ. 77

ενήργησε εντός του πλαισίου αρμοδιοτήτων του, ως προβλέπονται από την σύμβαση ναυτολόγησής του, και ότι δεν υπερέβη την εξουσία που του παραχωρήθηκε δυνάμει αυτής.

### **11.5.2. Έκπτωση από το δικαίωμα**

Στην περίπτωση που αποδειχθεί ότι η εκάστοτε προκληθείσα ζημία οφείλεται σε προσωπική πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα, τελεσθείσα με δόλο πρόκλησης της ζημίας ή με βαριά ενσυνείδητη αμέλεια, ο μεταφορέας χάνει το δικαίωμα περιορισμού (αρ. 13 παρ. 1 ΔΣ Αθηνών), ομοίως δε, και ο προστηθείς αυτού πλοίαρχος, εφόσον προκύψει προσωπικό του πταίσμα, ήτοι ιδιαίτερα επίμπεπτη συμπεριφορά του<sup>471</sup> που τελέστηκε επίσης με δόλο ή βαριά ενσυνείδητη αμέλεια (αρ. 13 παρ. 2 ΔΣ Αθηνών). Παρόμοιο δε, είναι και το λεκτικό της διάταξης του άρθρου 4 της Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης από ναυτικές απαιτήσεις (LLMC), όπου και πάλι ο νομοθέτης, δια της πρόβλεψης της έκπτωσης από το δικαίωμα, αποσκοπεί στο να καταδείξει την αποδοκιμασία του προς την εν λόγω συμπεριφορά και για λόγους κυρωτικούς αλλά και παιδευτικούς<sup>472</sup>.

### **11.6. Συνολικός περιορισμός ευθύνης**

Εκτός από το δικαίωμα ατομικού περιορισμού ευθύνης, για απαιτήσεις σχετικές με απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες επιβατών, υφίσταται και δικαίωμα συνολικού περιορισμού ευθύνης, κατά τις διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως Περιορισμού<sup>473</sup>, σύμφωνα με την ρητή πρόβλεψη του άρθρου 158 παρ. 3 ν. ΚΙΝΔ και την αντίστοιχη της Διεθνούς Συμβάσεως Αθηνών.

Οι απαιτήσεις από απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες επιβατών ρητά προβλέπονται ως υποκειμένες σε περιορισμό, δυνάμει της διάταξης του άρθρου 2 παρ. 1α της LLMC, ωστόσο παρατηρείται διαφοροποίηση στη μέθοδο υπολογισμού του ανώτατου ορίου ευθύνης του πλοιοκτήτη, σε σχέση με την αντίστοιχα προβλεπόμενη στην Σύμβαση Αθηνών. Συγκεκριμένα, το άρθρο 7 LLMC ορίζει ότι για τις απαιτήσεις λόγω απώλειας ζωής ή σωματικής βλάβης σε επιβάτες πλοίου, «το όριο ευθύνης του πλοιοκτήτη θα είναι ποσό 175.000 Μονάδες Υπολογισμού<sup>474</sup> που πολλαπλασιάζεται με τον αριθμό των επιβατών που επιτρέπεται να φέρει το πλοίο, σύμφωνα με το πιστοποιητικό του πλοίου». Με μία πρώτη σύγκριση, ωστόσο, μεταξύ των δυνατοτήτων ατομικού και συλλογικού περιορισμού, προκύπτει ευχερώς ότι υφίσταται μεγάλη απόκλιση στα εκατέρωθεν προβλεπόμενα όρια για απαιτήσεις από απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες. Τούτο, ειδικότερα, οφείλεται στην μεταγενέστερη θέση σε ισχύ του Πρωτοκόλλου του 2002 στην ΔΣ Αθηνών, το οποίο εισήχθη στο εθνικό δίκαιο με τον Κανονισμό 392/2009 και κυρώθηκε δυνάμει του ν. 4195/2013. Συγκεκριμένα, ενώ με βάση τις διατάξεις για τον ατομικό περιορισμό, επί συλλογικού ναυτικού συμβάντος (λ.χ. ναυάγιο) η ευθύνη του μεταφορέα ανά επιβάτη θα είχε ανώτατο όριο τα 250.000 ΕΤΔ, στον συλλογικό περιορισμό, το όριο αυτομάτως μειώνεται στα

---

<sup>471</sup> όπως αναφέρεται σε Αντάπαση – Αθανασίου, ό.π. σελ. 782

<sup>472</sup> Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται σε Αντάπαση – Αθανασίου, ό.π. σελ. 831

<sup>473</sup> εφεξής “LLMC”

<sup>474</sup> Μονάδα Υπολογισμού που αναφέρεται στα άρθρα 6 και 7 της LLMC είναι τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα, όπως ορίζεται στη διάταξη του άρθρου 8 LLMC.

175.000 ΕΤΔ, ή και λιγότερο στην περίπτωση που αποδειχθεί ότι το πλοίο έπλεε υπεράριθμο σε επιβάτες<sup>475</sup>.

Το δικαίωμα συλλογικού περιορισμού κατά τις διατάξεις της LLMC, αναγνωρίζεται, όπως και στην περίπτωση του ατομικού, και στους προστηθέντες του πλοιοκτήτη ή του παρέχοντος υπηρεσίες θαλάσσιας αρωγής, ως βασικών δικαιούχων κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 1 παρ. 1 LLMC, ήτοι στα πρόσωπα εκείνα που, για πράξη, παράλειψη ή αμέλεια των οποίων «είναι υπεύθυνος ο πλοιοκτήτης ή πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής» (αρ. 1 παρ. 4 LLMC). Προϋπόθεση προκειμένου η διάταξη να τυγχάνει εφαρμογής για τον πλοίαρχο, ως προστηθέντα, είναι να υφίσταται σχέση παροχής εξαρτημένης εργασίας ή ανεξάρτητων υπηρεσιών μεταξύ των ως άνω προσώπων, δυνάμει της οποίας οποιαδήποτε πράξη ή παράλειψη του πλοίαρχου να θεμελιώνει ευθύνη του πλοιοκτήτη ή θαλάσσιου αρωγού. Πράγματι, δυνάμει της σχέσης πρόσκτησης που συνδέει τα δύο μέρη, όπως και κατά την ρητή πρόβλεψη των άρθρου 1 παρ. 1 και ιδιαίτερα, παράγραφος 2, προκύπτει ότι ο πλοιοκτήτης ευθύνεται τόσο για τις δικαιοπραξίες, όσο και τις αδικοπραξίες του πλοίαρχου, με την επιφύλαξη του ναυτικού πταισίματος<sup>476</sup>. Εάν, ωστόσο, το πταίσμα του πλοίαρχου ανάγεται σε προσωπική του πράξη, ή παράλειψη, τελεσθείσα με δόλο ή βαριά ενσυνείδητη αμέλεια, ο πλοίαρχος εκπίπτει του δικαιώματος συλλογικού περιορισμού, σύμφωνα με την πρόβλεψη του άρθρου 4 της LLMC. Η έκπτωση, ωστόσο, του πλοίαρχου, εξαιτίας παράνομης και υπαίτιας συμπεριφοράς του, από το δικαίωμα περιορισμού, δεν επιφέρει και την έκπτωση του πλοιοκτήτη από το δικό του δικαίωμα.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

### V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η παραπάνω ανάλυση γύρω από το πρόσωπο του πλοίαρχου, αναδεικνύει, πριν απ' όλα, την ιδιαιτερότητα που χαρακτηρίζει το ρόλο του πάνω στο πλοίο. Εξ αυτής της ιδιαιτερότητας, πηγάζει ταυτόχρονα και μια αντίφαση που προκαλείται στον μελετητή του νομικού καθεστώτος του πλοίαρχου· από τη μία πλευρά, ο πλοίαρχος παρουσιάζεται καταρχάς, ως εργαζόμενος, αντισυμβαλλόμενος του θαλάσσιου επιχειρηματία, αναλαμβάνων την διεκπεραίωση των καθηκόντων του βάσει της σχετικής σύμβασης ναυτολόγησης, από την άλλη, δε, η πληθώρα νομικών ρυθμίσεων, σε επίπεδο τόσο εθνικού όσο και διεθνούς δικαίου, που τον αφορούν, καθιστούν πρόδηλο ότι ο πλοίαρχος είναι κάθε άλλο παρά ένας απλός εργαζόμενος. Ο χαρακτηρισμός που, κατά την άποψη της γράφουσας, αποδίδει ακριβέστερα την διάσταση της εξουσίας του όσο και της ευθύνης του, είναι αυτός που συνθέτει και την ίδια τη λέξη «πλοίαρχος», δηλαδή «άρχων του πλοίου», της ιδιοκτησίας εκείνης του πλοιοκτήτη που ο τελευταίος αδυνατεί να εξουσιάζει κατά το χρόνο της εμπορικής της εκμετάλλευσης. Ως μέσο διενέργειας διεθνών μεταφορών, το πλοίο, λόγω της διαρκούς του μετακίνησης σε εκτέλεση συμφωνημένων σε συμβάσεις ναύλωσης ή θαλάσσιας μεταφοράς δρομολογίων, πέραν του πλοιοκτήτη, κείται εκτός της σφαίρας εξουσίας και του κράτους της σημαίας. Αυτός είναι και ο βασικός λόγος που ο πλοίαρχος αναλαμβάνει καθήκοντα δημοσίου λειτουργού και διοικητικές εξουσίες,

<sup>475</sup> Αντάπασης – Αθανασίου, ό.π. σελ. 802

<sup>476</sup> βλ. supra 10.3.1., σελ. 80

εξασφαλίζοντας έτσι την αναγκαία για την ομαλή οργάνωση και λειτουργία της ζωής και εργασίας εν πλω, οιονεί κρατική εξουσία. Ταυτόχρονα, εκπροσωπεί τον αντισυμβαλλόμενο του, θαλάσσιο επιχειρηματία, κατά το χρονικό διάστημα της εν τοις πράγμασι μεταφοράς, ενεργώντας αντ' αυτού και στο όνομά του, για όσο χρόνο αυτός δεν δύναται να επενεργήσει επί του πλοίου ή του μεταφερόμενου φορτίου. Άλλωστε, η εμπειρία του, οι γνώσεις του σε ό, τι αφορά τον χειρισμό του πλοίου και η επιπρόσθετη μόρφωση που έχει λάβει είναι οι λόγοι που ο θαλάσσιος επιχειρηματίας εναποθέτει σε αυτόν την τύχη της θαλάσσιας αποστολής, και την κατ' ουσίαν εκτέλεση της σύμβασης κατά το μέρος που αντιστοιχεί στην δια θαλάσσης μεταφορά. Για την ορθή και επιμελή εκτέλεση αυτής, ο πλοίαρχος έχει σχετική εκ του νόμου υποχρέωση, η οποία πηγάζει από την σύμβαση ναυτολόγησής του.

Πέρα από εργαζόμενος, ωστόσο, ο πλοίαρχος, αν μη τι άλλο, είναι ναυτικός στο επάγγελμα. Στην εκπαίδευση που έχει λάβει, παραδοσιακά συμπεριλαμβάνεται ως αδιαμφισβήτητη αρχή της ναυτοσύνης, το ηθικό καθήκον περί παροχής βοήθειας στη θάλασσα με αυταπάρνηση, ως ύψιστη εκδήλωση ανθρωπιάς, ήδη από εποχές που η υποχρέωση αυτή δεν ήταν νομοθετικά κατοχυρωμένη. Πολύ περισσότερο, στη σύγχρονη εποχή, όπου η σχετική υποχρέωση έχει καταστεί Διεθνούς Δικαίου, ο πλοίαρχος αισθάνεται εις διπλούν υποχρεωμένος να παράσχει βοήθεια ή και να διασώσει, η δε ανάγκη προς τούτο, ολοένα και συχνότερα εμφανιζόμενη, χωρίς ωστόσο να είναι πλέον τόσο εύκολο και αδιαμφισβήτητο ότι θα παρασχεθεί, ακόμη κι αν ο πλοίαρχος έχει σχετική βούληση. Στη διαμόρφωση αυτής της κατάστασης, έχουν συντελέσει πλείστοι παράγοντες, μεταξύ των οποίων η αύξηση του παγκοσμίου στόλου και συνακόλουθα, του ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, όπου σημασία έχει η ταχύτητα και η αποτελεσματικότητα, οι αδιάκοπες ροές μεταναστών, μετακινούμενων στην ανοιχτή θάλασσα, χωρίς να πληρούνται οι προδιαγραφές ασφαλείας, ακόμη δε, και η κλιματική αλλαγή, που έχει επιφέρει την όξυνση των καιρικών φαινομένων. Όλες οι παραπάνω παράμετροι πρέπει ληφθούν υπόψη από τα Συμβαλλόμενα στις οικείες Διεθνείς Συμβάσεις κράτη κατά την ρύθμιση της σχετικής υποχρέωσης που οφείλουν να εισάγουν στην εσωτερική τους νομοθεσία, ώστε δια μέσου αυτής, να καταστεί δεσμευτική και για τον πλοίαρχο, επιλύοντας, επι παραδείγματι, το ζήτημα των αντιρρήσεων που διατυπώνει ο πλοιοκτήτης στην πρόθεση του πλοίαρχου να παρεκκλίνει της πορείας του πλοίου, ώστε να παράσχει βοήθεια. Πολύ περισσότερο, η σχετική δεσμευτική διάταξη είναι αναγκαίο να προβλεφθεί, ώστε η υποχρέωση προς παροχή βοήθειας να πάψει να υφίσταται υπό την μορφή του ηθικού κανόνα της ναυτοσύνης, αντ' αυτού, δε, να κατοχυρωθεί υπό καθεστώς αναγκαστικού δικαίου, δεσμεύοντας τον πλοίαρχο. Περαιτέρω, η εγκατάλειψη της έννοιας του ηθικού καθήκοντος, θα πρέπει να σηματοδοτήσει και την άρση της πεποίθησης ότι ο πλοίαρχος πρέπει να παράσχει βοήθεια με αυταπάρνηση, θυσιάζοντας το πλοίο του, το πλήρωμα και τους επιβάτες προκειμένου να διασώσει τους κινδυνεύοντες. Τούτο θα πρέπει να προκριθεί και στην διατύπωση της σχετικής νομοθετικής πρόβλεψης, διευκρινίζοντας ότι ο νόμος δεν απαιτεί από τον πλοίαρχο να υπερβεί εαυτόν ούτε να θυσιάσει υπέρτατα αγαθά τινά, προκειμένου να διασώσει άλλα, ακολουθώντας την διατύπωση των διατάξεων των Διεθνών Συμβάσεων που αναλύθηκαν ανωτέρω, ή και εξειδικεύοντας ακόμη περισσότερο. Δεν νοείται, εν ολίγοις, ούτε θα ήταν δυνατό να υφίσταται νομοθετική πρόβλεψη που να υποχρεώνει τον πλοίαρχο να επιδεικνύει μεγαλύτερη επιμέλεια και ζήλο για την ασφάλεια προσώπων ή πραγμάτων που βρίσκονται εκτός του πλοίου του, απ' ό, τι για αυτά που βρίσκονται μεταφερόμενα με αυτό. Άλλωστε, είναι δεδομένο ότι, ακόμη κι ένας έμπειρος πλοίαρχος, ναι μεν είναι εξοπλισμένος με τις γνώσεις και παραστάσεις που του έχει «χαρίσει» η πολυετής απασχόλησή του στο χώρο του θαλάσσιου εμπορίου, δεν παύει

να μην παρέχει κατ' επάγγελμα υπηρεσίες διάσωσης και επιθαλάσσιας αρωγής, ειδικά στη σημερινή εποχή, όπου κυριαρχεί η εξειδίκευση και η εμβάθυνση στο αντικείμενο απασχόλησης. Συνεπώς, επί της θεσπίσεως της υποχρέωσης του σε παροχή βοήθειας, στο πλαίσιο της εσωτερικής νομοθεσίας εκάστοτε κρατών, αυτή, θα είναι ορθότερο να συνοδευτεί από οργάνωση προγραμμάτων επιμόρφωσης και πρόσθετης πρακτικής εκπαίδευσης των πλοιάρχων, ούτως ώστε να διασφαλιστεί ότι, ακόμη και στις συνθήκες της σύγχρονης εποχής, οι πλοίαρχοι έχουν εξοπλιστεί με τα αναγκαία εφόδια ώστε να δύνανται να επιτελέσουν το καθήκον που ο νόμος απαιτεί από αυτούς.

## VI. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

Παρατίθεται με σειρά μνείας στο κείμενο:

- «Αυλαία» για τα Ποσειδώνια – Η Ναυτιλία έτοιμη να ενισχύσει το παγκόσμιο εμπόριο – όπως αναρτήθηκε στον ιστότοπο <https://businessvoice.gr/top-stories/751047/avlaia-gia-ta-poseidonia-i-naftilia-etoimi-na-enischysei-to-pagkosmio-eborio/>
- Στράντζαλη Άννα, «Συστήματα Δορυφορικής Ναυτιλίας», , Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας, Σχολή Πλοιάρχων, 2017
- Απόστολος Βασιλειάδης «Ναυτιλιακά συστήματα Inmarsat NON GMDSS INM MINI M, INM, Dts, Fleetboard 500, fleet phone», Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας, Σχολή Πλοιάρχων, Ιούνιος 2016.
- Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος I, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2005
- Κουρούκλης Αντώνιος, «*Η ευθύνη του πλοιάρχου*», Μεταπτυχιακό πρόγραμμα «Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο», Πανεπιστήμιο Αιγαίου, 2020
- Καλαπόδη Αγγελική, «*Η ποινική και διοικητική ευθύνη πλοιάρχου και πληρώματος*», Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, 2014,
- Αντώνης Αντάπασης – Λία Αθανασίου, *Ναυτικό Δίκαιο*, ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ, 2020
- Δημήτριος Μυλωνόπουλος, *Δημόσιο και ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο*, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., 2000
- Αιτιολογική Έκθεση ν. 5023/2023, ανηρτημένη στο <https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/2f026f42-950c-4efc-b950-340c4fb76a24/12205332.pdf>
- Λουκάς Ι. Ζυγούρος, «*Η αμοιβή του διασώστη κατά τη Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου 1989*», Εκδόσεις Σάκκουλα, 2024
- Αχιλλέας Μπεχλιβάνης, «*Εγχειρίδιο Ναυτικού Δικαίου*», Εκδόσεις Σάκκουλα, 2023
- Σύμβαση ΕΣΔΑ, ανηρτημένη στον ιστότοπο EUR-Lex [https://www.echr.coe.int/documents/convention\\_ell.pdf](https://www.echr.coe.int/documents/convention_ell.pdf)
- Κωνσταντίνα Μιχοπούλου, «*Οι θετικές υποχρεώσεις των κρατικών οργάνων: η νομολογία του ΕΔΔΑ και το ελληνικό Σύνταγμα*», Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, 2017
- Νικόλαος Παπαπολίτης, «*Επιθαλάσσιος αρωγή και διάσωσης*», 1992

- Arthur Alan Severance, “*The duty to render assistance in the Satellite Age*”, California Western International Law Journal, Vol. 36, No.2 [2006], δημοσιευθέν στο CWSL Scholarly Commons,
- Robert Jennings & Arthur Watts, *OPPENHEIM’S INTERNATIONAL LAW*, 9th edition, Vol. 1, [1992]
- Martin Davies, “*Obligations and implications for Ships Encountering Person in Need of Assistance at Sea*”, 12 Pac. Rim L. & POL’Y J. 109 [2003], Washington International Law Journal
- Tullio Treves, *1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea*, Introductory Note, September 2008, <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>
- Βικιπαίδεια, “*Arvid Pardo*”
- Irimi Papanicolopulu, “*The duty to rescue at sea, in peacetime and in war: A general overview*”, International Review of the Red Cross, [2016], 98 (2),\
- “The International Law Commission”, <https://legal.un.org/ilc/>,
- Κυριακή Μαρίνα Πλατσά, «*Νομικά ζητήματα της Επιθαλάσσιας αρωγής*», Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Μεταπτυχιακή Διπλωματική εργασία στο Ναυτικό Δίκαιο [2020],
- Fenella M.W. Billing, “*Delivering refugees and migrants to a ‘Place of Safety’ following rescue by States at sea*”, Maritime Safety and Security Law Journal, Issue 6, 2019-2020
- Καπτ. Γιώργος Γεωργούλης, «*Οι τροποποιήσεις της σύμβασης SOLAS σε ισχύ από το 2024*», όπως δημοσιεύθηκε την 02/12/2023 στο [www.isalos.net](http://www.isalos.net)
- Βικιπαίδεια, Very High Frequency (υπερβραχέα κύματα)
- Frederick J. Kenney Jr. - Vasilios Tasikas, «*The Tampa Incident: IMO Perspectives and Responses on the Treatment of Persons Rescued at Sea*», Washington International Law Journal, Volume 12, 1-1-2003
- Jessica E. Tauman, “*Rescued at sea but nowhere to go: The cloudy legal waters of the Tampa crisis*”, Washington International Law Journal, Volume 11, no.2, 3-1-2002,
- UNCHR, The UN Refugee Agency, “*Rescue at Sea, Stowaways and Maritime Interception – Selected Reference Materials*”, 2nd edition, December 2011, Division of International Protection, UNCHR Geneva, B. International Refugee Law, 4. Rescue at sea – A guide to principles and Practice as applied to Migrants and Refugees, διαθέσιμο στο <http://www.unhcr.org/450037d34.html>,
- Thomas J. Schoenbaum, JD, PhD, *Admiralty and Maritime Law*, Sixth Edition, West Academic Publishing, [2019],
- Βικιπαίδεια, *Admiralty Court*, [https://en.wikipedia.org/wiki/Admiralty\\_court](https://en.wikipedia.org/wiki/Admiralty_court)
- Kennedy & Rose, *Law of Salvage*, 9th edition, Sweet & Maxwell [2017],
- Βικιπαίδεια, *Stephen Lushington*, [https://en.wikipedia.org/wiki/Stephen\\_Lushington\\_\(judge\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Stephen_Lushington_(judge))
- Stephen Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, Third Edition, Oxford University Press [2022],
- G.H. Renton & Co. Ltd v. Palmyra Trading Corp. (“the Caspiana”), 1995
- Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος II, Έκδοση ΣΤ΄, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2007
- Βικιπαίδεια, *Himalaya clause*, [https://en.wikipedia.org/wiki/Himalaya\\_clause](https://en.wikipedia.org/wiki/Himalaya_clause)

- Adler v. Dickson, [1954] Lloyd's Rep 267, Case summary διαθέσιμη στο <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff87960d03e7f57ec1111>
- Καλλιόπη Κλεισά, *Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα. Σύγκριση των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ με τους Κανόνες του Ρότερνταμ*, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Μεταπτυχιακό πρόγραμμα «Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο – Ν.Α.Μ.Ε.», Χίος 2019.