

ΠΡΟΛΟΓΟΙ

Πρόλογος καθηγητή Χρίστου Μυλωνόπουλου

Ο συνάδελφος κύριος Εμμανουήλ Μεταξάκης δεν είναι άγνωστος στο νομικό κόσμο. Μετά από μία σειρά εξαιρετων μονογραφιών (για το κυβερνοέγκλημα, τα κρυπτονομίσματα, την ποινική προστασία προσωπικών δεδομένων) και πολυάριθμες μελέτες ποινικού δικαίου που χαρακτηρίζονται από εμβρίθεια και νομική ωριμότητα, ασχολείται στο παρόν βιβλίο του «Ναυτικό Ποινικό Δίκαιο» με ένα κύκλο πολύπλοκων ζητημάτων που ακριβώς λόγω της δυσχερούς φύσης τους και τον ετερόκλητο χαρακτήρα των δεν είχαν τύχει μέχρι σήμερα συστηματικής επεξεργασίας, παρά τη μεγάλη πρακτική αλλά και θεωρητική σημασία τους.

Το έργο του κυρίου Μεταξάκη συνιστά μία εξαντλητική, επιστημονικά τεκμηριωμένη και διεξοδική αναδίφηση όλων των υπό στενή και ευρεία έννοια ναυτικών εγκλημάτων, έτσι ώστε να καλύπτονται όλες οι μορφές αξιόποινης συμπεριφοράς που μπορεί να συνδέονται με την λειτουργία του πλοίου και τις συναφείς περί αυτό δραστηριότητες. Το χαρακτηριστικό του βιβλίου είναι ότι έχει «δικαστηριακό» χαρακτήρα, προσανατολισμένο στην πρακτική και ζωντανή πλευρά της σχετικής ύλης, παρέχοντας στον αναγνώστη διαφωτιστική και εκτεταμένη εποπτεία κάθε ζητήματος που θα μπορούσε να ανακύψει στην πράξη. Έτσι αποβαίνει ιδιαίτερος χρήσιμο στήριγμα για τον εφαρμοστή του ναυτικού ποινικού δικαίου, δικηγόρο, εισαγγελέα και δικαστή. Με στιβαρό χειρισμό της νομολογίας, διεισδυτική και στέρεη ανάλυση των σημαντικότερων υποθέσεων που έχουν απασχολήσει τα ελληνικά, κυρίως, δικαστήρια και βεβαίως συστηματική παράθεση και σχολιασμό της σχετικής νομολογίας, ο συγγραφέας επιτυγχάνει να παρέχει στον αναγνώστη όχι μόνον έγκυρη και πλήρη πληροφόρηση, αλλά –και αυτό είναι ένα σπάνιο πλεονέκτημα– άμεση λύση σε κάθε συναφές θέμα που θα μπορούσε να ανακύψει.

Αθήνα, Δεκέμβριος 2024

Χρίστος Μυλωνόπουλος

Ομότιμος καθηγητής Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών,

Μέλος της Ευρωπαϊκής Ακαδημίας Επιστημών και Τεχνών,

Πρόεδρος Ινστιτούτου Ευρωπαϊκού και Διεθνούς Ποινικού Δικαίου

Πρόλογος Χρήστου Βρούστη

Είναι παγκοίμως γνωστό ότι η εμπορική ναυτιλία είναι για τη χώρα μας, ο πλέον δυναμικός κλάδος της οικονομίας της. Ως εκ τούτου, το ναυτικό ποινικό δίκαιο, ως ο κλάδος του δικαίου που αποσκοπεί στη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της ναυτιλίας, μέσω κανόνων που προβλέπουν και τιμωρούν τις συμπεριφορές, οι οποίες εκδηλώνονται κατά την άσκηση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και προσβάλλουν ή θέτουν σε κίνδυνο προστατευόμενα από το δίκαιο έννομα αγαθά, όπως είναι η ανθρώπινη ζωή, η υγεία, η ιδιοκτησία, η περιουσία, η ασφάλεια της υδάτινης συγκοινωνίας, το περιβάλλον, κ.λπ. έχει ξεχωριστή σημασία. Η μελέτη του όμως είναι ιδιαίτερα απαιτητική, καθώς η ύλη του εκτείνεται σε μια πληθώρα κανόνων δικαίου που περιέχονται σε διεθνείς συμβάσεις, τυπικούς νόμους, κανονισμούς και οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και σε κανονιστικές διοικητικές πράξεις, που καλύπτουν πολλές και διαφορετικές θεματικές ενότητες.

Γνωρίζοντας λοιπόν πόσο επίπονο είναι το έργο της εκπόνησης ενός έργου με αντικείμενο την εκτεταμένη ύλη του ναυτικού ποινικού δικαίου, θεωρώ ότι η μονογραφία του Εμμανουήλ Μεταξάκη «Ναυτικό Ποινικό Δίκαιο», πέτυχε να συγκεντρώσει τη σχετική νομοθεσία και να αναπτύξει με πληρότητα τα ζητήματα που αφορούν στην ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων σ' αυτό, του φορτίου του, του περιβάλλοντος και γενικότερα των θαλασσίων μεταφορών και ναυτικών εργασιών, με αναφορές στη σημαντικότερη βιβλιογραφία και αρθρογραφία επί των ανωτέρω θεμάτων και παρουσίαση ορισμένων εκ των πλέον σημαντικών αποφάσεων της νομολογίας. Χαίρομαι ιδιαίτερα, διότι ο συγγραφέας του έργου αυτού είναι συνεργάτης μου και αξιοποίησε με γόνιμο τρόπο τα ερεθίσματα από τη μελέτη και τη νομολογία ναυτικών ποινικών υποθέσεων που έχω χειριστεί τα τελευταία είκοσι τέσσερα χρόνια, καθώς και τις εμπειρίες του από τη συμμετοχή του στον χειρισμό τέτοιων υποθέσεων κατά τη συνεργασία μας. Η ανωτέρω μονογραφία του είναι αποτέλεσμα επίπονης έρευνάς του και συνδυασμού αφενός μεν θεωρητικής εμβάθυνσης στη θεματολογία του ναυτικού ποινικού δικαίου με αναδίφηση στην ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία και νομολογία και αφετέρου εμπειρικής γνώσης που απορρέει από την ενασχόλησή του ως δικηγόρου με τέτοιες υποθέσεις. Για τους λόγους αυτούς το «Ναυτικό Ποινικό Δίκαιο» του Εμμανουήλ Μεταξάκη αποτελεί μια αξιέπαινη συνεισφορά στη σχετική βιβλιογραφία, του οποίου η μελέτη θα αποβεί χρήσιμη όχι μόνο στους νομικούς, αλλά σε όλους τους ασχολούμενους με τη ναυτιλία.

Πειραιάς, Δεκέμβριος 2024
Χρήστος Βρούστης
Δικηγόρος

Πρόλογος Ανδρέα Νασίκα

Με τον συγγραφέα, μέλος του Δικηγορικού Γραφείου του ποινικολόγου Χρήστου Βρούστη, το οποίο εξειδικεύεται στο ποινικό δίκαιο και δη στο ναυτικό ποινικό δίκαιο, είχα την τύχη να συνεργασθώ σε μεγάλο αριθμό κρίσιμων ναυτικών υποθέσεων, των οποίων, η «Ν. Γωγιός – Α. Νασίκας Δικηγορική Εταιρεία» είχε τον χειρισμό του αστικού σκέλους και το δικηγορικό γραφείο Χρήστου Βρούστη τον χειρισμό του ποινικού σκέλους. Πολλές εκ των υποθέσεων αυτών μνημονεύονται στις τελευταίες σελίδες του συγγράμματος και αποτέλεσαν τα ερεθίσματα του συγγραφέως για τη σύνταξη του συγγράμματος με τον τίτλο «Ναυτικό Ποινικό Δίκαιο».

Κατά την πολυετή, αγαστή και γόνιμη συνεργασία μεταξύ όσων εξ ημών χειριστήκαμε το αστικό σκέλος των εν λόγω υποθέσεων και των συναδέλφων που χειρίστησαν το ποινικό σκέλος αυτών, αντιμετωπίσαμε το πρόβλημα της πληθώρας και διασποράς των ποινικών νομοθετημάτων, στις διατάξεις των οποίων έπρεπε να γίνει υπαγωγή των ποικίλων και διαφορετικών πραγματικών περιστατικών της κάθε υποθέσεως.

Ο συγγραφέας με την παρούσαν έκδοσιν, σκοπεί να συμπύξει, στο μέτρο του δυνατού, στις 520 σελίδες του πονήματος, την πληθώραν των Ελληνικών, Ενωσιακών και Αλλοδαπών, νομοθετημάτων τα οποία συγκροτούν την ύλη του Ναυτικού Ποινικού Δικαίου, όπως τούτο εφαρμόζεται εν Ελλάδι. Τον σκοπόν αυτόν τον επιτυγχάνει λίαν ικανοποιητικώς.

Πέραν τούτου όμως, ο συγγραφέας, πριν από τον σχολιασμόν των ποινικών νόμων που αφορούν την ναυτιλίαν, προβαίνει σε μία εμπεριστατωμένη ανάλυση των βασικών εννοιών περί πλοίου, πληρώματος, ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου, μορφών ναυτιλιακών εταιρειών, στοιχείων περί του Δικαίου της Θάλασσας και πλείστων όσων συναφών θεμάτων.

Είναι συνεπώς βέβαιοι ότι τόσοσ ο μελετητής του Ναυτικού Ποινικού Δικαίου, όσοσ και ο ασχολούμενος με την μαχόμενην δικηγορίαν, θα εύρη στο περιεχόμενον του πονήματος έναν χρήσιμον «οδηγόν» στην επίλυση των θεμάτων ναυτικού δικαίου (όχι μόνον των ποινικών), τα οποία θα αντιμετωπίσει.

Κατά τούτο λοιπόν, η παρούσα έκδοση είναι χρήσιμον να βρίσκεται στην βιβλιοθήκη όσοσ ασχολούνται με το ναυτικό δίκαιο γενικότερα και όχι μόνο με το ποινικό ναυτικό δίκαιο.

Πειραιάς, Δεκέμβριος 2024
Ανδρέας Νασίκας
ε.τ. Δικηγόρος

ΠΡΟΛΕΓΟΜΕΝΑ – ΟΔΗΓΟΣ ΧΡΗΣΗΣ

Κατ' αρχήν οφείλω να αναγνωρίσω ότι η συγγραφή του παρόντος θα ήταν αδύνατη χωρίς τη μακροχρόνια συνεργασία μου με ορισμένους από τους κορυφαίους νομικούς, τρεις εκ των οποίων και το προλογίζουν. Εξ αυτών, ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα να απευθύνω στον Δικηγόρο, κ. Χρήστο Βρούστη, ο οποίος μου έδωσε την ευκαιρία να ασχοληθώ με το Ναυτικό Ποινικό Δίκαιο, σχετικά με το οποίο είχαμε πολλές και γόνιμες συζητήσεις, αλλά και στον Καθηγητή μου, κ. Χρίστο Μυλωνόπουλο, το έργο του οποίου αποτέλεσε έναυσμα και για το δικό μου έργο.

Επίσης, θα ήθελα να απευθύνω τις ευχαριστίες μου στο προσωπικό της Βιβλιοθήκης της Βουλής των Ελλήνων που εντόπισε σε αταξινόμητο υλικό της την εισηγητική έκθεση του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και μου την απέστειλε, αλλά και στην Εισαγγελία Πρωτοδικών Πειραιώς που μου παρέσχε στατιστικά στοιχεία αναφορικά με τα αδικήματα που προβλέπονται στον εν λόγω Κώδικα.

Όπως προκύπτει ήδη από τα περιεχόμενα του βιβλίου, αυτό αποτελείται από οκτώ κεφάλαια καλύπτοντα εντελώς ετερόκλιτες θεματικές ενότητες· αυτό φανερώνει αφενός μεν την τεράστια πρόκληση, αφετέρου δε τη μεγάλη δυσχέρεια του εγχειρήματος που οφείλεται στο γεγονός, ότι το Ναυτικό Ποινικό Δίκαιο δεν εξαντλείται σε διατάξεις του Ποινικού Κώδικα και του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, αλλά αποκρυσταλλώνεται σε έναν εσμό νομοθετημάτων που μοιάζουν να εκτείνονται επί παντός του επιστητού. Με γνώμονα την ευχερέστερη εποπτεία της αναφερόμενης στο παρόν νομοθεσίας, που αφορά περισσότερα από 890 ελληνικά, ενωσιακά και αλλοδαπά νομοθετήματα, την πρώτη φορά που αυτά μνημονεύονται στο κείμενο, πέρα από τον αριθμό ή, ελλείψει αριθμού, της ημερομηνίας τους, παρατίθεται και ο πλήρης τίτλος και τα στοιχεία του μέσου δημοσίευσής τους, ήτοι στην περίπτωση ημεδαπού νομοθετήματος, τα στοιχεία του Φ.Ε.Κ., στην περίπτωση αλλοδαπού νομοθετήματος, του αντίστοιχου μέσου και στην περίπτωση της ΕΕ, τα στοιχεία της Επίσημης Εφημερίδας της ΕΕ. Μετά τον αριθμό του οικείου ημεδαπού νομοθετήματος, εκτός από τις Υ.Α. και τις Κ.Υ.Α., τίθεται κάθετος και το έτος αυτού. Ο λόγος που έχω επιλέξει να μη θέτω κάθετο και έτος μετά από τις Υ.Α. και τις Κ.Υ.Α. είναι η αποφυγή συγχύσεων, επειδή, αν και αρκετά από τα νομοθετήματα αυτά δεν περιέχουν στην αρίθμησή τους αναφορά σε έτος (π.χ. Κ.Υ.Α. Τ/9803), άλλα προβλέπουν ως μέρος της αρίθμησής τους το έτος αυτών είτε σε διψήφια (π.χ. Υ.Α. 1218.78/1/95) είτε σε τετραψήφια μορφή (π.χ. Κ.Υ.Α. 3522.2/08/2013).

Ο αναγνώστης θα παρατηρήσει ότι αρκετά χωρία τίθενται εντός εισαγωγικών και σε πλάγια γραφή. Τα χωρία αυτά αποδίδουν αυτολεξεί τον νόμο. Χωρία τιθέμενα μεν εντός εισαγωγικών, αλλά όχι σε πλάγια γραφή αποδίδουν είτε το περιεχόμενο του

νόμου, όχι όμως αυτολεξεί, είτε αυτολεξεί οποιοδήποτε άλλο εκτός του νόμου κείμενο, όπως περιεχόμενο δικαστικής απόφασης ή ετέρου συγγράμματος. Προς αποφυγή επαναλήψεων, το μέσο όπου δημοσιεύθηκε η μνημονευόμενη στο παρόν νομολογία, γνωμοδοτήσεις, συγγράμματα κ.λπ. παρατίθεται μόνο την πρώτη φορά που αυτά αναφέρονται στο κείμενο, ενώ τις τυχόν επόμενες φορές γίνεται παραπομπή στην οικεία υποσημείωση. Αυτός είναι και ένας τρόπος με τον οποίο επιτυγχάνεται η κατάδειξη της αλληλεπίδρασης και συνοχής μεταξύ των διαφόρων κεφαλαίων και θεματικών ενοτήτων του βιβλίου. Επίσης, προς διευκόλυνση του αναγνώστη, την πρώτη φορά, που σε υποκεφάλαιο του βιβλίου αναφέρεται κάποια τιτλοφορούμενη υποδιαίρεση νομοθετήματος (π.χ. κεφαλαίου, άρθρου κ.λπ.), ο τίτλος αυτής τίθεται εντός παρενθέσεων και εισαγωγικών.

Η ύλη του Ναυτικού Ποινικού Δικαίου κατ' ανάγκη αφορά έναν μεγάλο αριθμό διεθνών συμβάσεων, οι οποίες συχνότατα τροποποιούνται, με αποτέλεσμα ο εφαρμοστής του Δικαίου να αντιμετωπίζει το πραγματικό πρόβλημα της εξεύρεσης του κειμένου κάποιας διεθνούς σύμβασης στην τελική της μορφή, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί και ισχύει παρ' ημίν. Πράγματι, ενώ υπάρχουν βάσεις νομικών πληροφοριών, στις οποίες παρατίθενται τόσο οι ισχύουσες μετά από τροποποιήσεις, όσο και οι αρχικές μορφές των νομοθετημάτων, τούτο δεν συμβαίνει, όσον αφορά τις διεθνείς συμβάσεις. Αυτός είναι και ο λόγος που αναζητήσα όλα τα νομοθετήματα που αφορούν τις διαδοχικές τροποποιήσεις τέτοιων διεθνών συμβάσεων που έχει κυρώσει η χώρα μας, τα οποία και παρατίθενται στις υποσημειώσεις που αφορούν την εκάστοτε αναφερόμενη στο κείμενο του βιβλίου διεθνή σύμβαση. Ανατρέχοντας κανείς σε υποσημειώσεις, όπως η υπ' αριθ. 58, που αφορά την ΠΑΑΖΕΘ (SOLAS), κατανοεί τη σχοινοτενή έκταση που μπορούν να λάβουν οι τροποποιήσεις αυτές. Λαμβανομένης υπ' όψη της έκτασης αυτής και της ανάγκης οικονομίας της ύλης, σε τέτοιες υποσημειώσεις αναφέρονται μόνο οι τίτλοι των βασικών, κατά την κρίση του συγγραφέα, και όχι όλων των αφορώντων τροποποιήσεων νομοθετημάτων.

Περαιτέρω, επίσης για την οικονομία της ύλης, αν και ακολουθεί κατάλογος αρκτικόλεξων, ακρωνυμίων και συντομογραφιών, κατά κανόνα τα αρκτικόλεξα και τα ακρωνύμια επεξηγούνται την πρώτη φορά που αναφέρονται στο κείμενο του βιβλίου και στον σχετικό κατάλογο παρατίθενται μόνον τα μη επεξηγούμενα στο κείμενο.

Επισημαίνεται ότι στο παρόν παρατίθενται ορισμένες διαδικτυακές διευθύνσεις, η τελευταία επαλήθευση των οποίων έγινε την 15-10-2024.

Για την οικονομία και το ευπαρουσίαστο του κειμένου, έχω αποφύγει να παραθέτω τις ηλεκτρονικές διευθύνσεις προς αρχεία που μπορούν να ανευρεθούν ευχερώς στον παγκόσμιο ιστό από τον αναγνώστη. Έτσι, σημειώνεται ενδεικτικώς πως όλες οι μνημονευόμενες Εγκύκλιοι και Γνωμοδοτήσεις Εισαγγελέων του Αρείου Πάγου είναι διαθέσιμες στον ιστότοπο της Εισαγγελίας του Αρείου Πάγου (<https://eisap.gr/>), τα σχετικά με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό στον ιστότοπό του (<https://www.imo.org/>) κ.ο.κ.

Σημειώνεται ότι, όταν κάποιο έργο έχει μέχρι δύο συγγραφείς, παρατίθενται κανονικά τα ονόματά τους, ενώ, όταν έχει τρεις και άνω, αναφέρεται το όνομα μόνο του πρώτου εξ αυτών συνοδευόμενο από τη συντομογραφία «κ.ά.».

Κατά τον χειρισμό υποθέσεων Ναυτικού Ποινικού Δικαίου είναι αναπόφευκτη η συνάντηση ξενόγλωσσων όρων, κυρίως εκ της αγγλικής γλώσσας, η οποία και κατέχει ιδιαίτερη θέση στη ναυτιλία. Κρίνοντας ότι η επεξήγηση των όρων αυτών στην ελληνική είναι χρησιμότερη, παραθέτω τον αγγλόφωνο όρο την πρώτη φορά που στο κείμενο του βιβλίου αναφέρεται ο αντίστοιχος ελληνικός. Σημειώνεται ότι προτιμάται η βρετανική ορθογραφία έναντι της αμερικανικής. Επίσης, αν και η ελληνική ναυτική ορολογία απηχεί τον πλούτο, την ευηχία και την ιστορική συνέχεια της ελληνικής γλώσσας, στην ορολογία αυτή έχουν παρεισφρήσει και πάμπολλες, ξενικής προέλευσης λέξεις, οι οποίες ομοίως παρατίθενται, εκτός από ορισμένες μη ανταποκρινόμενες στην αισθητική μου. Παραδείγματα τέτοιων λέξεων, που κατ' εξαίρεση αναφέρω εδώ, είναι οι ακαλαίσθητες και περιττές παραφθορές «τάνκι» (εκ του αγγλ. tank) και «κρένι» (εκ του αγγλ. crane), που ενίοτε χρησιμοποιούνται αντί των απολύτως συνηθισμένων λέξεων, αντιστοίχως, «δεξαμενή» και «γερανός».

Οκτώβριος 2024

Εμμανουήλ Δ. Μεταξάκης

Δικηγόρος, Διδάκτωρ Νομικής

Τακτικός Καθηγητής Σχολής Αξιωματικών Ελληνικής Αστυνομίας

ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΔΝΟ

Στο παρόν αναφέρονται πάμπολλες διεθνείς συμβάσεις, πηγή των οποίων είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ ή Δ.Ν.Ο.) [αγγλ. International Maritime Organization (IMO)]. Ο εν λόγω Οργανισμός ιδρύθηκε στη Γενεύη το έτος 1948 ως Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός (Δ.Ν.Σ.Ο.)¹ [αγγλ. Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO)], μετονομάστηκε σε ΔΝΟ το έτος 1982 και εδρεύει στο Λονδίνο. Ο ΔΝΟ αποτελεί εξειδικευμένο οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών. Κατά τον χρόνο συγγραφής του παρόντος ο ΔΝΟ έχει 176 κράτη μέλη και τρία συνδεδεμένα μέλη.²

Σκοποί του ΔΝΟ σύμφωνα με το άρθρο 1 της ως άνω ιδρυτικής του Σύμβασης, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί και ισχύει, είναι: α) η καθιέρωση συστήματος συνεργασίας μεταξύ κυβερνήσεων στον τομέα της ρύθμισης και των πρακτικών των κυβερνήσεων που σχετίζονται με κάθε είδους τεχνικά θέματα επηρεάζοντα τη διεθνή εμπορική ναυτιλία, η ενθάρρυνση και διευκόλυνση της ευρείας υιοθέτησης των υψηλότερων δυνατών προτύπων σε θέματα αφορώντα την ασφάλεια της ναυτιλίας, την αποτελεσματικότητα της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη και έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία, και την αντιμετώπιση νομικών θεμάτων σχετιζομένων με τους σκοπούς του εν λόγω άρθρου, β) η ενθάρρυνση της εξάλειψης των επιβαλλομένων από κυβερνήσεις διακρίσεων και περιττών περιορισμών, οι οποίοι επηρεάζουν τη διεθνή εμπορική ναυτιλία, ώστε να προαχθεί άνευ διακρίσεων η διαθεσιμότητα των ναυτιλιακών υπηρεσιών για το διεθνές εμπόριο, επισημαίνοντας ότι η επικουρία και ενθάρρυνση μίας κυβέρνησης για την ανάπτυξη της εθνικής της ναυτιλίας και για σκοπούς ασφάλειας δεν αποτελεί αφ' εαυτής διάκριση, υπό την προϋπόθεση, ότι η εν λόγω επικουρία και ενθάρρυνση δεν βασίζεται επί μέτρων σχεδιασμένων έτσι, ώστε να περιορίζεται η ελευθερία της ναυσιπλοΐας στα πλοία οποιασδήποτε σημαίας να λαμβάνει μέρος στο διεθνές εμπόριο, γ) η θέση υπ' όψη του Οργανισμού θεμάτων αθέμιτων περιοριστικών πρακτικών σύμφωνα με το μέρος II της Σύμβασης, δ) η θέση υπ' όψη του Οργανισμού θεμάτων αφορώντων τη ναυτιλία που παραπέμπονται σε αυτόν από όργανα ή εξειδικευμένους οργανισμούς

1. Η ιδρυτική του Δ.Ν.Σ.Ο. Διεθνής Σύμβαση κυρώθηκε με το Ν.Δ. 1287/1949 «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εν Γενεύη την 6 Μαρτίου 1948 Διεθνούς Συμβάσεως “περί Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού” (Δ.Ν.Σ.Ο.)» (Φ.Ε.Κ. Α' 294/31-10-1949) και έχει τροποποιηθεί από τους: Ν. 546/1977 (Φ.Ε.Κ. Α' 52/22-2-1977), Ν. 1146/1981 (Φ.Ε.Κ. Α' 109/23-4-1981) και Ν. 2220/1994 (Φ.Ε.Κ. Α' 110/6-7-1994).

2. Ιστοσελίδα: <https://www.imo.org/en/OurWork/ERO/Pages/MemberStates.aspx>.

των Ηνωμένων Εθνών και ε) η φροντίδα για τη διακυβερνητική ανταλλαγή πληροφοριών περί θεμάτων τα οποία επεξεργάζεται ο Οργανισμός.

Σύμφωνα με το άρθρο 11³ της ως άνω Σύμβασης: «Ο Οργανισμός αποτελείται από τη Συνέλευση, το Συμβούλιο, την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, τη Νομική Επιτροπή, την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, την Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας, την Επιτροπή Διευκόλυνσης και όσα βοηθητικά όργανα ο Οργανισμός μπορεί, οποτεδήποτε κρίνει αναγκαία, να ιδρύσει, καθώς και τη Γραμματεία.». Οι συμβάσεις του ΔΝΟ τροποποιούνται δυνάμει αποφάσεων (resolutions, ο όρος ενίοτε συναντάται στην ελληνική και ως «ψηφίσματα»), αναφορές στις οποίες γίνονται σε πάμπολλα σημεία του παρόντος βιβλίου. Παράδειγμα του μορφοτύπου της ονομασίας απόφασης του ΔΝΟ είναι το ακόλουθο: ΜΕΡC.236(65). Τα γράμματα στην αρχή της απόφασης υποδηλώνουν το όργανο που εξέδωσε την απόφαση. Έτσι, το «Α» αντιστοιχεί στη Συνέλευση, το «C» στο Συμβούλιο, τα «MSC» στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, τα «LEG» στη Νομική Επιτροπή, τα «ΜΕΡC» στην Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος και τα «FAL» στην Επιτροπή Διευκόλυνσης. Ο αριθμός που τίθεται μετά την τελεία που ακολουθεί τα ως άνω γράμματα αποτελεί τον αριθμό της απόφασης και τίθεται κατά χρονολογική σειρά. Τέλος, ο αριθμός εντός παρενθέσεων που έπεται δεικνύει τη σύνοδο του οικείου οργάνου, κατά την οποία ελήφθη η συγκεκριμένη απόφαση.

Οι εξελίξεις στην τεχνολογία και τις τεχνικές της σύγχρονης ναυτιλίας επιβάλλουν όχι μόνο την εκπόνηση νέων διεθνών συμβάσεων, αλλά και την τροποποίηση των υπαρχουσών. Στην περίπτωση των παλαιότερων συμβάσεων οι τροποποιήσεις αυτών ετίθεντο σε ισχύ μόνο μετά την αποδοχή τους από έναν αριθμό συμβαλλομένων κρατών, συνήθως τα δύο τρίτα αυτών. Η διαδικασία αυτή συνεπαγόταν καθυστερήσεις, καθώς συνήθως απαιτούνταν περισσότερες αποδοχές για την τροποποίηση μιας σύμβασης από όσες για τη θέση της σε ισχύ, ιδίως στις περιπτώσεις που ο αριθμός των συμβαλλομένων κρατών είναι πολύ μεγάλος. Προκειμένου να αντιμετωπισθεί η κατάσταση αυτή, ο ΔΝΟ υιοθέτησε τη διαδικασία της σιωπηρής αποδοχής (αγγλ. tacit acceptance),⁴ η οποία προβλέπεται σε συμβάσεις, όπως η Διεθνής Σύμβαση περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα,⁵ η Διεθνής Σύμβαση

3. Η πλειοψηφία των άρθρων της εν λόγω Σύμβασης έχει αναριθμηθεί με μεταγενέστερες τροποποιήσεις αυτής. Συγκεκριμένα τα άρθρα 3 έως 31 αναριθμήθηκαν σε 2 έως 30 με την Απόφαση της Συνέλευσης του Δ.Ν.Σ.Ο. Α.400(Χ). Η εν λόγω αναρίθμηση δεν μνημονεύεται στον Ν. 1146/1981, με τον οποίο κυρώθηκαν οι από 17-11-1977 τροποποιήσεις που επενέχθησαν στη Σύμβαση με την ανωτέρω Απόφαση της Συνέλευσης του τότε Δ.Ν.Σ.Ο.

4. Ιστοσελίδα: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/default.aspx>. Αλεξόπουλος Αριστοτέλης, Φουρναράκης Νικόλαος, Διεθνείς Συμβάσεις – Κανονισμοί – Κώδικες, Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα 2008, σελ. 44.

5. Ίδ. υποσημ. 58.

περί πρόληψης της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία⁶ και η Διεθνής Σύμβαση περί των Διεθνών Κανονισμών προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα.⁷

Για παράδειγμα, η υποπαρ. νι της παρ. β' του άρθρου VIII («Τροποποιήσεις») της Διεθνούς Σύμβασης περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (Ν. 1045/1980) προβλέπει σχετικά τα ακόλουθα: «β) Τροποποιήσεις κατόπιν προηγούμενης εξετάσεως υπό του Οργανισμού. [...] νι) 1) Τροποποιήσεις Άρθρου της Συμβάσεως ή του Κεφαλαίου I του Παραρτήματος θα θεωρηθεί ότι έχει γίνει αποδεκτή κατά την ημερομηνία συμπληρώσεως αριθμού ανακοινώσεων αποδοχής εκ μέρους των δύο τρίτων (2/3) των συμβαλλομένων Κρατών. 2) Τροποποιήσεις του Παραρτήματος εκτός του Κεφαλαίου I θα θεωρηθεί ότι έχει γίνει αποδεκτή: αα) επί τη συμπληρώσει διετίας από της ημερομηνίας καθ' ην αυτή εγνωστοποιήθη εις τα συμβαλλόμενα Κράτη δι' αποδοχήν, ή ββ) επί τη συμπληρώσει ετέρας τινός χρονικής περιόδου, ήτις δεν δύναται να είναι βραχυτέρα του ενός έτους εφ' όσον αποφασισθή ούτω κατά τον χρόνον της υιοθετήσεως της τροποποιήσεως από την πλειοψηφία των δύο τρίτων (2/3) των συμβαλλομένων Κρατών άτινα παρίστανται εις την ψηφοφορία εις την ανεπτυγμένην Επιτροπήν Ναυτικής Ασφαλείας. Όμως, εάν εντός της καθορισθείσης περιόδου, συμβαλλόμενα Κράτη αντιπροσωπεύοντα συνολικώς ποσοστόν μείζον του ενός τρίτου (1/3), ή συνολικώς καλύπτοντα διά της Εμπορικής Ναυτιλίας των από 50% και άνω του παγκοσμίου εμπορικού στόλου εις ολικήν χωρητικότητα, γνωστοποιήσουν εις τον Γενικόν Γραμματέα του Οργανισμού την αντίθεσίν των προς την τροποποίησιν, αυτή θα θεωρηθή ως μη γενομένη αποδεκτή.»

Αντίστοιχη διαδικασία προβλέπεται και στο άρθρο 16 παρ. 2 περ. στ' της Διεθνούς Σύμβασης περί πρόληψης της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία (Ν. 1269/1982) και στο άρθρο VI της Διεθνούς Σύμβασης περί των Διεθνών Κανονισμών προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα (Ν.Δ. 93/1974).

Επίσης, διάφορα όργανα του ΔΝΟ εκδίδουν εγκυκλίους (αγγλ. circular), οι οποίες σκοπούν στην παροχή οδηγιών για την ορθή εφαρμογή διατάξεων των διεθνών συμβάσεων του ΔΝΟ και έχουν τον ακόλουθο μορφότυπο: MEPC.1/Circ.892. Όπως ισχύει και για τις αποφάσεις οργάνων του ΔΝΟ, έτσι και στις εγκυκλίους αρχικά υποδηλώνεται το όργανο (ή τα όργανα) του ΔΝΟ που εξέδωσε την εγκύκλιο – εν προκειμένω η Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος. Εφόσον πριν από την κάθετο τίθεται τελεία και κάποιος αριθμός, αυτός υποδηλώνει την υποκατηγορία στην οποία ανήκει η εγκύκλιος ανάλογα με το θέμα αρμοδιότητας του εκάστοτε οργάνου που αυτή καλύπτει – εν προκειμένω γενικές πληροφορίες για ζητήματα ρύπανσης. Μετά την κάθετο τίθενται τα γράμματα «Circ.», εκ του «circular» και στο τέλος τίθεται ο αριθμός της εγκυκλίου που ακολουθεί χρονολογική σειρά.

Η Ελλάδα αποτελεί ιδρυτικό μέλος του Οργανισμού και εκλέγεται ανελλιπώς μέ-

6. 16. υποσημ. 189.

7. 16. υποσημ. 793.

λος του Συμβουλίου αυτού μεταξύ των δέκα⁸ κρατών που σύμφωνα με την περ. α' του άρθρου 17 της ανωτέρω Σύμβασης έχουν «μέγιστο ενδιαφέρον στην παροχή διεθνών θαλάσσιων υπηρεσιών».⁹

Εκ των προαναφερθέντων οργάνων του ΔΝΟ ιδιαιτέρως σημαντική είναι η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας [αγγλ. Maritime Safety Committee (MSC)], στην οποία αναφέρεται το μέρος VII (άρθρα 27 επ.) της Σύμβασης, και η Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος [αγγλ. Marine Environment Protection Committee (MEPC)], στην οποία αναφέρεται το μέρος ΙΧ (άρθρα 37 επ.) της Σύμβασης. Σύμφωνα με την περ. α' του άρθρου 28 της τελευταίας: «*Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας θα εξετάζη παν θέμα το οποίον εμπήπει εις τους σκοπούς του Οργανισμού και αναφέρεται εις τα βοηθήματα ναυσιπλοΐας, την κατασκευήν και εξοπλισμόν των πλοίων, την επάνδρωσιν από απόψεως ασφαλείας, τους κανόνας προς αποφυγήν συγκρούσεων, τον χειρισμόν επικινδύνων φορτίων, διαδικασίας και απαιτήσεις διά την ναυτικήν ασφάλειαν, τας υδρογραφικάς πληροφορίας, τα ημερολόγια πλοίων και τα ενδιαφέροντα την ναυσιπλοΐαν έγγραφα, τας ανακρίσεις επί ναυτικών ατυχημάτων, την διάσωσιν περιουσίας και προσώπων και παν άλλο θέμα επηρεάζον αμέσως την ναυτικήν ασφάλειαν.*». Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 38 της ως άνω Σύμβασης, η Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος εξετάζει κάθε θέμα εμπότον στους σκοπούς του ΔΝΟ αναφερόμενο στην πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία.

Μία από τις συμβάσεις, πηγή της οποίας είναι ο ΔΝΟ, είναι η Διεθνής Σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών,¹⁰ που υπηρετούν σε θαλασσοπορούντα πλοία εξουσιοδοτημένα να φέρουν

8. Ήδη, με την Απόφαση της Συνέλευσης του ΔΝΟ Α.1152(32) ο αριθμός αυτός αυξήθηκε σε δώδεκα. Οι τροποποιήσεις που επέφερε στη Σύμβαση η εν λόγω απόφαση κυρώθηκαν από την Ελλάδα με το άρθρο πρώτο του Ν. 5091/2024 «*Κύρωση των τροποποιήσεων, που υιοθετήθηκαν την 8η Δεκεμβρίου 2021 από τη Συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) στη Διεθνή Σύμβαση «Περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού», που υπογράφηκε στη Γενεύη την 6η Μαρτίου 1948, όπως αυτή τροποποιήθηκε μεταγενέστερα και ισχύει*» (Φ.Ε.Κ. Α' 32/26-2-2024).

9. Ιστοσελίδα: <https://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stous-diethneis-organismous/imo.html>.

10. «*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978*» (STCW). Η εν λόγω Σύμβαση κυρώθηκε με τον Ν. 1314/1983 «*Για την κύρωση της διεθνούς σύμβασης “για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978”*» (Φ.Ε.Κ. Α' 2/11-1-1983), ο οποίος έχει τροποποιηθεί από τα: Π.Δ. 132/1997 (Φ.Ε.Κ. Α' 116/11-6-1997), Π.Δ. 268/1999 (Φ.Ε.Κ. Α' 220/25-10-1999), Π.Δ. 125/2004 (Φ.Ε.Κ. Α' 94/3-5-2004), Π.Δ. 243/2004 (Φ.Ε.Κ. Α' 223/17-11-2004), Π.Δ. 241/2006 (Φ.Ε.Κ. Α' 16-11-2006), Π.Δ. 109/2008 (Φ.Ε.Κ. Α' 168/13-8-2008), Π.Δ. 79/2012 (Φ.Ε.Κ. Α' 137/14-6-2012, το Π.Δ. 79/2012 υιοθέτησε τις τροποποιήσεις της Διάσκεψης της Μανίλας στο παράρτημα της ανωτέρω Σύμβασης), Π.Δ. 74/2016 (Φ.Ε.Κ. Α' 137/1-8-2016), Π.Δ. 108/2018 (Φ.Ε.Κ. Α' 207/10-12-2018). Το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών αφορά και η Οδηγία (ΕΕ) 2022/993 (ΕΕ L 169/45 της 27-6-2022), η οποία κωδικοποίησε και κατήργησε την Οδηγία 2008/106/ΕΚ (ΕΕ L 323/33 της 3-12-2008), την οποία είχε ενσωματώσει στην ημεδαπή έννομη τάξη το Π.Δ. 119/2014 (Φ.Ε.Κ. Α' 188/8-9-2014), ομού μετά των τροπο-