ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Ναυτιλιακές Γνώσεις

Μυλωνόπουλος Δημήτριος
Αλεξόπουλος Αριστοτέλης
Μυλωνοπούλου - Μοίρα Πολυξένη

Α΄ ΕΠΑ.Λ.

ΕΠΙΛΟΓΗΣ

ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΕΚΔΟΣΕΩΝ «ΔΙΟΦΑΝΤΟΣ»

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΡΧΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ

ΣΥΓΓΡΑΦΕΙΣ
- Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Πλωτάρχης Λιμενικού Σώματος, Δρ. Νομικός
- Αλεξόπουλος Αριστοτέλης, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Δρ. Ναυτιλιακός
- Μυλωνοπούλου Μοίρα-Πολυξένη, Δρ. Κοινωνιολόγος

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΡΙΣΗΣ
- Καβάφης Ανδρέας, Πλοίαρχος Α'
- Χατζίδη Αικατερίνη, Καθηγήτρια ΤΕΕ, ΠΕ 13
- Λιοτσάκη Ευαγγελία, Ραδιοτηλεγραφήτρια, Καθηγήτρια ΤΕΕ, ΠΕ 18
- Αλιβιζάτος Βασίλης, Νομικός-Πλοίαρχος Α'

ΓΛΩΣΣΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ
- Βασιλική Παπανδρέου, Φιλόλογος

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΕΙΜΕΝΩΝ:
- Μυλωνοπούλου Μοίρα-Πολυξένη, Δρ. Κοινωνιολογίας

ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ
- Σπύρος Παπασπύρου, Καθηγητής Εφαρμογών Τ.Ε.Ι. Ηπείρου

ΑΤΕΛΙΕ
- Grafos

ΠΑΙΔΑΓΩΓΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ
Σταμάτης Αλαχιώτης
Καθηγητής Γενετικής Πανεπιστημίου Πατρών
Πρόεδρος του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου

• Επιστημονικός Υπεύθυνος του Έργου:
Γεώργιος Βουτσινός
Σύμβουλος του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου

• Επιστημονικός Υπεύθυνος του Ναυτικού-Ναυτιλιακού Τομέα
Σταμάτης Παλαιοκρασάς
Σύμβουλος Παιδαγωγικού Ινστιτούτου.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΑΝΕΚΔΟΣΗΣ

Η επανέκδοση του παρόντος βιβλίου πραγματοποιήθηκε από το Ινστιτούτο Τεχνολογίας Υπολογιστών & Εκδόσεων «Διόφαντος» μέσω ψηφιακής μακέτας.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ, ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Μυλωνόπουλος Δημήτριος
Αλεξόπουλος Αριστοτέλης
Μυλωνοπούλου - Μοίρα Πολυξένη

Η συγγραφή και η επιστημονική επιμέλεια του βιβλίου
πραγματοποιήθηκε υπό την αιγίδα του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ

Α΄ ΕΠΑ.Λ.

ΜΑΘΗΜΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ

ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΕΚΔΟΣΕΩΝ «ΔΙΟΦΑΝΤΟΣ»

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Αγαπητοί εκπαιδευτικοί και μαθητές του Ναυτικού-Ναυτιλιακού Τομέα,

Σίγουρα θα γνωρίζετε ότι η Ελλάδα, ως πρώτη ναυτική εμπορική δύναμη στον κόσμο, διανύει την 5η χιλιετία ναυτικής δράσης. Η θάλασσα ήταν και θα είναι πάντα πηγή ζωής και τρόπος εσωτερικής και διεθνούς επικοινωνίας για τους Έλληνες. Είναι ταυτισμένη με τη ζωή και την πορεία του λαού μας από την αρχαιότητα έως και σήμερα. Γνώση και πλούτος, δύναμη και βιοπορισμός, αλλά και δίψα για εμπειρίες και αναζήτηση διαφορετικού τρόπου ζωής ήταν τα κίνητρα που οδήγησαν τους Έλληνες να ασχοληθούν με το υγρό στοιχείο και να κατακτήσουν όλες τις θάλασσες του κόσμου.

Είναι γενικά παραδεκτό ότι ένας από τους βασικούς παράγοντες που συντέλεσε στην εντυπωσιακή ανάπτυξη της Ελληνικής ναυτιλίας είναι το ανθρώπινο δυναμικό της και για το λόγο αυτό η προσπάθεια της πολιτείας έχει επικεντρωθεί στη δημιουργία ικανών στελεχών γέφυρας και μηχανής, τα οποία, με συνεχιζόμενη κατάρτιση και επιμόρφωση θα ανταποκρίνονται καθ' όλη τη διάρκεια της ενεργού ζωής τους στις απαιτήσεις των διεθνών εξελίξεων στις ναυτικές μεταφορές και των υπερσύγχρονων πλοίων όλων των τύπων.

Οι νέοι που θα αποφασίσουν να σταδιοδρομήσουν ως στελέχη του εμπορικού ναυτικού, πρέπει να γνωρίζουν ότι το επάγγελμα αυτό απαιτεί αυξημένη ψυχική και σωματική αντοχή και αγάπη για τη θάλασσα. Από την πλευρά της, η εμπορική ναυτιλία τούς προσφέρει μια δυναμική και αξιοπρεπή σταδιοδρομία με συγκριτικά πολύ υψηλότερες αποδοχές από αντίστοιχα επαγγέλματα της στεριάς. Επιπλέον, η πολιτεία, για την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα θεσμοθέτησε τη μείωση, από έξι έως δέκα μήνες, της στρατιωτικής θητείας των απόφοιτων των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, στις οποίες φυσικά έχουν πρόσβαση οι απόφοιτοι των ΤΕΕ.

Για την άρτια εκπαίδευση και κατάρτιση των στελεχών της εμπορικής ναυτιλίας μεριμνά η πολιτεία, επιδιώκοντας την εξασφάλιση ικανών εκπαιδευτικών και διδακτικών μέσων. Στα διδακτικά αυτά μέσα περιλαμβάνονται και τα διδακτικά βιβλία όπως και το παρόν, που εκδόθηκαν από το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο για τις ανάγκες των μαθητών των ΤΕΕ, με τη διαδικασία που καθόρισε το ΕΠΕΑΕΚ του Β΄ ΚΠΣ.

Πρώτος Υπεύθυνος για το Ναυτικό - Ναυτιλιακό Τομέα υπήρξε ο αείμνηστος συνάδελφος Ανάργυρος Μαυρομματάκος, Σύμβουλος του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου, στη μνήμη του οποίου επιθυμούμε να αφιερώσουμε τα βιβλία της πρώτης αυτής εκδοτικής σειράς, για να τιμήσουμε την προσφορά του στη μελέτη και σύνταξη των νέων προγραμμάτων σπουδών.

Σταμάτης Παλαιοκρασάς,
Σύμβουλος του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου
Υπεύθυνος του Ναυτικού-Ναυτιλιακού Τομέα

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ

1.1. Γενικά 17
1.2. Ορισμός και διακρίσεις της Γεωγραφίας 17
1.3. Αντικείμενο της Οικονομικής Γεωγραφίας 19
1.4. Ναυτιλιακή Οικονομική Γεωγραφία 19
1.5. Η Γη 20
1.6. Ήπειροι της γης 21
1.7. Υδρόσφαιρα 21

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΝΕΡΟΥ 25

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΗΣ ΞΗΡΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ 29

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΛΙΜΑΝΙΑ

4.1. Γενικά 37
4.2. Διάκριση λιμανιών 37
4.3. Περιγραφή του λιμανιού 39
4.4. Λειτουργίες του λιμανιού 41
4.5. Προϋποθέσεις για τη δημιουργία λιμανιού 41

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΔΙΩΡΥΓΕΣ

5.1. Γενικά 45
5.2. Οι κυριότερες διώρυγες της γης 46
5.3. Στενά 49

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΠΟΤΑΜΟΙ – ΛΙΜΝΕΣ

6.1. Γενικά 59
6.2. Οι κυριότεροι πλωτοί ποταμοί της γης 60
6.3. Οι κυριότερες πλωτές λίμνες της γης 65

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΓΗΣ

7.1. Θάλασσα της Μάγχης 71
7.2. Βόρεια θάλασσα 71
7.3. Βαλτική θάλασσα 73

7.4. Μεσόγειος θάλασσα 74
7.5. Μαύρη θάλασσα 76
7.6. Κασπία θάλασσα 77
7.7. Ερυθρά θάλασσα 78
7.8. Περσικός Κόλπος 79
7.9. Ινδικός ωκεανός 80
7.10. Ειρηνικός ωκεανός 80
7.11. Ατλαντικός ωκεανός 84

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
8.1. Γενικά 93
8.2. Οργάνωση των θαλασσίων μεταφορών 94
8.3. Μεγάλες θαλάσσιες αρτηρίες 94

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9. ΦΟΡΤΙΑ
9.1. Γενικά 99
9.2. Διακρίσεις φορτίων 99

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10. ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ
10.1. Έννοια 105
10.2. Παράγοντες που επηρεάζουν το διεθνές εμπόριο 106
10.3. Πρόσωπα που παρεμβαίνουν στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές 106
10.4. Θεωρίες του Διεθνούς Εμπορίου 107
10.5. Λειτουργία του Διεθνούς Εμπορίου 108
10.6. Μονοπώλιο 109
10.7. Πολυεθνική Εταιρεία 109

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11. ΕΘΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ 111

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
12.1. Φορείς της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας 117
12.2. Η διεθνής θέση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας 118

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ
13.1. Έννοια 123
13.2. Ιδιομορφία της ναυτιλιακής επιχείρησης 123
13.3. Οργάνωση ναυτιλιακής επιχείρησης 123

ΧΑΡΤΕΣ
1. Οι ήπειροι της γης και οι ωκεανοί 23
2. Η διώρυγα του Σουέζ 46
3. Η διώρυγα του Παναμά 47
4. Η διώρυγα του Αγίου Λαυρεντίου 48
5. Η διώρυγα του Κιέλου 49
6. Το στενό του Γιβραλτάρ 50
7. Τα στενά των Δαρδανελίων και του Βοσπόρου 50
8. Τα στενά Σκάγκερακ, Κάτεγκατ και Όρεσουντ 51
9. Το στενό του Ντόβερ 51

10. Το στενό του Μαγγελάνου 52
11. Το στενό Μπας 52
12. Το στενό Μπέρινγκ 53
13. Τα στενά Μάλακα και Σούνδης 54
14. Ο Δούναβης 61
15. Ο Μισισιπής 63
16. Ο Αμαζόνιος 64
17. Τα κυριότερα λιμάνια της θάλασσας της Μάγχης 71
18. Τα κυριότερα λιμάνια της Βόρειας Θάλασσας 72
19. Τα κυριότερα λιμάνια της Βαλτικής 74
20. Τα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου 77
21. Τα σημαντικότερα λιμάνια της Μαύρης θάλασσας 78
22. Τα σημαντικότερα λιμάνια της Ερυθράς θάλασσας και του Περσικού κόλπου 79
23. Τα σημαντικότερα λιμάνια του Ινδικού ωκεανού 81
24. Τα σημαντικότερα λιμάνια της Κίνας και της Ιαπωνίας 82
25. Τα σημαντικότερα λιμάνια της Βόρειας Αμερικής 84
26. Τα σημαντικότερα λιμάνια της Νότιας Αμερικής 86
27. Τα σημαντικότερα λιμάνια της Αφρικής 89
28. Θαλάσσιοι δρόμοι 94

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

1. Διακρίσεις της Γενικής Γεωγραφίας 18
2. Διακρίσεις των λιμανιών 39
3. Φορτία 99
4. Διάκριση φορτίων 100

ΠΙΝΑΚΕΣ

1. Χρόνοι περιφοράς των πλανητών γύρω από τον ήλιο 20
2. Τα δέκα μεγαλύτερα νησιά στον κόσμο 32
3. Εξέλιξη του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου, σε σχέση με τον παγκόσμιο εμπορικό στόλο, την 1η Ιουλίου 1986-1995 σε χιλιάδες κ.ο.χ 117
4. Κατανομή της δύναμης του παγκόσμιου εμπορικού στόλου και του στόλου των 10 μεγαλύτερων ναυτιλιακών χωρών, κατά κυριότερες κατηγορίες πλοίων, την 31η Δεκεμβρίου 1995 (πλοία 100 κ.ο.χ, και άνω) 118

ΕΙΚΟΝΕΣ

1. Πλοίο στη διώρυγα του Παναμά 47
2. Πλοίο στον ποταμό Βόλγα 60
3. Ποταμόπλοιο στο Μισισιπή 63
4. Παναμάς. Το λιμάνι Κολόν 85
5. Φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων 99

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΔΙΚΑΙΟ
1.1. Έννοια του Δικαίου 129
1.2. Πηγές και ιεράρχηση των κανόνων του Δικαίου 129
1.3 Ερμηνεία των κανόνων του Δικαίου 129
1.4. Διακρίσεις του Δικαίου 130

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ
2.1. Έννοια 135
2.2. Κράτος 135
2.3. Το ελληνικό πολίτευμα 135
2.4. Ατομικά και Κοινωνικά Δικαιώματα 136
2.5. Δικαστική λειτουργία 137

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ
3.1. Έννοια 141
3.2. Νομική έννοια του πλοίου 142
3.3. Νηολόγηση πλοίου 143
3.4. Αποτελέσματα της νηολόγησης 145

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΟΥ
Έννοια, μορφή και τρόποι κτήσεως 149

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
5.1. Δομή και οργάνωση 155
5.2. Λιμενικές Αρχές 160

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΝΑΥΤΙΚΟΣ
6.1. Έννοια 169
6.2. Απογραφή ναυτικών 169
6.3. Ναυτικό επάγγελμα 170

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
7.1. Γενικά 175
7.2. Επίπεδα εκπαίδευσης 175

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ 179

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ
9.1. Κανονισμοί 185
9.2. Ειδικά καθήκοντα ναυτικών 185

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10. ΠΛΗΡΩΜΑ
10.1. Σύνθεση προσωπικού πλοίου 191
10.2. Ελλιπής σύνθεση προσωπικού πλοίου 191

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11. ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 193

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12. ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ
12.1. Έννοια 199
12.2. Διάρκεια Σύμβασης 199
12.3. Δικαιώματα και Υποχρεώσεις του ναυτικού 200
12.4. Λύση της σύμβασης ναυτολόγησης 203

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13. ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ
13.1. Γενικά 207
13.2. Τα ναυτικά επαγγελματικά σωματεία 207

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14. ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ 209

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15. ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ 213

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 16. ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ
16.1. Γενικά 221
16.2. Ναυτικό Ποινικό Δίκαιο 221
16.3. Ναυτικό Ποινικό Δικονομικό Δίκαιο 227

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 17. ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ
17.1. Πειθαρχικό παράπτωμα 233
17.2. Πειθαρχικές ποινές 234
17.3. Όργανα άσκησης της πειθαρχικής εξουσίας 235

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 18. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ ΒΙΒΛΙΑ
18.1. Γενικά 239
18.2. Προσωρινά Ναυτιλιακά Έγγραφα (Π.Ν.Ε.) 240
18.3. Έλεγχος ναυτιλιακών εγγράφων και βιβλίων 240
18.4. Ημερολόγια του πλοίου 240
18.5. Βιβλία πλοίου 243
18.6. Πιστοποιητικό Καταμέτρησης 247
18.7. Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμών Φόρτωσης 247
18.8. Πιστοποιητικά Ασφαλείας 248
18.9. Τελωνειακό έγγραφα για το φορτίο 249

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 19. ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ 251

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 20. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΑ 257

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 21. Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
21.1. Το φαινόμενο της θαλάσσιας ρύπανσης 263
21.2. Αίτια και κατηγορίες της θαλάσσιας ρύπανσης 264
21.3. Η ρύπανση από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες 270
21.4. Εγκαταστάσεις ξηράς και τεχνικά μέσα των πλοίων 277
21.4.1. Σταθμοί υποδοχής καταλοίπων 277
21.4.2. Συστήματα στα εμπορικά πλοία 279

21.5. Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ελλάδα 283
21.5.1. Νομοθετικά και διοικητικά μέτρα 283
21.5.2. Περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης στον ελληνικό χώρο 286
21.6. Η κατάσταση της Μεσογείου θάλασσας 288

ΠΙΝΑΚΕΣ

1. Διάπραξη ναυτικών εγκλημάτων, σύμφωνα με τον Κ.Δ.Ν.Δ 228
2. Εισαγωγή των κυριότερων ρύπων στο θαλάσσιο περιβάλλον 265
3. Πηγές θαλάσσιας ρύπανσης 270
4. Ατυχήματα δεξαμενόπλοιων και εκχύσεις πετρελαίου (1960-1997) 274
5. Ατυχήματα εμπορικών πλοίων και λειτουργικές απορρίψεις πετρελαίου στις ελληνικές θάλασσες 287
6. Σημαντικότερες απορρίψεις πετρελαίου στη Μεσόγειο από τα εμπορικά πλοία κατά την περίοδο 1981-1997 289

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

1. Διακρίσεις του Δικαίου 130
2. Έννοια του πλοίου σύμφωνα με τον Κ.Ι.Ν.Δ 143
3. Έννοια του πλοίου σύμφωνα με τον Κ.Δ.Ν.Δ 143
4. Διακρίσεις των νηολογίων 144
5. Στοιχεία που αποκτώνται με τη νηολόγηση 146
6. Τρόποι απόκτησης της κυριότητας πλοίου 150
7. Οργανόγραμμα του Υ.Ε.Ν 157
8. Δικαιώματα του ναυτικού 202
9. Υποχρεώσεις του ναυτικού 203

ΕΙΚΟΝΕΣ

1. Βύθιση πλοίου 270
2. Σύγκρουση πλοίων 271

- Οι χάρτες δημιουργήθηκαν από την Δρα Π. Μοίρα με το πρόγραμμα EXPERT MAP CD.
- Τα κεφάλαια 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 και 10 του πρώτου μέρους, γράφτηκαν από τη Δρα Π. Μοίρα.
- Τα κεφάλαια 8, 9, 11, 12 και 13, του πρώτου μέρους γράφτηκαν από τον Δρα Δημ. Μυλωνόπουλο.
- Τα κεφάλαια 1 έως και 20, του δεύτερου μέρους γράφτηκαν από τον Δρα Δημ. Μυλωνόπουλο.
- Το κεφάλαιο 21 του δεύτερου μέρους, γράφτηκε από τον Δρα Αρ. Αλεξόπουλο.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

Στοιχεία Ναυτιλιακής Γεωγραφίας και Ναυτιλιακής Οικονομίας

1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ

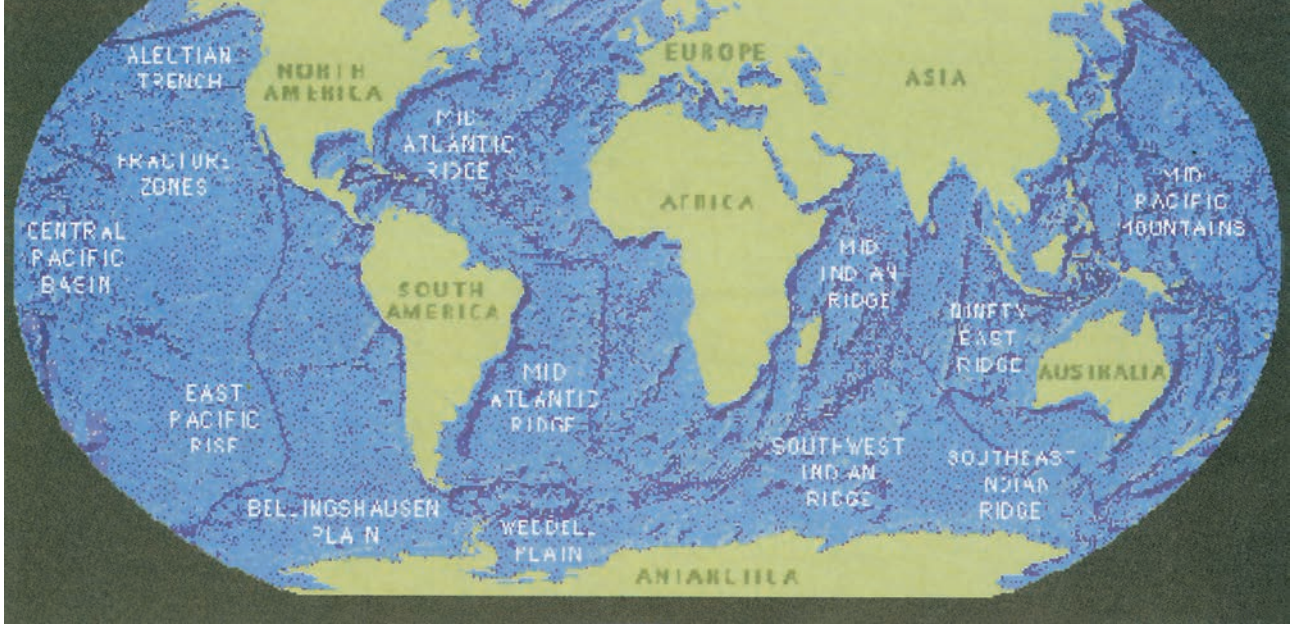
Η Γεωγραφία ως επιστήμη συνδέεται με έναν από τους αρχαιότερους τομείς της ανθρώπινης γνώσης. Σήμερα, η Ναυτιλιακή Οικονομική Γεωγραφία, ως ειδικός κλάδος της Γεωγραφίας, εξετάζει την αλληλεξάρτηση των διαφόρων παραγόντων που επηρεάζουν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα, την ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου στις διάφορες χώρες του κόσμου και τις οικονομικές, κοινωνικές και πολιτισμικές επιπτώσεις από την άσκησή τους.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

Γεωγραφία
Οικονομική Γεωγραφία
Ναυτιλιακή Οικονομική Γεωγραφία
Ανθρωπογεωγραφία
υδρόσφαιρα
ωκεανοί
θάλασσες
πέλαγος
αρχιπέλαγος

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Τι είναι η επιστήμη της Γεωγραφίας και ποια η σημασία της;
- Ποιες είναι οι διακρίσεις της Γεωγραφίας;
- Ποιο είναι το αντικείμενο της Οικονομικής Γεωγραφίας και της Ναυτιλιακής Οικονομικής Γεωγραφίας;
- Ποια είναι η σημασία της γνώσης Ναυτιλιακής Οικονομικής Γεωγραφίας για τη χάραξη της ναυτιλιακής οικονομικής πολιτικής ενός κράτους;
- Ποιες είναι οι ήπειροι της γης;
- Ποιοι είναι οι ωκεανοί της γης;
- Ποια είναι τα χαρακτηριστικά των ωκεανών;
- Ποιες είναι οι σημαντικότερες θάλασσες της γης και πού βρίσκονται;



ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ

1.1. Γενικά

Πρώτοι οι Έλληνες χρησιμοποίησαν τον όρο "Γεωγραφία". Ο όρος αυτός είναι γνωστός από την εποχή του Αριστοτέλη, (4ος π.Χ. αιώνας), και αναφερόταν στην περιγραφή της γης. Η Γεωγραφία συνδέεται με έναν από τους αρχαιότερους τομείς της ανθρώπινης γνώσης. Και αυτό διότι ο άνθρωπος πάντοτε, είτε από περιέργεια, είτε από ανάγκη, είτε από απληστία επεδίωκε να γνωρίζει νέους τόπους. Πρώτος γεωγράφος θεωρείται ο Ηρόδοτος και τα αρχαιότερα γεωγραφικά κείμενα είναι οι "Περίπλοι" στα οποία περιγράφονταν οι θαλάσσιοι δρόμοι που ένωναν τα σπουδαιότερα εμπορικά κέντρα της εποχής. Σπουδαίοι γεωγράφοι στην αρχαιότητα υπήρξαν ο Πυθέας ο Μασσαλιώτης με το έργο του "περί ωκεανού" (4ος αιώνας π.Χ.), ο Ερατοσθένης (276-194 π.Χ.), ο Ίππαρχος (190-120 π.Χ.), ο Στράβων (63 π.Χ.-25 μ.Χ.), ο Κλαύδιος Πτολεμαίος (108-168 μ.Χ.) με το έργο του "Γεωγραφική Υφήγησις". Μετά τον Πτολεμαίο ακολουθεί περίοδος παρακμής στην επιστημονική γεωγραφία, η οποία προβάλλεται πάλι τον 17ο αιώνα. Ο Bernard Varenius (1622-1650) στο έργο του "Geographia Generalis" εξετάζει όλα τα φυσικά φαινόμενα θέτοντας τη βάση για την ανάπτυξη της ωκεανογραφίας, της κλιματολογίας και της ορεογραφίας. Το 19ο αιώνα δύο Γερμανοί, ο Alexander Von Humboldt (1769-1859), με το έργο του "Κόσμος" και ο Karl Ritter (1779-1859) με το έργο του "Γεωγραφία", έθεσαν τις βάσεις της νεότερης γεωγραφίας, ως επιστήμης πολύπλευρης, περιγραφικής και ερμηνευτικής. Το 1870 δημιουργήθηκαν έδρες Γεωγραφίας στα γερμανικά πανεπιστήμια.

1.2. Ορισμός και διακρίσεις της Γεωγραφίας

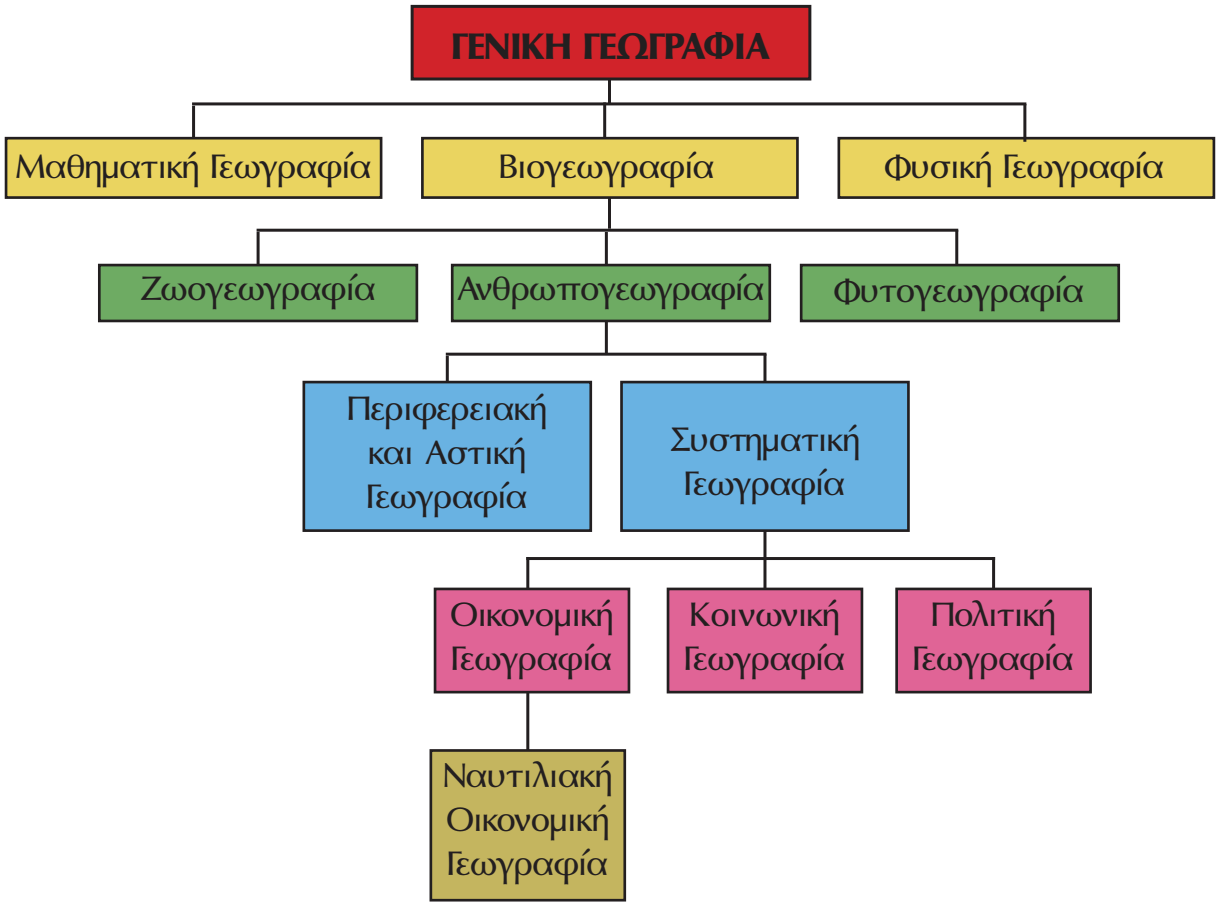
Γεωγραφία είναι η επιστήμη που ασχολείται με την επιφάνεια της γης και τα φαινόμενα αυτής. Περιγράφει, διερευνά και εξηγεί τη διαμόρφωση της επιφάνειας της γης και όλα τα φαινόμενα και τις δραστηριότητες που προέρχονται από την αλληλεπίδραση φυσικού περιβάλλοντος και ανθρώπου.

Παραδοσιακά η Γεωγραφία διακρίνεται σε:

- **Ειδική** Γεωγραφία ή Χωρογραφία και
- **Γενική** Γεωγραφία

Η Ειδική Γεωγραφία ή Χωρογραφία εξετάζει τμήματα της επιφάνειας της γης. Η Γενική Γεωγραφία εξετάζει τα γεωγραφικά φαινόμενα σε παγκόσμιο επίπεδο. Διακρίνεται στη:

1. Μαθηματική Γεωγραφία,



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1. Διακρίσεις της Γενικής Γεωγραφίας.

2. Φυσική Γεωγραφία και

3. Βιογεωγραφία.

1. **Η Μαθηματική Γεωγραφία**, εξετάζει τη γη ως ουράνιο σώμα, τη θέση της στο σύμπαν (Αστρονομική Γεωγραφία), το σχήμα και το μέγεθός της (Μαθηματική Γεωγραφία), τη μέθοδο αναπαράστασης αυτής σε γεωγραφικούς χάρτες, κ.α.

2. Η **Φυσική Γεωγραφία** εξετάζει το κλίμα (Κλιματολογία), τους ωκεανούς και τις θάλασσες (Ωκεανογραφία) και την επιφάνεια της γης (Γεωμορφολογία).

3. Η **Βιογεωγραφία**, εξετάζει τους διάφορους οργανισμούς της γης, σε σχέση πάντοτε με το γεωγραφικό χώρο και τις μεταβολές του. Διακρίνεται στην:

α) **Ζωογεωγραφία**,

β) **Φυτογεωγραφία**, και

γ) **Ανθρωπογεωγραφία**.

Τον 20ό αιώνα η παραδοσιακή Γεωγραφία δέχεται έντονη κριτική και δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στις σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ ανθρώπου και φύσης, εφόσον η ανθρώπινη δραστηριότητα λαμβάνει χώρα μέσα στο φυσικό περιβάλλον, το οποίο επηρεάζει καθοριστικά. Έτσι αναπτύσσεται ιδιαίτερα η Ανθρωπογεωγραφία, η οποία μελετά τις δραστηριότητες του ανθρώπου σε σχέση με το γεωγραφικό χώρο.

Η Ανθρωπογεωγραφία διακρίνεται στην:

γ1) **Περιφερειακή και Αστική Γεωγραφία**, που εξετάζει την αλληλεπίδραση περιβάλλοντος και ανθρώπου σε συγκεκριμένη περιοχή της

επιφάνειας της γης (περιφέρεια, αστικά κέντρα), και

γ2) **Συστηματική Γεωγραφία**, που μελετά τις δραστηριότητες, με τις οποίες οι άνθρωποι παράγουν τα απαραίτητα για τη ζωή τους και τους τρόπους με τους οποίους οργανώνουν τη ζωή τους.

Έτσι, ανάλογα με τους τομείς δραστηριότητας, η Συστηματική Γεωγραφία διακρίνεται σε εξειδικευμένους κλάδους, όπως:

- *Οικονομική Γεωγραφία* (που μελετά τις οικονομικές δραστηριότητες π.χ. γεωργία, μεταφορές, τουρισμός κ.λπ.),
- *Κοινωνική Γεωγραφία* (που μελετά την κοινωνική διάρθρωση, τον τρόπο ζωής των ανθρώπων κ.λπ.),
- *Πολιτική Γεωγραφία* (που μελετά την πολιτική δομή και τη διοικητική οργάνωση), κ.α. Πρέπει όμως να επισημανθεί ότι οι διακρίσεις αυτές δεν είναι απόλυτες αλλά συχνά διαπιστώνονται αλληλοεπικαλύψεις.

1.3. Αντικείμενο της Οικονομικής Γεωγραφίας

Ειδικότερα, η Οικονομική Γεωγραφία μελετά:

1. την κατανομή και εκμετάλλευση των φυσικών πόρων, δηλαδή εξετάζει τα γεωφυσικά στοιχεία και την αλληλεπίδραση φυσικού περιβάλλοντος και ανθρώπου,
2. την κατανομή του πληθυσμού στη γη και την επίδραση που ασκεί ο πληθυσμός της συγκεκριμένης περιοχής στην οικονομική της εξέλιξη
3. τις σχέσεις που αναπτύσσονται κατά την παραγωγή, τη μεταφορά, τη διανομή και την εκμετάλλευση των αγαθών.

Η Οικονομική Γεωγραφία δεν περιορίζεται μόνο στην περιγραφή των ανωτέρω φαινομένων, αλλά, ως δυναμική επιστήμη, εξετάζει την αλληλεξάρτηση των εθνικών οικονομιών, την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και, γενικότερα, παρακολουθεί και αναλύει την εξέλιξη των σχέσεων που αναπτύσσονται μεταξύ των συντελεστών της οικονομικής ανάπτυξης.

Στην πρώτη περίπτωση γίνεται αναφορά για τη Στατική Οικονομική Γεωγραφία και στη δεύτερη περίπτωση γίνεται λόγος για τη Δυναμική Οικονομική Γεωγραφία.

Έτσι, με την ανάλυση των δεδομένων, η Οικονομική Γεωγραφία συμβάλλει στον περιφερειακό σχεδιασμό, στον προγραμματισμό της περιφερειακής ανάπτυξης, στη χωροταξική αναδιάρθρωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων και στην αναζήτηση νέων μεθόδων οργάνωσης του χώρου.

Επίσης, η Οικονομική Γεωγραφία, ως επιστήμη που αναλύει τα οικονομικά στοιχεία του γεωγραφικού χώρου και την αλληλεπίδραση φυσικού περιβάλλοντος και ανθρώπου, συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη.

Ως ιδιαίτερο κλάδο της Οικονομικής Γεωγραφίας, θα χαρακτηρίζαμε τη **Ναυτιλιακή Οικονομική Γεωγραφία**, που εξετάζει την αλληλεπίδραση φυσικού περιβάλλοντος και ανθρώπου, που αναπτύσσεται κατά την άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας, μιας κατ' εξοχήν οικονομικής δραστηριότητας με κοινωνικές και πολιτισμικές προεκτάσεις.

1.4. Ναυτιλιακή Οικονομική Γεωγραφία

Η Ναυτιλιακή Οικονομική Γεωγραφία εξετάζει τους παράγοντες - φυσικούς και ανθρώπινους-που επηρεάζουν τη ναυτιλιακή ανάπτυξη, η οποία είναι αυτή καθεαυτή αντικείμενο της ναυτιλιακής οικονομικής πολιτικής.

Η χάραξη όμως της ναυτιλιακής οικονομικής πολιτικής προϋποθέτει γνώση του αντικειμένου της ναυτιλιακής οικονομικής γεωγραφίας. Δηλαδή, να γνωρίζει κάποιος:

1) στοιχεία Οικονομικής Γεωγραφίας και, ιδιαίτερα, εκείνα που έχουν άμεση σχέση με την άσκηση κάθε μορφής ναυτιλιακής δραστηριότητας και γενικότερα κάθε δραστηριότητας που λαμβάνει χώρα στο υγρό στοιχείο. Είναι απαραίτητο να γνωρίζει κάποιος π.χ.

◊ την κατανομή του υγρού στοιχείου στη γήινη επιφάνεια,

◊ το κλίμα που επηρεάζει κάθε δραστηριότητα του ανθρώπου,

◊ το φυσικό περιβάλλον μέσα στο οποίο αναπτύσσεται κάθε δραστηριότητα,

◊ την κατανομή του πληθυσμού στο χώρο, αφού ο πληθυσμός επηρεάζει την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, είτε με τη μορφή της μεταφοράς ανθρώπων- (επιβατηγά πλοία, κρουαζιερόπλοια)- είτε με τη μορφή της μεταφοράς προϊόντων (εμπορικά πλοία).

2) τους τομείς παραγωγής και τα προϊόντα κάθε τομέα, δηλαδή:

◊ τις περιοχές προέλευσης των πρώτων υλών,

◊ τα προϊόντα του κάθε τομέα παραγωγής,

◊ τις περιοχές παραγωγής και κατανάλωσης αυτών,

◊ τη ναυπηγική δραστηριότητα,

στοιχεία απαραίτητα για την ύπαρξη και την ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας.

3) στοιχεία διεθνούς εμπορίου, καθόσον η ναυτιλιακή δραστηριότητα έχει κατ' εξοχήν διεθνή χαρακτήρα, δηλαδή:

◊ τη λειτουργία του διεθνούς εμπορίου,

◊ τις τεχνικές και μεθόδους του διεθνούς εμπορίου,

◊ τις διεθνείς οικονομικές συμφωνίες, τις δραστηριότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλων Διεθνών Εμπορικών και Οικονομικών Οργανισμών και Ενώσεων κ.λπ.

1.5. Η Γη

Η γη είναι ένα από τα ουράνια σώματα που αποτελούν το ηλιακό πλανητικό σύστημα. Κύριο χαρακτηριστικό του ηλιακού πλανητικού συστήματος είναι ο ήλιος, γύρω από τον οποίο περιστρέφονται εννέα (9) πλανήτες. Αρχίζοντας από τον κοντινότερο στον ήλιο, οι πλανήτες αυτοί είναι: ο Ερμής, η Αφροδίτη, η Γη, ο Αρης, ο Δίας, ο Κρόνος, ο Ουρανός, ο Ποσειδών και ο Πλούτων. Ο Ερμής και η Αφροδίτη ονομάζονται εσωτερικοί πλανήτες, διότι παρεμβάλλονται μεταξύ της γης και του ήλιου, ενώ οι άλλοι ονομάζονται εξωτερικοί. Όλοι οι πλανήτες περιστρέφονται γύρω από τον ήλιο, αλλά ο χρόνος περιστροφής του καθενός διαφέρει.

Γύρω από τους πλανήτες περιστρέφονται άλλα μικρότερα σώματα, τα οποία καλούνται δορυφόροι. Η γη έχει ένα μόνο δορυφόρο, τη Σελήνη, η οποία είναι σφαίρα με διάμετρο 3.480 χλμ, και απέχει από αυτή 384.403 χλμ. Η Γη απέχει από τον ήλιο 149.503.000 χλμ. Η επιφάνειά της είναι περίπου 510.000.000 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Η διάμετρός της είναι στον Ισημερινό 12.756 χλμ. και η ακτίνα της είναι 6.378 χλμ. Η απόσταση της γης από τον ήλιο, η επίδραση του ήλιου σ' αυτή, η κίνηση της σελήνης γύρω της, προκαλούν ορισμένα φαινόμενα (παλίρροιες, ρεύματα, κύματα), που επηρεάζουν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα και για το λόγο αυτό εξετάζονται ξεχωριστά.

	ΠΛΑΝΗΤΗΣ	ΧΡΟΝΟΣ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ
1.	Ερμής	88 ημέρες
2.	Αφροδίτη	225 ημέρες
3.	Γη	365 ημέρες/1 έτος
4.	Άρης	1 έτος και 322 ημέρες
5.	Δίας	11 έτη και 316 ημέρες
6.	Κρόνος	29 έτη και 367 ημέρες
7.	Ουρανός	84 έτη και 6 ημέρες
8.	Ποσειδών	164 έτη και 288 ημέρες
9.	Πλούτων	248 έτη και 157 ημέρες

ΠΙΝΑΚΑΣ 1. Χρόνοι περιφοράς των πλανητών γύρω από τον ήλιο

Η γη αρχικά ήταν ένα διάπυρο νεφέλωμα. Στη συνέχεια άρχισε να ψύχεται, να συμπυκνώνεται και να παίρνει το σχήμα περίπου της σφαίρας. Τη σφαιρικότητα της γης πρώτος ανακάλυψε ο Πυθαγόρας. Ο Αριστοτέλης (384-322 π.Χ.) απέδειξε τη σφαιρικότητα της γης από τις σεληνιακές εκλείψεις, διότι μόνο η σφαίρα μπορεί να ρίξει κυκλική σκιά σε φωτεινή επιφάνεια. Το σφαιρικό σχήμα της γης αποδείχθηκε κατά τρόπο αναμφισβήτητο από το Μαγγελάνο, ο οποίος επιχείρησε τον πρώτο περίπλου αυτής.

Πρακτικά η σφαιρικότητα της γης αποδεικνύεται από τα εξής γεγονότα:

α) ότι σταδιακά εμφανίζονται και εξαφανίζονται οι ιστοί και το σκάφος ενός πλοίου, που προσεγγίζει ή απομακρύνεται από την ακτή,

β) ότι ο θαλάσσιος ορίζοντας έχει, σ' οποιοδήποτε σημείο της γης, κυκλικό σχήμα και

γ) ότι η σκιά της γης που παρατηρείται στη σελήνη κατά την έκλειψη αυτής έχει κυκλικό σχήμα.

Η Γη διαιρείται σε τρεις ζώνες:
α) στερεός φλοιός, β) μανδύας και γ) πυρήνας.

α) Ο στερεός φλοιός της γης έχει πάχος που κυμαίνεται από 30 μέχρι 70 χλμ. Η ζώνη αυτή αποτελείται από πετρώματα, στα οποία επικρατούν το πυρίτιο (Silicium) και το αργίλιο (Aluminium) και γι' αυτό λέγεται SIAL. Τα πετρώματα παρουσιάζουν διαφορετική συνεκτικότητα, άλλα είναι ασύνδετα, όπως η άμμος, άλλα είναι μαλακά και άλλα σκληρά.

β) Ο μανδύας, είναι ένα θερμό παχύρρευστο στρώμα με πάχος 2.700 χλμ.

γ) Ο πυρήνας είναι μία διάπυρη σφαίρα με πάχος 3.600 χλμ.

Η υψηλή θερμοκρασία της Γης αποδεικνύεται από την ύπαρξη των θερμών πηγών και των ηφαιστείων. Σε βάθος μέχρι 25 μέτρα η θερμοκρασία υπόκειται στις μεταβολές της ηλιακής ακτινοβολίας. Πέρα από το βάθος αυτό η θερμοκρασία αυξάνει κατά μέσο όρο 1 °C ανά 33 μέτρα. Ο μέσος αυτός όρος λέγεται γεωθερμική βαθμίδα. Η τιμή αυτή μεταβάλλεται από τόπο σε τόπο και εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως η φύση και η διάταξη των πετρωμάτων, οι χημικές αντιδράσεις στα πετρώματα, η παρουσία ραδιενεργών στοιχείων κ.λπ. Στις περιοχές των ηφαιστείων, η αύξηση της γεωθερμικής βαθμίδας συμβαίνει κάθε 10-15 μέτρα, ενώ στις πετρελαιοφόρες περιοχές, είναι μικρότερη των 20 μέτρων. Στα βαθύτερα τμήματα της Γης, η γεωθερμική βαθμίδα δεν ακολουθεί την κανονική πορεία και στο κέντρο της η θερμοκρασία κυμαίνεται μεταξύ 2.000-4.000°C.

Η Γη έχει ηλικία πάνω από 4.000.000.000 έτη. Το χρονικό αυτό διάστημα διαιρείται σε 6 αιώνες. Τον Κοσμικό ή Προγεωλογικό αιώνα, τον Αρχαϊκό και τον Ηωζωικό που καλούνται Προκάμβριος αιώνας, τον Παλαιοζωικό αιώνα, το Μεσοζωικό και τον Καινοζωικό αιώνα.

Η γη περιστρέφεται γύρω από τον άξονά της, δηλαδή μια νοητή γραμμή που περνά από το κέντρο της και ενώνει τα δύο άκρα, δηλ. το Βόρειο και Νότιο Πόλο.

1.6. Ήπειροι της γης

Εάν δει κάποιος τη γη από πολύ ψηλά, το μόνο που θα διακρίνει είναι ξηρά (εκτάσεις των ηπείρων, ακτές, νησιά), και θάλασσα (ωκεανούς, θάλασσες). Η ξηρά καταλαμβάνει το 29% της επιφάνειας της γης, δηλαδή 149.000.000 τετρ. χλμ. και η θάλασσα καταλαμβάνει το 71%, δηλαδή 361.000.000 τετρ. χλμ. Η ξηρά χωρίζεται σε έξι μεγάλες περιοχές που λέγονται ήπειροι και είναι οι εξής:

1. Ασία με έκταση	44.000.000 τ.χλμ.
2. Αμερική με έκταση	42.000.000 τ.χλμ.
3. Αφρική με έκταση	30.300.000 τ.χλμ.
4. Ανταρκτική με έκταση	14.000.000 τ.χλμ.
5. Ευρώπη με έκταση	10.500.000 τ.χλμ.
6. Ωκεανία με έκταση	8.500.000 τ.χλμ.

Η Ανταρκτική ανακαλύφθηκε μόλις το 1800 μ.Χ. Σ' αυτή επικρατούν θερμοκρασίες κάτω από το μηδέν. Η μικρότερη θερμοκρασία που μετρήθηκε ήταν -88,3°C. Η ήπειρος αυτή δεν ανήκει σε κανένα κράτος. Στο έδαφος της έχουν εγκατασταθεί επιστημονικοί σταθμοί διαφόρων κρατών που ασχολούνται με έρευνες σχετικές με το κλίμα, τους σεισμούς, το περιβάλλον κ.λπ.

1.7. Υδρόσφαιρα

Υδρόσφαιρα ονομάζεται ο υδάτινος όγκος που βρίσκεται στη λιθόσφαιρα και μέσα σ' αυτήν. Προέρχεται από τις βροχές και τα χιόνια. Από το νερό που πέφτει στη λιθόσφαιρα, το 1/3 μόνο παραμένει στην επιφάνεια και αποτελεί τα επιφανειακά νερά, το 1/3 επίσης διαπερνά τα διάφορα πετρώματα και αποτελεί τα νερά βάθους και το υπόλοιπο 1/3 εξατμίζεται και επανέρχεται στην ατμόσφαιρα ως υδρατμοί. Το μεγαλύτερο τμήμα της λιθόσφαιρας καλύπτεται από τα

επιφανειακά νερά. Αυτά είναι οι ωκεανοί, οι θάλασσες, οι λίμνες και οι ποταμοί.

Ωκεανοί: Ονομάζονται οι συγκεντρώσεις αλμυρού νερού, σε πολύ μεγάλες ποσότητες. Το μεγαλύτερο μέρος του νερού πάνω στο φλοιό της γης βρίσκεται στους ωκεανούς, περίπου το 85% του συνόλου. Οι ωκεανοί χαρακτηρίζονται κυρίως:

- από εκτεταμένη επιφάνεια
- από μεγάλη δυνατότητα επικοινωνίας μεταξύ τους, τόσο στην επιφάνεια, όσο και στον υποθαλάσσιο χώρο
- από το μεγάλο βάθος των νερών τους
- από τις ακτές που δημιουργήθηκαν από τις ηπείρους, σε πολύ μεγάλη απόσταση η μία από την άλλη.

Οι ωκεανοί είναι :

α) ο **Ειρηνικός ωκεανός**. Είναι ο υδάτινος όγκος μεταξύ των ηπείρων της Αμερικής και της Ασίας, έχει επιφάνεια 180 εκατομμύρια τ.χλμ. και μέσο βάθος 4.000-5.000 μέτρα. Επικοινωνεί με την Αρκτική θάλασσα μέσω του Βερίγγειου πορθμού.

β) ο **Ατλαντικός ωκεανός**. Βρίσκεται μεταξύ των ηπείρων της Αμερικής και της Ευρώπης - Αφρικής, έχει επιφάνεια 160 εκατομμύρια τ.χλμ., μέσο βάθος 6.000 μέτρα και τοπικά μέχρι 7.000 μέτρα.

γ) ο **Ινδικός ωκεανός**. Βρίσκεται μεταξύ Ασίας - Αφρικής και Ωκεανίας, έχει επιφάνεια 75 εκατομμύρια τ.χλμ. και μέσο βάθος 3.000 - 4.000 μέτρα.

Παλαιότεροι συγγραφείς αναφέρονται στο Βόρειο Παγωμένο ή Αρκτικό και στο Νότιο Παγωμένο ή Ανταρκτικό ωκεανό. Σήμερα, όμως, ο Βόρειος Παγωμένος ωκεανός αναφέρεται και ως Αρκτική θάλασσα -επειδή δεν επικοινωνεί πλατειά με τον Ατλαντικό και, κυρίως, με τον Ειρηνικό ωκεανό- και ο Νότιος Παγωμένος Ωκεανός ως Ανταρκτική θάλασσα, επειδή θεωρείται ως το σημείο που ενώνονται οι τρεις μεγάλοι ωκεανοί και για το λόγο αυτό δεν έχει αυτόνομη υπόσταση ως ωκεανός.

Με τη μελέτη των φαινομένων των ωκεανών ασχολείται η **ωκεανογραφία**. Η ωκεανογραφία ειδικότερα εξετάζει το σχηματισμό των ωκεανών, τα φυσικά, χημικά, γεωλογικά και βιολογικά χαρακτηριστικά τους. Θα λέγαμε ότι ο κλάδος αυτός ενώνει τους τομείς της γεωγραφίας, της γεωλογίας, της χημείας, της φυσικής και της βιολογίας. Επίσης πολλοί υποκλάδοι αυτών των επιστημών, έχουν αναπτυχθεί χάρη στη μελέτη των ωκεανών, όπως η ιζηματολογία, η οικολογία, η οπτική, η βιοχημεία, η υδροδυναμική, η ακουστική κ.λπ. Το μεγαλύτερο κίνητρο για τη μελέτη των ωκεανών είναι η σημασία τους για τις μεταφορές - ναυσιπλοΐα, η αξία τους ως πηγή ενέργειας, ως πηγή τροφής, ως αποθήκη φυσικών πόρων (πετρέλαιο, φυσικό αέριο, κασσίτερος, μέταλλα κ.λπ.) καθώς και η επίδραση που ασκούν στο κλίμα.

Θάλασσες: Είναι μικρότερες υδάτινες περιοχές, οι οποίες βρίσκονται κοντά στις ηπείρους ή στα νησιά. Οι θάλασσες διακρίνονται σε 4 κατηγορίες:

α) *Ακραίες* θάλασσες που βρίσκονται σε απομονωμένα σημεία των μεγάλων ωκεανών κοντά στις ακτές, όπως η θάλασσα της Μάγχης, η θάλασσα του Ομάν κ.λπ.

β) *Μεσόγειες* θάλασσες που βρίσκονται στο εσωτερικό ηπείρων, ή ανάμεσα σε μία ήπειρο και μία πυκνή ομάδα νησιών, με αποτέλεσμα να επικοινωνούν με τους ωκεανούς μέσα από μικρά θαλάσσια στενά. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν, η Μεσόγειος θάλασσα, η Ερυθρά θάλασσα, η θάλασσα της Ιαπωνίας και η θάλασσα της Καραϊβικής.

γ) *Εσωτερικές* θάλασσες που επικοινωνούν με μια άλλη θάλασσα μέσω μικρών θαλάσσιων στενών, όπως η Μαύρη θάλασσα και η Βαλτική θάλασσα.

δ) *Περίκλειστες* θάλασσες που είναι κομμάτια παλαιών θαλασσών και είναι απομονωμένες από τις άλλες θάλασσες μέσα στις ηπείρους, όπως η Κασπία θάλασσα και η θάλασσα της Αράλης. Πολλές φορές οι θάλασσες αυτές συγχέονται με τις λίμνες.

Οι κυριότερες θάλασσες είναι:

ΧΑΡΤΗΣ 1. Οι ήπειροι της γης και οι ωκεανοί

* η **Μεσόγειος** θάλασσα, που βρίσκεται μεταξύ των ηπείρων Ευρώπης - Ασίας και Αφρικής και επικοινωνεί με τον Ατλαντικό ωκεανό μέσω του στενού του Γιβραλτάρ. Το μέσο βάθος της Μεσογείου φθάνει τα 1.400 μέτρα και το μέγιστο τα 5.090 μέτρα.

* η **Ερυθρά** θάλασσα, που βρίσκεται μεταξύ Ασίας και Αφρικής, είναι στενή υδάτινη λωρίδα με μήκος 2.300 χλμ. Συνδέεται με τη Μεσόγειο θάλασσα μέσω της διώρυγας του Σουέζ και με τον κόλπο του Άντεν (Αραβική θάλασσα), μέσω του στενού Μπαμπ ελ Μαντέμπ.

* η **Βαλτική** θάλασσα, που βρίσκεται μεταξύ των κρατών Σουηδίας, Φινλανδίας, Εσθονίας, Λετονίας, Λιθουανίας, Ρωσίας, Πολωνίας, Γερμανίας και Δανίας, θεωρείται αβαθής θάλασσα, διότι έχει μέσο βάθος 55 μέτρα.

* η **Βόρεια** θάλασσα, που βρίσκεται μεταξύ των κρατών, Μ. Βρετανίας, Ολλανδίας, Γερμανίας, Δανίας και Νορβηγίας. Έχει μέσο βάθος 95 μέτρα.

* η **Αραβική** θάλασσα, μεταξύ Αραβικής χερσονήσου, Πακιστάν και Ινδίας.

* η **Ιαπωνική** θάλασσα, μεταξύ των κρατών Ρωσίας, Βόρειας και Νότιας Κορέας και Ιαπωνίας.

* η θάλασσα της **Κίνας** στον Ειρηνικό ωκεανό, στις ανατολικές και Ν.Α ακτές της Ασίας. Το στενό της Ταϊβάν (Κίνα - Ταϊβάν) τη χωρίζει σε δύο μέρη, την Ανατολική θάλασσα της Κίνας και τη Νότια θάλασσα της Κίνας.

* η **Κίτρινη** θάλασσα, μεταξύ Κίνας, Βόρειας και Νότιας Κορέας.

* η **Καραϊβική** θάλασσα, στην Κεντρική Αμερική, στον Ατλαντικό Ωκεανό.

* η θάλασσα της **Τασμανίας**, μεταξύ Αυστραλίας και Νέας Ζηλανδίας.

* η **Κασπία** θάλασσα, που βρίσκεται μεταξύ των κρατών Ρωσίας, Καζακστάν, Τουρκμενιστάν, Ιράν και Αζερμπαϊτζάν. Έχει επιφάνεια 371.000 τ.χλμ. και μεγαλύτερο βάθος 980 μέτρα.

* η **Μαύρη** θάλασσα, που βρίσκεται μεταξύ Τουρκίας, Ρωσίας, Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Ουκρανίας και Γεωργίας.

* η θάλασσα **Μπέρινγκ**, (Βερίγγειος), στο Β. Ειρηνικό. Ενώνεται με το Β. Παγωμένο Ωκεανό μέσω του ομώνυμου στενού.

Η θάλασσα περιλαμβάνει μικρότερα τμήματα, που καθένα λέγεται πέλαγος. Το πέλαγος, στο οποίο είναι διεσπαρμένα πολλά νησιά, λέγεται **Αρχιπέλαγος.**

Η διεθνής λέξη Αρχιπέλαγος (Archipelago ή Archipel) επινοήθηκε και καθιερώθηκε από τους Ενετούς ως ονομασία για τα νησιά του Αιγαίου. Έτσι λοιπόν η έννοια Αρχιπέλαγος ταυτίζεται με το Αιγαίο. Από τότε χαρακτηρίζει τη θαλάσσια εκείνη περιοχή στην οποία βρίσκονται συγκεντρωμένα σε ομάδες πολλά νησιά, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους. Σύμφωνα δε με τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της θάλασσας του 1982, Αρχιπέλαγος είναι σύμπλεγμα νήσων με αλληλοσυνδεόμενα νερά και άλλα φυσικά χαρακτηριστικά, τα οποία είναι τόσο στενά συνδεδεμένα μεταξύ τους, ώστε να σχηματίζουν μία αυτοτελή γεωγραφική, οικονομική και πολιτική ενότητα. Την έννοια του αρχιπελάγους δεν επηρεάζει ούτε το μέγεθος των νήσων, ούτε η απόσταση τους από την πλησιέστερη ηπειρωτική ακτή. Ως Αρχιπέλαγος χαρακτηρίζεται η θαλάσσια περιοχή όπου βρίσκονται τα νησιά της Ιαπωνίας, η Ινδονησία και οι Φιλιππίνες.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Γεωγραφία ως επιστήμη συνδέεται με έναν από τους αρχαιότερους τομείς της ανθρώπινης γνώσης. Είναι η επιστήμη που περιγράφει, διερευνά και εξηγεί τη διαμόρφωση της επιφάνειας της γης και όλα τα φαινόμενα και τις δραστηριότητες που είναι αποτέλεσμα της δράσης και αλληλεπίδρασης ανθρώπου και φυσικού περιβάλλοντος. Σήμερα η Γεωγραφία, λόγω της διεύρυνσης των ανθρώπινων γνώσεων, και των επιστημονικών κλάδων, έχει εξειδικευθεί, με αποτέλεσμα να έχουν δημιουργηθεί νέοι κλάδοι και υποκλάδοι της επιστημονικής έρευνας, όπως η Μαθηματική Γεωγραφία, η Φυσική Γεωγραφία, η Βιογεωγραφία, η Οικονομική Γεωγραφία κ.λπ.

Έτσι, η Ναυτιλιακή Οικονομική Γεωγραφία αναδύεται ως ιδιαίτερος κλάδος της Οικονομικής Γεωγραφίας, που εξετάζει τις αλληλεπιδράσεις φυσικού περιβάλλοντος και ανθρώπου, που αναπτύσσονται κατά την άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Είναι λοιπόν απαραίτητο, ο σπουδαστής του ναυτιλιακού τομέα να γνωρίζει την κατανομή του υγρού στοιχείου στη γήινη επιφάνεια, τα βασικά χαρακτηριστικά του φυσικού περιβάλλοντος, μέσα στο οποίο αναπτύσσεται κάθε ανθρώπινη δραστηριότητα, την κατανομή του πληθυσμού στο χώρο, τα παραγόμενα αγαθά σε κάθε περιοχή της γης, την κατανομή των ενεργειακών πόρων κ.λπ. ως παράγοντες που επηρεάζουν την άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Η γη αποτελεί ένα από τα ουράνια σώματα που αποτελούν το ηλιακό πλανητικό σύστημα. Η κίνησή της, η επίδραση του ήλιου και της σελήνης κ.λπ. επηρεάζουν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Στη γη διακρίνουμε μεγάλες εκτάσεις ξηράς, που ονομάζονται ήπειροι και μεγάλες υδάτινες εκτάσεις, που ονομάζονται ωκεανοί. Μικρότερες συγκεντρώσεις νερού είναι οι θάλασσες και τα πελάγη. Η μεγάλη σημασία της υδρόσφαιρας για τη ναυτιλία καθιστά απαραίτητη τη γνώση των ωκεανών και των θαλασσών, καθώς, μέσω αυτών, επιτυγχάνεται η επικοινωνία των κρατών, η διακίνηση εμπορευμάτων και άλλων αγαθών.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Ποιο είναι το αντικείμενο της Ναυτιλιακής Οικονομικής Γεωγραφίας;
2. Για ποιο λόγο είναι απαραίτητες οι γνώσεις Ναυτιλιακής Οικονομικής Γεωγραφίας από ένα σπουδαστή Ναυτιλιακού Τομέα;
3. Ποιες είναι οι διακρίσεις της Γενικής Γεωγραφίας;
4. Ποιο είναι το αντικείμενο της Ανθρωπογεωγραφίας;
5. Χρησιμοποιώντας το χάρτη, προσδιορίστε γεωγραφικά τη Μεσόγειο θάλασσα, την Κασπία, τον Ινδικό ωκεανό και την Καραϊβική θάλασσα.
6. Προσδιορίστε την έννοια του Αρχιπελάγους.
7. Αναζητήστε στο χάρτη δύο αρχιπελάγη.
8. Χρησιμοποιώντας το χάρτη, εντοπίστε δύο περίκλειστες θάλασσες.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΝΕΡΟΥ

2

Το θαλάσσιο νερό έχει ορισμένες μοναδικές ιδιότητες, που το διακρίνουν από το πόσιμο νερό, και που, εν μέρει, συντελούν στη δημιουργία και διατήρηση της μοναδικής θαλάσσιας χλωρίδας και πανίδας.

Ορισμένοι όροι που πρέπει να μάθετε:

αλμυρότητα
πίεση
πυκνότητα
συμπιεστότητα
ιξώδες
ειδική θερμότητα
θερμική διαστολή
θερμική και ηλεκτρική αγωγιμότητα
συντελεστής διάθλασης

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποιες είναι οι ουσίες που περιέχονται στο θαλάσσιο νερό;
- Είναι το θαλάσσιο νερό καλός ή κακός αγωγός του ηλεκτρισμού;
- Γιατί το χρώμα της θάλασσας είναι διαφορετικό από περιοχή σε περιοχή και από θάλασσα σε θάλασσα;
- Το θαλάσσιο νερό ασκεί πίεση στα σώματα που βρίσκονται μέσα σ αυτό;
- Η θερμοκρασία της θάλασσας είναι ίδια ή διαφέρει από περιοχή σε περιοχή;

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΝΕΡΟΥ

1. **Αλμυρότητα** (salinity). Το κυριότερο συστατικό του θαλάσσιου νερού είναι το χλωριούχο νάτριο (αλάτι). Περιέχει και άλλες ουσίες όπως χλωριούχο μαγνήσιο, ιώδιο, χαλκό κ.λπ.
2. **Θερμοκρασία** (temperature). Η θερμοκρασία στον ωκεανό διαφέρει τόσο οριζόντια, όσο και κατά βάθος. Ανάλογα με το βάθος η θερμοκρασία μειώνεται. Η μείωση αυτή είναι απότομη στα πρώτα 200 μ., ενώ επιβραδύνεται όσο αυξάνει το βάθος.
3. **Πίεση** (pressure). Η πίεση του νερού μετράται σε ντεσιμπάρ. Ένα ντεσιμπάρ είναι ίσο με 1 και 1/2 λίβρα ανά τετραγωνική ίντσα. Η μονάδα αυτή ταυτίζεται περίπου με την πίεση που ασκεί το νερό σε ένα μέτρο βάθους της θάλασσας.
4. **Πυκνότητα** (density). Είναι η μάζα ανά μονάδα όγκου. Η πυκνότητα του θαλάσσιου νερού εξαρτάται από την αλμυρότητα, τη θερμοκρασία και την πίεση. Η πυκνότητα του νερού στην επιφάνεια της θάλασσας μειώνεται λόγω των βροχοπτώσεων, της εισροής νερού από την ξηρά και της τήξης των πάγων.
5. **Συμπιεστότητα** (compressibility). Το θαλάσσιο νερό είναι σχεδόν ασυμπίεστο.
6. **Ιξώδες** (viscosity). Είναι η αντίσταση στη ροή. Το νερό της θάλασσας είναι ελάχιστα περισσότερο ιξώδες από το πόσιμο.
7. **Ειδική θερμότητα** (specific heat). Είναι η ποσότητα θερμότητας που απαιτείται για να ανυψωθεί η θερμοκρασία μίας μονάδας μάζας κάποιας ουσίας κατά ένα συγκεκριμένο ποσό. Η ειδική θερμότητα του θαλάσσιου νερού, ελαττώνεται ελαφρά με την αύξηση της αλμυρότητας. Ο ωκεανός απορροφά μεγάλες ποσότητες θερμότητας με πολύ μικρή μεταβολή της θερμοκρασίας.
8. **Θερμική διαστολή** (thermal expansion). Μία σημαντική διαφορά ανάμεσα στο θαλάσσιο και το πόσιμο νερό είναι αυτή που σχετίζεται με τη θερμική διαστολή. Το θαλάσσιο νερό, καθώς ψύχεται γίνεται πυκνότερο, ενώ το πόσιμο νερό φθάνει τη μεγαλύτερη πυκνότητά του στους 4 βαθμούς Κελσίου και κατόπιν γίνεται αραιότερο (διαστέλλεται).
9. **Θερμική αγωγιμότητα** (thermal conductivity). Το πόσιμο νερό είναι κακός αγωγός θερμότητας. Στο θαλάσσιο νερό ο συντελεστής θερμικής αγωγιμότητας είναι ελαφρά μικρότερος.
10. **Ηλεκτρική αγωγιμότητα** (electrical conductivity). Το νερό είναι κακός αγωγός του ηλεκτρικού ρεύματος, όταν δεν περιέχει ξένα σωματίδια. Όταν στο νερό υπάρχει διαλυμένο αλάτι τότε γίνεται αγωγός ηλεκτρισμού.
11. **Συντελεστής διάθλασης** (refractive index). Όταν η αλμυρότητα γίνεται μεγαλύτερη, ή η θερμοκρασία ελαττώνεται, ο συντελεστής διάθλασης του θαλάσσιου νερού αυξάνει.
12. **Διαφάνεια** (transparency). Η διαφάνεια του θαλάσσιου νερού εξαρτάται από τη φύση των σωματιδίων που κατακρατούνται στο νερό και από την ένταση της φωτεινής ακτινοβολίας.
13. **Χρώμα** (color). Το χρώμα του θαλάσσιου νερού ποικίλλει σε μεγάλο βαθμό. Το νερό του ρεύματος του Κόλπου έχει βαθιά γαλάζια απόχρωση, ενώ παρόμοιο ρεύμα στα ανοιχτά της Ιαπωνίας ονομάσθηκε Κουροσίο (Μαύρο ρεύμα), λόγω του σκούρου χρώματος του νερού του. Σε άλλες περιοχές έχει καφέ ή

καφεκόκκινη ή και πράσινη απόχρωση. Τα διάφορα χρώματα οφείλονται σε βιολογικές πηγές, όπως π.χ. το πλαγκτόν, φύκια κ.λπ.

14. **Ραδιενέργεια** (radioactivity). Αν και η ποσότητα της ραδιενεργού ύλης στο θαλάσσιο νερό είναι μικρή, όμως στα θαλάσσια ιζήματα υπάρχει σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό από ό,τι στους βράχους του φλοιού της γης.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Ποια είναι τα συστατικά του θαλάσσιου νερού;
2. Μπορεί κάποιος άνθρωπος να πάθει ηλεκτροπληξία μέσα στη θάλασσα;
3. Αναζητήστε στο χάρτη τις θάλασσες και εντοπίστε αυτές των οποίων το όνομα προέρχεται από το χρώμα των νερών τους.
4. Το θαλάσσιο νερό έχει μεγαλύτερη πυκνότητα στην επιφάνεια ή στο βυθό της θάλασσας;

ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΗΣ ΞΗΡΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

3

Οι σπουδαστές του Ναυτικού-Ναυτιλιακού τομέα θα πρέπει να γνωρίζουν ορισμένους ευρύτατα χρησιμοποιούμενους όρους που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Στο κεφάλαιο που ακολουθεί αναπτύσσονται ορισμένοι βασικοί όροι της ναυτιλιακής ορολογίας.

Ορισμένοι όροι που πρέπει να μάθετε:

φιόρδ ή ακτές Νορβηγικού τύπου
πόλντερς
σιέρ
ακτές Δαλματικού τύπου
ακτές Γαλικιακού τύπου
ακτές ομαλές
ακτές απόκρημνες
χερσόνησος
ακρωτήριο
άκρα
γλώσσα
αιγιαλός
παραλία
κόλπος
μυχός κόλπου
όρμος
προχωματικό βέλος
σύρτη
ύφαλος
σκόπελος
υφαλοκρηπίδα

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Τι είναι η υφαλοκρηπίδα και μέχρι ποιο σημείο εκτείνεται;
- Ποιες ονομάζουμε ακτές τύπου φιόρδ;
- Ποιες είναι οι ακτές Δαλματικού τύπου και από ποια περιοχή έλαβαν την ονομασία τους;
- Πώς διακρίνουμε τις ακτές ανάλογα με την κλίση τους;
- Πώς διακρίνουμε τις ακτές ανάλογα με τη μορφή τους;
- Ποια είναι τα μεγαλύτερα νησιά στον κόσμο;

ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΗΣ ΞΗΡΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Ακτές. Το σημείο όπου συναντώνται η ξηρά και η θάλασσα λέγεται ακτή. Η σύσταση των ακτών, η όψη και το σχήμα τους εξαρτώνται τόσο από την επίδραση της θάλασσας, όσο και από τη σύσταση του εδάφους. Υπάρχουν πολλοί χαρακτηρισμοί ακτών, οι κυριότεροι από τους οποίους είναι:

1. Ανάλογα με την κλίση τους διακρίνονται σε:

- ομαλές (κλίση μέχρι 15°),
- υπόκρημνες (κλίση 15-25°),
- κρημνώδεις (κλίση 25-45°),
- απόκρημνες (κλίση μέχρι 70°),
- κάθετες (κλίση 90°).

2. Ανάλογα με τη μορφή τους:

Χαμηλές ακτές. Είναι ο περισσότερο διαδεδομένος τύπος των επίπεδων ακτών.

Οι κυριότεροι τύποι χαμηλών ακτών είναι:

α) Ακτές **Φινλανδικού** τύπου ή Σιέρ όπως ονομάζονται στη Σκανδιναβία. Οι ακτές αυτές σχηματίζουν νησίδες και χερσονήσους.

β) Ακτές **Ολλανδικού** τύπου. Είναι γνωστές με το όνομα Πόλντερς επειδή δημιουργήθηκαν από προσχώσεις.

Υψηλές ακτές. Οι κυριότεροι τύποι υψηλών ακτών είναι:

α) Ακτές **Δαλματικού** τύπου. Έλαβαν το όνομά τους από τη Δαλματία, όπου συνήθως εμφανίζονται. Σχηματίστηκαν είτε από την επίδραση της θάλασσας στην ακτή, είτε από την υποχώρηση του εδάφους. Τέτοιες ακτές βρίσκονται στην Κολομβία και τη Χιλή.

β) Ακτές **Μικρασιατικού** τύπου. Έλαβαν το όνομά τους από τη Μ. Ασία, όπου και εμφανίζονται συνήθως. Είναι οι ακτές στις οποίες παρατηρείται μεγάλη διείσδυση της θάλασσας στην ξηρά.

γ) Ακτές **Γαλικιακού** τύπου. Είναι ο τύπος των ακτών που παρουσιάζεται στη Γαλικία, κοντά στη βορειοδυτική Ισπανία. Χαρακτηριστικό τους γνώρισμα είναι, ότι είναι απόκρημνες και έχουν πολλές διακλαδώσεις. Τέτοιες ακτές υπάρχουν στην Κορσική, στην Κορέα και στην Κίνα.

δ) Ακτές **Νορβηγικού** τύπου (φιόρδ). Τα φιόρδ είναι ειδικές μορφές ακτών που εισχωρούν σε μεγάλο βάθος μέσα στην ξηρά. Δημιουργήθηκαν την εποχή των παγετώνων. Τέτοιες ακτές βρίσκονται στη Ν. Αμερική, στην Αλάσκα, στη Γροιλανδία, Ιρλανδία, Ν. Ζηλανδία, και αλλού.

3. Ανάλογα με τη μορφολογική σύνθεσή τους :

α) *Βραχώδεις ακτές*. Οι ακτές αυτές είναι σταθερές και παρουσιάζουν ποικίλες μορφές, ανάλογα με το είδος και την κλίση των βράχων.

β) *Αμμώδεις ακτές*. Αυτές αποτελούνται από άμμο.

γ) *Χαλικώδεις ακτές*. Οι ακτές αυτές αποτελούνται από χαλίκια διαφόρων μεγεθών.

Επίσης χρησιμοποιούνται και άλλα κριτήρια χαρακτηρισμού των ακτών, π.χ. ανάλογα με τον τρόπο σχηματισμού τους (τεκτονικές κ.λπ.), τη δυνατότητα πρόσβασης σ' αυτές πλωτών μέσων (φιλόξενες κ.λπ.)

Νησιά. Νησί είναι μια φυσικά διαμορφωμένη περιοχή ξηράς, η οποία περιβρέχεται από θάλασσα και βρίσκεται πάνω από την επιφάνεια της υδάτινης μάζας κατά τη μεγαλύτερη πλημμυρίδα. Η δημιουργία των νησιών οφείλεται σε γεωλογικά αίτια, π.χ. σε καθίζηση του γύρω εδάφους, σε ανύψωση του βυθού, σε ηφαιστει-

ακή έκρηξη, σε συσσώρευση ιζημάτων κ.λπ. Τα νησιά δημιουργήθηκαν με διάφορους τρόπους. Άλλα αποτελούσαν κορυφές παραλιακών βουνών, τα οποία βυθίστηκαν κάτω από τα νερά, όταν έλιωσαν οι παγετώνες στο τέλος της εποχής των πάγων. Τέτοια νησιά υπάρχουν στις ακτές των Β.Α. Η.Π.Α., στη Νορβηγία και στη Δ. Σκοτία. Άλλα αποκόπηκαν από τον κύριο όγκο της ξηράς μετά από καθίζηση, π.χ. τα Βρετανικά νησιά, η Σικελία και η Ιαπωνία. Κάποια δημιουργούνται στις εκβολές μεγάλων ποταμών, στο σημείο όπου σχηματίζεται το Δέλτα. Πολλά αποτελούσαν κορυφές υποθαλάσσιων οροσειρών που αναδύθηκαν, ενώ άλλα δημιουργήθηκαν από την ηφαιστειακή δράση, π.χ. η Ισλανδία και τα νησιά της Χαβάης.

Α/Α	ΝΗΣΟΣ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΚΤΑΣΗ σε τ.χλμ.
1	Γροιλανδία	Αρκτική θάλασσα	2.175.600
2	Νέα Γουϊνέα	Ειρηνικός Ωκεανός	828.800
3	Βόρνεο	Ινδονησία	743.325
4	Μαδαγασκάρη	Ινδικός Ωκεανός	586.373
5	Μπάφιν	Β.Α. του Καναδά	507.451
6	Σουμάτρα	Ινδονησία	425.150
7	Χονσού	Ιαπωνία	230.988
8	Μ. Βρετανία	Ατλαντικός Ωκεανός	229.898
9	Βικτόρια	Αρκτική θάλασσα	217.290
10	Έλσμερ	Αρκτική θάλασσα	196.236

ΠΙΝΑΚΑΣ 2. Τα δέκα μεγαλύτερα νησιά στον κόσμο

Χερσόνησος είναι τμήμα ξηράς με μεγάλο μήκος που εισέρχεται στη θάλασσα.

Ακρωτήριο είναι επιμήκης περιοχή της ακτής στη θάλασσα.

Άκρα είναι μικρή προεξοχή της ξηράς στη θάλασσα.

Γλώσσα είναι μικρή προσχώρηση αμμώδους ξηράς προς τη θάλασσα.

Αιγιαλός είναι η φυσική χερσαία ζώνη που βρίσκεται ανάμεσα στην ακτογραμμή και στο σημείο όπου φθάνει το μέγιστο χειμερινό κύμα.

Παραλία είναι η φυσική συνέχεια του αιγιαλού προς την ενδοχώρα.

Κόλπος είναι τμήμα της θάλασσας που εισχωρεί βαθιά στην ξηρά.

Μυχός κόλπου είναι το εσωτερικό τμήμα του κόλπου προς την ακτή.

Όρμος είναι ο κόλπος με μικρές διαστάσεις. Συνήθως βρίσκεται ανάμεσα σε δύο γειτονικά ακρωτήρια.

Προχωματικό βέλος είναι η χερσαία λωρίδα που σχηματίζεται στα στόμια των λιμένων και ποταμών με προσχώσεις από ύλη (π.χ. άμμος, χαλίκια, κλπ.) που μεταφέρουν τα ρεύματα, ο κυματισμός και τα ποτάμια.

Σύρτη είναι αβαθής περιοχή αποτελούμενη από άμμο, λάσπη ή χαλίκια. Η σύρτη δεν είναι συμπαγής αλλά ημίρρευστη ή υγρή.

Ύφαλος είναι ανύψωση του βυθού που φθάνει σχεδόν στην επιφάνεια της θάλασσας αλλά παραμένει κάτω απ' αυτή.

Σκόπελος είναι η ανύψωση του βυθού, η οποία φθάνει στην επιφάνεια της θάλασσας και αποκαλύπτεται μόνο στην κατώτερη ρηχία.

Υφαλοκρηπίδα. Σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών της Γενεύης του 1958, είναι το τμήμα του βυθού των θαλασσών και ωκεανών που αρχίζει από την ακτή και εκτείνεται μέχρι το σημείο όπου το βάθος της θάλασσας είναι 200 μέτρα. Αυτή είναι η γεωλογική έννοια. (Διαφορετική είναι η νομική έννοια της υφαλοκρηπίδας, η οποία απορρέει από τη Σύμβαση για το Δίκαιο της θάλασσας του 1982).

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το σημείο όπου συναντώνται η ξηρά και η θάλασσα ονομάζεται ακτή. Οι ακτές κατηγοριοποιούνται ανάλογα με την κλίση τους, τη μορφή και τη σύ-

στασή τους. Οι διακρίσεις αυτές είναι σημαντικές, καθώς τα λιμάνια δημιουργούνται και τα πλοία προσεγγίζουν σ' αυτά με διαφορετικό τρόπο, ανάλογα με τη μορφή και τη σύσταση των ακτών. Ιδιαίτερη σημασία για τα νησιά έχουν οι ναυτιλιακές δραστηριότητες που εξασφαλίζουν την επικοινωνία τους με την ηπειρωτική χώρα και συμβάλλουν στην οικονομική τους ανάπτυξη. Τα μεγαλύτερα νησιά στον κόσμο είναι η Γροιλανδία, η Νέα Γουϊνέα, η Βόρνεο, η Μαδαγασκάρη, η Μεγάλη Βρετανία κ.λπ.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Εντόπισε στο χάρτη τέσσερα (4) από τα μεγαλύτερα νησιά του κόσμου.
2. Εντόπισε στο χάρτη τις ακτές φιόρδ. Από ποιο κράτος έχουν πάρει το όνομά τους;
3. Ποιο είναι το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των ακτών Ολλανδικού τύπου;
4. Σε ποιες περιοχές του κόσμου υπάρχουν οι ακτές Γαλικιακού τύπου;
5. Τι ονομάζουμε όρμο;
6. Τι είναι ο ύφαλος;
7. Δώστε τον ορισμό του αιγιαλού.
8. Ποια είναι η διαφορά του σκοπέλου από τον ύφαλο;
9. Εντοπίστε στο χάρτη τα νησιά Μαδαγασκάρη και Βόρνεο.
10. Τι ονομάζουμε μυχό του κόλπου;

4 ΛΙΜΑΝΙΑ

Οι άνθρωποι μεταφέρουν ένα μεγάλο μέρος των αγαθών που παράγουν για να ικανοποιήσουν τις ανάγκες τους μέσω του υδάτινου στοιχείου. Μεγάλα και μικρά πλοία ταξιδεύουν συνεχώς σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης. Για την οργάνωση των υδάτινων μεταφορών τα κράτη έχουν δημιουργήσει ένα πολύπλοκο μηχανισμό που περιλαμβάνει εγκαταστάσεις, επιχειρήσεις, οργανισμούς ελέγχου κ.λπ. Τα λιμάνια διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην όλη διαδικασία της μεταφοράς των αγαθών. Ορισμένα από αυτά ειδικεύονται στην εισαγωγή ή την εξαγωγή ορισμένων εμπορευμάτων (π.χ. πετρέλαιο και φυσικό αέριο από τα λιμάνια του Περσικού κόλπου), άλλα έχουν μεγάλη επιβατική κίνηση, ενώ πολλά είναι γνωστά για τις σημαντικές ναυπηγικές και ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις τους.

Στο κεφάλαιο αυτό θα γνωρίσουμε τα διάφορα είδη των υδάτινων μεταφορών, τις διακρίσεις των λιμανιών, τους φορείς που εμπλέκονται στις υδάτινες μεταφορές, και τις εγκαταστάσεις που απαιτούνται για τη λειτουργία των λιμανιών.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

λιμάνι
εξωτερικά λιμενικά έργα
κρηπιδώματα
υπόστεγα
μηχανικός εξοπλισμός λιμένων
φυσικά λιμάνια
τεχνητά λιμάνια
λιμάνια καταφυγίου
αλιευτικά λιμάνια
εμπορικά λιμάνια
διαμετακομιστικά λιμάνια
επιβατικά λιμάνια
τελωνειακά λιμάνια
ελεύθερα λιμάνια
Ελεύθερη Ζώνη

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποια είναι η έννοια του λιμανιού;
- Πώς διακρίνονται τα λιμάνια ανάλογα με τη διαμόρφωση, το σκοπό, τη λειτουργία τους, την τοποθέτησή τους ή την τελωνειακή μεταχείριση των φορτίων.
- Ποια είναι η ανάγκη δημιουργίας ενός λιμανιού;
- Τι εννοούμε λέγοντας ότι ένα λιμάνι είναι διαμετακομιστικό;
- Ποια είναι τα εσωτερικά έργα που κατασκευάζονται σε ένα λιμάνι;
- Ποια είναι τα εξωτερικά έργα που κατασκευάζονται σε ένα λιμάνι;
- Ποιες είναι οι προϋποθέσεις που απαιτούνται για τη λειτουργία ενός λιμανιού;

4.1. Γενικά.

Λιμάνι είναι η υδάτινη λεκάνη, φυσική ή τεχνητή, όπου εισπλέουν και εκπλέουν πλοία, το μέγεθος των οποίων είναι ανάλογο με το βάθος των υδάτων. Σήμερα, η έννοια αυτή έχει διευρυνθεί και περιλαμβάνει τις εγκαταστάσεις της ξηράς, όπως αποβάθρες, αποθήκες, κρηπιδώματα, γερανογέφυρες, δεξαμενές και άλλο μηχανολογικό εξοπλισμό. Η έννοια αυτή περιλαμβάνει δύο ζώνες, τη θαλάσσια ζώνη του λιμανιού και τη χερσαία ζώνη αυτού.

Το σημερινό λιμάνι δεν παρέχει στα πλοία μόνο αγκυροβόλιο για ασφαλή παραμονή τους (όπως κυρίως στο παρελθόν), αλλά και τα μέσα γρήγορης και οικονομικής φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης των εμπορευμάτων σ' οποιαδήποτε μορφή διακίνησής τους (χύμα, υγρά καύσιμα, εμπορευματοκιβώτια κ.λπ.).

Ακόμη το λιμάνι για να ανταποκριθεί στις σύγχρονες απαιτήσεις των θαλάσσιων μεταφορών, πρέπει να διαθέτει ευκολίες ανεφοδιασμού των πλοίων σε καύσιμα, νερό και τρόφιμα, παροχής ρεύματος και τηλεφωνικής σύνδεσης, σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο για την προώθηση των εμπορευμάτων στην ενδοχώρα, ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες κ.λπ. Το λιμάνι πρέπει συνεχώς να εκσυγχρονίζεται παρακολουθώντας την τεχνολογική εξέλιξη και εφαρμογή της στην κατασκευή των πλοίων και τη συνεχή ανάπτυξη στον τομέα της ναυτιλιακής οικονομίας και γενικά των θαλάσσιων μεταφορών.

Ιστορικά η έννοια του λιμανιού παρουσίασε μία ενδιαφέρουσα εξελικτική διαμόρφωση. Η βασική, η αρχική του έννοια ήταν αυτή του εθνικού δρόμου, της εθνικής λεωφόρου (public highway). Ένας θαλάσσιος πυλώνας που κάθε πλοίο χρησιμοποιούσε για τη διακίνηση των εμπορευμάτων.

Η δεύτερη έννοια του λιμανιού ήταν αυτή που θεωρούσε το λιμάνι ως μονάδα κοινής ωφελείας (community utility concept). Η τοπική αυτοδιοίκηση - κοινότητα ή δήμος - αναγνώρισε τη νευραλγικότητα του λιμανιού για την ανάπτυξη του εμπορίου, αποβλέποντας στην ανάπτυξη της πόλης στην οποία ανήκε το λιμάνι. Έτσι προέβη σε διάφορα λιμενικά έργα, όπως εκβάθυνση και διαπλάτυνση του λιμανιού, κατασκευή κτιριακών εγκαταστάσεων, μηχανικού εξοπλισμού κ.λπ. για να προσελκύσει το λιμάνι περισσότερο εμπόριο και για να αποκτήσει η πόλη μεγαλύτερη οικονομική δραστηριότητα.

Η τρίτη έννοια του λιμανιού όπως έχει διαμορφωθεί και έχει επικρατήσει σήμερα είναι αυτή της ωφελιμιστικής επιχειρηματικής μονάδας κοινής ωφελείας (utility business enterprise). Το λιμάνι ανήκει στην κοινότητα αλλά λειτουργεί με τους κανόνες της επιχειρηματικής οργάνωσης για το καλό του κοινωνικού συνόλου. Σήμερα το λιμάνι είναι μία ευρεία οικονομική μονάδα, με σκοπό την εύρυθμη λειτουργία των εγκαταστάσεων, του μηχανικού εξοπλισμού και του εργατικού δυναμικού για το οικονομικό όφελος της περιοχής και συνολικότερα της εθνικής οικονομίας.

4.2. Διάκριση λιμανιών.

Τα λιμάνια διακρίνονται:

1. ανάλογα με τη **διαμόρφωσή** τους, σε:

α. **φυσικά** λιμάνια: αυτά που σχηματίσθηκαν από τη φυσική διαμόρφωση της ακτής και του βυθού.

β. **τεχνητά** λιμάνια: αυτά που δημιουργούνται με τα λιμενικά έργα υποδομής και ανοδομής, περιλαμβάνουν δηλαδή κυματοθραύστες, μώ-

λους, εκβάθυνση, διαπλάτυνση της υδάτινης λεκάνης κ.λπ.

2. ανάλογα με την **θέση** τους, σε:

α. **θαλάσσια** λιμάνια.

β. **ποτάμια** λιμάνια.

γ. **λιμναία** λιμάνια.

Επίσης διακρίνονται σε λιμάνια **εξωτερικά** (ανοιχτά) και σε λιμάνια εσωτερικά (κλειστά). Τα περισσότερα λιμάνια είναι εξωτερικά, δηλαδή έχουν συνεχή φυσική επικοινωνία με τη θάλασσα. Τα λιμάνια αυτά δεν επηρεάζονται από την παλίρροια. Τα εσωτερικά (κλειστά) λιμάνια επηρεάζονται από την παλίρροια, το μέγεθος της οποίας σ' αυτά είναι υψηλό και, για να ανεξαρτητοποιηθεί η στάθμη της θαλάσσιας επιφάνειας του λιμανιού από τις διακυμάνσεις της παλίρροιας χρησιμοποιούνται υδατοφράκτες. Τέτοια λιμάνια είναι της Χάβρης, της Αμβέρσας, κ.λπ.

3. ανάλογα με το σκοπό και τη λειτουργία τους, σε:

α. **πολεμικά** (ναύσταθμοι). Διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις για την προσόρμιση, ανεφοδιασμό και επισκευή των πολεμικών πλοίων. Η θέση τους επιλέγεται σε προφυλαγμένες αλλά και συγχρόνως ανοικτές ακτές, ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος εγκλωβισμού τους από εχθρικό στόλο.

β. λιμάνια **καταφυγίου** (**ή καταφυγής**). Προσφέρουν καταφύγιο στα πλοία που λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών ή μηχανικών βλαβών δεν μπορούν να συνεχίσουν την πορεία τους. Είναι κατασκευασμένα και βρίσκονται στην πορεία κύριων γραμμών πολλών πλοίων, όπου τα λιμάνια απέχουν πολύ μεταξύ τους και όπου παρουσιάζονται δυσμενείς θαλάσσιες συνθήκες. Ως λιμάνια καταφυγίου μπορούν να χαρακτηρισθούν και εκείνα που βρίσκονται στην πορεία των πλοίων και στα οποία καταφεύγουν τα πλοία για να τροφοδοτηθούν και για να αλλάξουν πλήρωμα. Σήμερα τα λιμάνια καταφυγίου δεν διαφέρουν από τα εμπορικά λιμάνια.

γ. **αλιευτικά** λιμάνια. Είναι κατασκευασμένα για να εξυπηρετούν τα αλιευτικά σκάφη. Στα λιμάνια αυτά υπάρχουν εγκαταστάσεις για την φορτοεκφόρτωση, συντήρηση και διάθεση των αλιευμάτων, μονάδες επεξεργασίας και τυποποίησης του προϊόντος και γενικά επικρατούν συνθήκες διεξαγωγής εμπορίου. Σημαντικά αλιευτικά λιμάνια υπάρχουν στη Βόρεια θάλασσα. Σε περιπτώσεις που δεν είναι δυνατή η δημιουργία αλιευτικού λιμανιού, δημιουργείται μέσα σε εμπορικά λιμάνια, ειδική προβλήτα για την εξυπηρέτηση του εμπορίου των αλιευμάτων, που ονομάζεται ιχθυόσκαλα.

δ. **εμπορικά** λιμάνια. Είναι αυτά που χρησιμοποιούνται για την εξυπηρέτηση της εμπορικής δραστηριότητας της ενδοχώρας και για τη διακίνηση των εμπορευμάτων. Αυτά διακρίνονται σε λιμάνια εισαγωγής, λιμάνια εξαγωγής και διαμετακομιστικά.

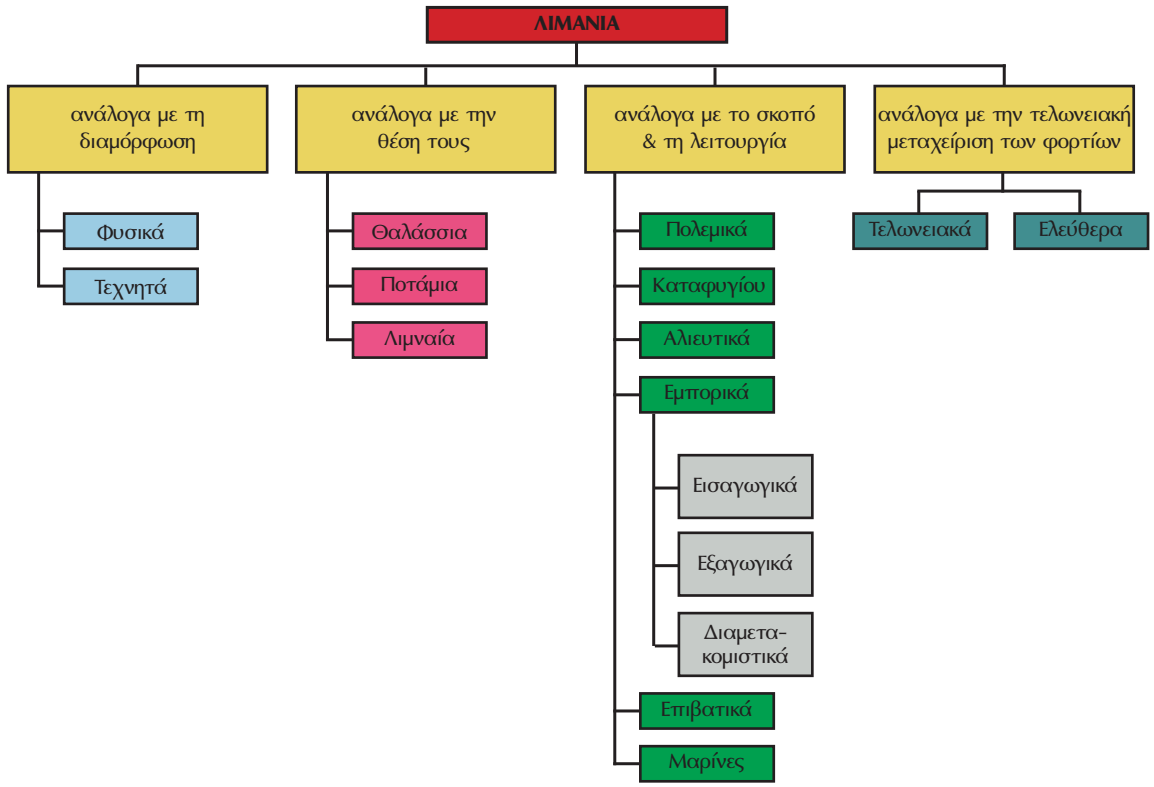
(1) λιμάνι **εισαγωγής** ή εισαγωγικό χαρακτηρίζεται ένα λιμάνι όταν το μεγαλύτερο τμήμα της ετήσιας κίνησής του παρουσιάζει η εισαγωγή εμπορευμάτων από το εξωτερικό.

(2) λιμάνι **εξαγωγής** ή εξαγωγικό χαρακτηρίζεται το λιμάνι εκείνο στο οποίο το μεγαλύτερο τμήμα της ετήσιας κίνησής του αφορά την εξαγωγή εμπορευμάτων.

(3) **διαμετακομιστικό** λιμάνι χαρακτηρίζεται εκείνο στο οποίο καταπλέουν πλοία για εκφόρτωση εμπορευμάτων και τα οποία εμπορεύματα, στη συνέχεια, φορτώνονται σε άλλα πλοία με προορισμό το εξωτερικό.

ε. **επιβατικά** λιμάνια. Εξυπηρετούν τη διακίνηση των επιβατών και γενικότερα την επιβατηγό ναυτιλία. Παλαιότερα είχαν γνωρίσει σημαντική ανάπτυξη αλλά σήμερα, με τη διάδοση του αεροπλάνου ως μέσου μεταφοράς, βρίσκονται σε φθίνουσα απόδοση. Συνυπάρχουν με τα εμπορικά λιμάνια.

στ. **μαρίνες**. Είναι λιμάνια με προορισμό την αποκλειστική εξυπηρέτηση επαγγελματικών ή μη, τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων, που χρησιμοποιούνται για τη θαλάσσια ψυχαγωγία, περιήγηση ή ναυταθλητισμό.



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2. Διακρίσεις των λιμανιών

4. ανάλογα με την **τελωνειακή μεταχείριση των φορτίων**, σε:

α. **τελωνειακά** λιμάνια. Στα λιμάνια αυτά τα εμπορεύματα που εισάγονται υπόκεινται σε τελωνειακές διατυπώσεις και σε δασμούς.

β. **ελεύθερα** λιμάνια. Σ' αυτά διακινούνται ελεύθερα τα εισαγόμενα εμπορεύματα χωρίς να καταβληθούν δασμοί και φόροι. Σύμφωνα με την επίσημη ορολογία του Συμβουλίου Τελωνειακής Συνεργασίας των Βρυξελλών, ελεύθερο λιμάνι είναι το λιμάνι ή μέρος λιμανιού ή άλλος χώρος με καθορισμένα όρια επιτηρούμενος από το τελωνείο της περιοχής, που βρίσκεται ή θεωρείται χώρος μέσα στα τελωνειακά σύνορα, μέσα στον οποίο γίνονται δεκτά εμπορεύματα ελεύθερα τελωνειακών δασμών και φόρων, χωρίς να υπόκεινται σε τελωνειακό έλεγχο. Τα εμπορεύματα αυτά μπορούν να εναποτεθούν, να αποταμιευθούν, να συσκευασθούν, χωρίς κανένα περιορισμό.

Επειδή όμως το καθεστώς αυτό εγκυμονεί κινδύνους για την εθνική οικονομία μιας χώρας (λαθρεμπόριο), το ελεύθερο λιμάνι περιορίστηκε σε μια ειδική περιοχή που λέγεται **ελεύθερη ζώνη**. Η ελεύθερη ζώνη είναι περιορισμένη έκταση μέσα στο λιμάνι, που διαθέτει εγκαταστάσεις, αποθηκευτικούς χώρους και η οποία θεωρείται ότι είναι έξω από τα τελωνειακά σύνορα της χώρας και η διακίνηση των εμπορευμάτων γίνεται χωρίς φόρους ή δασμούς. Εάν παρέχει εμπορικές διευκολύνσεις (εναπόθεση, αποταμίευση, ανασυσκευασία κ.λπ.), χαρακτηρίζεται ως **εμπορική ελεύθερη ζώνη**. Εάν παρέχει με ειδικό κανονισμό διευκολύνσεις για μεταποίηση εμπορευμάτων, επεξεργασία πρώτων υλών κ.λπ., χαρακτηρίζεται ως **βιομηχανική ελεύθερη ζώνη**.

4.3 Περιγραφή του λιμανιού

Το λιμάνι έχει τη θαλάσσια και τη χερσαία του ζώνη. Η θαλάσσια ζώνη περιλαμβάνει το κυρίως λιμάνι, όπου δένουν τα πλοία και το προλιμάνι, το θαλάσσιο χώρο που βρίσκεται πριν το κυρίως λιμάνι. Έξω από το λιμάνι, η θαλάσσια περιοχή όπου αγκυροβολούν τα πλοία για διάφορους λό-

γους (αναμονή σειράς κατάπλου, αναμονή οδηγιών από πλοιοκτήτρια εταιρεία κ.λπ.) λέγεται ράδα ή αγκυροβόλιο. Τα έργα που υπάρχουν σ' ένα λιμάνι και εξυπηρετούν τη λειτουργία του διακρίνονται σε εξωτερικά και εσωτερικά λιμενικά έργα.

Εξωτερικά λιμενικά έργα. Στο λιμάνι που δεν προστατεύεται φυσικά από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες, χτίζονται μέσα στη θάλασσα ειδικά προχώματα για να συγκρατούν τα κύματα. Αυτά είναι οι κυματοθραύστες, οι μώλοι και οι βραχίονες. Οι κυματοθραύστες κατασκευάζονται ανεξάρτητοι, μεμονωμένοι, σαν νησιά στη θάλασσα. Οι μώλοι είναι έργα που συνδέονται με την ξηρά. Οι βραχίονες ή λιμενοβραχίονες είναι ειδικοί μώλοι, συνήθως παράλληλοι μεταξύ τους που προστατεύουν το λιμάνι από τις προσχώσεις της θάλασσας. Στην κατασκευή του λιμανιού, δίνεται ιδιαίτερη σημασία στην κατασκευή του στομίου αυτού. Το στόμιο πρέπει:

α) να εντοπίζεται εύκολα από το εισερχόμενο πλοίο,

β) να έχει βάθος υδάτων μεγαλύτερο από το βύθισμα των εισερχόμενων πλοίων,

γ) να έχει τέτοιο άνοιγμα, ώστε να παρέχει ασφάλεια στα εισερχόμενα πλοία.

Εσωτερικά λιμενικά έργα. Αυτά είναι:

α) *κρηπιδώματα*. Είναι κατακόρυφα κτίσματα μέσα στη θάλασσα. Κατασκευάζονται από σκυρόδεμα ή λιθοδομή, και κτίζονται ανάλογα με τις ειδικές τοπικές συνθήκες του λιμανιού. Ο εξοπλισμός των κρηπιδωμάτων εξαρτάται από τη φύση και τη λειτουργία του λιμανιού. Τα κρηπιδώματα ενός εμπορικού λιμανιού πρέπει να έχουν τον εξοπλισμό μιας παραγωγικής επιχειρηματικής μονάδας. Το πολεμικό λιμάνι πρέπει να έχει κρηπιδώματα, στα οποία υπάρχουν δεξαμενές καυσίμων για ανεφοδιασμό, αποθήκες με ανταλλακτικά και εξαρτήματα, μόνιμες και πλωτές δεξαμενές για την επισκευή των πολεμικών πλοίων, μηχανουργεία κ.λπ. Τα κρηπιδώματα του αλιευτικού λιμανιού πρέπει να έχουν χώρους συσκευασίας των αλιευμάτων, αποθήκες, παγοποιεία κ.λπ.

β) *συγκοινωνιακές αρτηρίες*. Οι αρτηρίες αυτές μπορεί να είναι σιδηρόδρομοι, δρόμοι, διώρυγες, που εξυπηρετούν την ταχεία κίνηση και μεταφορά των εμπορευμάτων. Με τις αρτηρίες αυτές είναι δυνατή η συνέχεια των μεταφορών από τα μέσα της θάλασσας στα μέσα της ξηράς και αντίστροφα.

γ) *υπόστεγα*. Τα υπόστεγα χρησιμοποιούνται για τη βραχυπρόθεσμη εναπόθεση των εμπορευμάτων που προορίζονται για μεταφορά. Είναι ειδικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τη γρήγορη διακίνηση των φορτίων. Πολλές φορές η μία πλευρά τους είναι δίπλα στο πλοίο και η άλλη δίπλα σε σιδηροδρομική γραμμή. Έτσι επιτυγχάνεται γρήγορα και συντονισμένα η φορτοεκφόρτωση με τα υπόστεγα στη μέση δύο μεταφορικών μέσων. Επισημαίνεται ότι τα υπόστεγα είναι διαφορετικοί χώροι από τις αποθήκες.

δ) *αποθήκες*. Είναι χώροι όπου αποθηκεύονται και φυλάσσονται τα εμπορεύματα.

ε) *μηχανικός εξοπλισμός*. Στον μηχανικό εξοπλισμό περιλαμβάνονται τα διάφορα φορτοεκφορτωτικά μέσα, π.χ. γερανογέφυρες.

στ) *εγκαταστάσεις απο-επιβίβασης επιβατών*. Στα λιμάνια που παρατηρείται έντονη επιβατική κίνηση, υπάρχουν χώροι αναμονής επιβατών, χώροι εναπόθεσης αποσκευών, χώροι όπου γίνεται ο τελωνειακός και αστυνομικός έλεγχος, εστιατόρια, καταστήματα κ.λπ.

ζ) *γέφυρες - υποβρύχιες σήραγγες*. Σε λιμάνια που είναι κτισμένα στις όχθες ποταμών, για τη συγκοινωνιακή συνέχεια υπάρχουν οι επίγειες γέφυρες και οι υποβρύχιες σήραγγες. Τέτοιες ζεύξεις είναι οι σιδερένιες κρεμαστές γέφυρες στο λιμάνι της Νέας Υόρκης, στο λιμάνι του Σαν Φρανσίσκο κ.λπ. Υποβρύχιες σήραγγες υπάρχουν στο λιμάνι του Άμστερνταμ, στο λιμάνι της Αμβέρσας κ.λπ. Επίσης υπάρχουν κινητές γέφυρες όπως της Χαλκίδας κ.λπ.

η) *ναυπηγικές εγκαταστάσεις*. Τα μεγάλα λιμάνια διαθέτουν ναυπηγικές δεξαμενές για το δεξαμενισμό των πλοίων.

4.4. Λειτουργίες του λιμανιού

Οι λειτουργίες ενός λιμανιού είναι πολλαπλές και αποσκοπούν στο να καθιστούν το λιμάνι στοιχείο οικονομικής ανάπτυξης. Η πρώτη και κύρια λειτουργία του λιμανιού είναι η συγκοινωνιακή. Το λιμάνι είναι ένας συγκοινωνιακός κόμβος στη διακίνηση των εμπορευμάτων. Η λειτουργία αυτή συνεπάγεται την τελωνειακή, υγειονομική και αστυνομική λειτουργία. Οι λειτουργίες αυτές είναι απαραίτητες για την ασφαλή διακίνηση των εμπορευμάτων. Πρέπει όμως να βρίσκονται σε πλήρη εναρμόνιση με τη συγκοινωνιακή λειτουργία, καθώς και με την εμπορική και βιομηχανική λειτουργία του λιμανιού, που αποτελούν επίσης δύο νευραλγικές λιμενικές λειτουργίες.

Επίσης στο λιμάνι λαμβάνουν χώρα πολλές και διάφορες υπηρεσίες ναυτιλιακού χαρακτήρα, όπως υπηρεσίες προς τους πλοιοκτήτες, προς τους ναυτικούς, προς τους επιβάτες, προς τους εισαγωγείς και εξαγωγείς των εμπορευμάτων, στους φορτωτές και παραλήπτες των φορτίων κ.λπ. και υπηρεσίες προς τα πλοία, όπως πλοήγηση, ρυμούλκηση, αγκυροβολία κ.λπ.

4.5. Προϋποθέσεις για τη δημιουργία λιμανιού

Για να αποφασισθεί σε ποια θέση θα δημιουργηθεί το λιμάνι, πρέπει να ληφθούν υπόψη δύο βασικά χαρακτηριστικά:

α) **η καταλληλότητα της θέσης**, από την άποψη της έκτασης, της μορφολογίας και των συνθηκών περιβάλλοντος, και

β) **η σχέση της θέσης με τις άλλες εγκαταστάσεις** και με **το γενικό σχέδιο** ανάπτυξης της περιοχής.

Οι παράγοντες που συμβάλλουν στην καθιέρωση ενός λιμανιού είναι:

1. ασφάλεια από τις καιρικές μεταβολές,
2. δυνατότητα χρησιμοποίησης σύγχρονου τεχνικού εξοπλισμού,
3. ύπαρξη σύγχρονου συγκοινωνιακού δικτύου με την ενδοχώρα.

Για την ανάπτυξη του λιμανιού πρέπει να συντρέχουν οι εξής προϋποθέσεις:

1. συνεχής αύξηση του πληθυσμού,
2. άνοδος του βιοτικού επιπέδου,
3. αυξανόμενη βιομηχανοποίηση των χωρών,
4. αύξηση της τουριστικής διακίνησης,
5. αύξηση της παγκόσμιας κίνησης των θαλάσσιων μεταφορών.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η πρόσβαση στη θάλασσα υπήρξε από τα παλιά χρόνια επιδίωξη όλων των λαών και τούτο διότι, μέσω αυτής, εξασφαλίζεται η επικοινωνία αλλά και η μεταφορά αγαθών και προσώπων σε κάθε σημείο του κόσμου.

Το υγρό στοιχείο διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στις διεθνείς μεταφορές. Μέσω των λιμανιών γίνεται η διακίνηση εμπορευμάτων και αγαθών καθώς και επιβατών από και προς κάθε γωνιά της γης. Μάλιστα τα λιμάνια κατά μία έννοια, εκτός από "εθνικές λεωφόροι", αποτελούν οικονομικές μονάδες, που έχουν ως σκοπό την εύρυθμη λειτουργία των εγκαταστάσεων, του μηχανολογικού εξοπλισμού και του εργατικού δυναμικού, με σκοπό την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής και της χώρας γενικότερα.

Η οργάνωση των μεταφορών, μέσω της ναυσιπλοΐας απαιτεί τη λειτουργία ενός πολύπλοκου οργανωτικού μηχανισμού που περιλαμβάνει εφοπλιστές, επιχειρήσεις φορτοεκφόρτωσης, λιμενικούς οργανισμούς, ναυαγοσωστικές επιχειρήσεις, ναυλομεσιτικά γραφεία, νηογνώμονες κ.λπ. αλλά και τη δημιουργία εσωτερικών και εξωτερικών έργων υποδομής των λιμανιών, όπως κυματοθραύστες, μώλοι, βραχίονες, κρηπιδώματα, υπόστεγα, συγκοινωνιακές αρτηρίες, γέφυρες κ.λπ.

Η απόφαση για τη δημιουργία ενός λιμανιού εξαρτάται από την ύπαρξη ορισμένων παραγόντων, όπως η κατάλληλη γεωγραφική θέση, η μορφή της ακτής, η ασφάλεια από τις καιρικές συνθήκες, η σχέση της θέσης με τις άλλες εγκαταστάσεις της περιοχής κ.λπ.

Σύμφωνα με τα κριτήρια αυτά έχουν δημιουργηθεί και αναπτυχθεί μεγάλα και σημαντικά

λιμάνια σε ολόκληρο τον κόσμο.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Πώς διακρίνουμε τις μεταφορές που γίνονται μέσω του υγρού στοιχείου;
2. Τι περιλαμβάνει η οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών;
3. Τι είναι το λιμάνι;
4. Πώς διακρίνουμε τα λιμάνια ανάλογα με την τοποθέτησή τους;
5. Πώς διακρίνουμε τα λιμάνια ανάλογα με το σκοπό και τη λειτουργία τους;
6. Ποια ονομάζονται εμπορικά λιμάνια και ποιες οι διακρίσεις τους;
7. Πώς διακρίνονται τα λιμάνια ανάλογα με την τελωνειακή μεταχείριση των φορτίων τους;
8. Για ποιο λόγο κατασκευάζονται κρηπιδώματα σε ένα λιμάνι;
9. Ποια η χρησιμότητα των υπόστεγων σε ένα λιμάνι;
10. Ποιοι είναι οι παράγοντες, οι οποίοι συμβάλλουν στη δημιουργία ενός λιμανιού;
11. Ποια ονομάζουμε λιμάνια καταφυγίου;
12. Είναι σημαντικοί οι κυματοθραύστες για την ομαλή λειτουργία ενός λιμανιού;
13. Τι είναι οι κινητές γέφυρες;
14. Συζητήστε τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που μπορεί να προκύψουν από τη δημιουργία ενός μεγάλου εμπορικού λιμανιού σε μία περιοχή.

5 ΔΙΩΡΥΓΕΣ

Το υγρό στοιχείο υπήρξε από τους αρχαίους χρόνους πόλος έλξης για τον άνθρωπο. Μέσα από το υδάτινο στοιχείο, έκανε εμπόριο, γνώρισε άλλους λαούς και έφθασε σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης. Συχνά η επικοινωνία μεταξύ δύο υδάτινων περιοχών εξασφαλίζεται από την ύπαρξη θαλάσσιων στενών, που έχουν δημιουργηθεί φυσικά χωρίς την ανθρώπινη παρέμβαση. Συχνά όμως ο άνθρωπος για να διευκολύνει τη ναυσιπλοΐα σε ορισμένα σημεία που δεν υπάρχει πρόσβαση, δημιουργεί τεχνητές υδάτινες αρτηρίες που ονομάζονται διώρυγες. Οι διώρυγες συνήθως συνδέονται με φυσικές συγκεντρώσεις νερού (θάλασσες, ωκεανούς, ποτάμια κ.λπ.) ή με άλλες διώρυγες και σχηματίζουν ολόκληρες υδάτινες λεωφόρους, με τεράστια σημασία για τη ναυσιπλοΐα.

Μέσα από το κεφάλαιο αυτό θα γνωρίσουμε τα πιο γνωστά θαλάσσια στενά, και τις μεγαλύτερες διώρυγες που κατασκεύασε ο άνθρωπος για να εξυπηρετήσει τη ναυσιπλοΐα.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

θαλάσσιο στενό
θαλάσσια διώρυγα

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Τι είναι το θαλάσσιο στενό και ποιους σκοπούς εξυπηρετεί;
- Ποια είναι τα σημαντικότερα θαλάσσια στενά στον κόσμο;
- Τι είναι η θαλάσσια διώρυγα και ποια είναι η σημασία της για τη ναυσιπλοΐα;
- Ποιες είναι οι μεγαλύτερες και σημαντικότερες διώρυγες στον κόσμο;
- Ποια είναι η σημαντικότερη διώρυγα που έχει κατασκευασθεί στην Ελλάδα;

ΔΙΩΡΥΓΕΣ

5.1. Γενικά

Διώρυγα είναι η **τεχνητή** υδάτινη αρτηρία που χρησιμεύει κυρίως στη ναυσιπλοΐα αλλά και στην άρδευση εδαφών, στην αποστράγγιση και στην παροχέτευση νερού. Οι διώρυγες συνήθως συνδέονται με φυσικές συγκεντρώσεις νερού, ή και με άλλες διώρυγες σχηματίζοντας ολόκληρα συστήματα εσωτερικών υδάτινων αρτηριών. Οι θαλάσσιες διώρυγες έχουν τεράστια σημασία και ρόλο ως ναυτικές οδοί επικοινωνίας. Επιτρέπουν στα πλοία να κινούνται προς το εσωτερικό του χερσαίου χώρου ή συνδέουν δύο θάλασσες. Στην πρώτη κατηγορία ανήκει η διώρυγα που συνδέει το Άμστερνταμ με τη Βόρεια θάλασσα. Στη δεύτερη περίπτωση ανήκουν οι διώρυγες του Σουέζ, της Κορίνθου και του Αγίου Λαυρεντίου.

Οι πρώτες διώρυγες κατασκευάστηκαν από τους πολιτισμούς της Μέσης Ανατολής, πιθανότατα για να καλύψουν τις ανάγκες τους για πόσιμο νερό και για άρδευση. Η ναυσιπλοΐα είχε δευτερεύουσα σημασία. Το 510 π.Χ. ο βασιλιάς Δαρείος ο Α', της Περσίας, κατασκεύασε μία διώρυγα για τη σύνδεση του Νείλου με την Ερυθρά θάλασσα. Θα μπορούσαμε, λοιπόν, να πούμε, ότι το έργο αυτό ήταν ο πρόδρομος της διώρυγας του Σουέζ.

Οι Ρωμαίοι κατασκεύασαν σημαντικά και εκτεταμένα συστήματα διωρύγων σε ολόκληρη τη Νότια Ευρώπη και τη Βρετανία, για καθαρά στρατιωτικούς λόγους (μεταφορά στρατευμάτων).

Το 13ο αιώνα η μεγάλη ανάπτυξη του εμπορίου αύξησε τη χρήση και, κατά συνέπεια και τις κατασκευές διωρύγων, έτσι ώστε το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου της εποχής να διεξάγεται μέσω ποταμών, που συνδέονταν με διώρυγες.

Η σημαντικότερη ανακάλυψη στον τομέα των διωρύγων έγινε από τους Ολλανδούς, όταν το 1373 κατασκεύασαν ένα σύστημα ανυψωτικών δεξαμενών, που επέτρεψαν την εξάλειψη των υψομετρικών διαφορών και της κλίσης του εδάφους που έκανε αδύνατη την κατασκευή διωρύγων.

Η βιομηχανική επανάσταση έδωσε νέα ώθηση στην κατασκευή διωρύγων, καθώς ήταν επιτακτική ανάγκη η όσο το δυνατόν ταχύτερη και οικονομικότερη διακίνηση των αγαθών. Μέχρι δε και την εμφάνιση του σιδηροδρόμου, η ανάπτυξη των διωρύγων ήταν ταχύτατη, ιδίως στις Η.Π.Α., όπου η κατασκευή διωρύγων έδινε τη δυνατότητα σύνδεσης, αχανών και δυσπρόσιτων περιοχών.

Η διάδοση του σιδηροδρόμου και των αυτοκινούμενων οχημάτων έφερε και το τέλος των διωρύγων. Η σημασία τους όσον αφορά την από το εσωτερικό των χωρών διακίνηση εμπορευμάτων περιορίστηκε. Παρ' όλα αυτά, στην Ευρώπη ακόμα και σήμερα διενεργείται ένα μεγάλο μέρος των εμπορικών συναλλαγών μέσω των ποτάμιων αρτηριών.

Οι διώρυγες ως ναυτικές οδοί επικοινωνίας παίζουν σημαντικό ρόλο στην υπερωκεάνια ναυτιλία, καθώς διευκολύνουν τη διενέργεια του διεθνούς εμπορίου. Τόσο οι διώρυγες, όσο και τα στενά, είναι οδοί ναυτικής επικοινωνίας που ενώνουν δύο θάλασσες. Η διαφορά όμως ανάμεσα στα στενά και τις διώρυγες είναι ότι τα πρώτα είναι φυσικές θαλάσσιες δίοδοι, που χωρίζουν δύο ξηρές και ενώνουν δύο θάλασσες, ενώ οι δεύτερες έχουν κατασκευασθεί από τον άνθρωπο (τεχνητές), στο έδαφος ενός κράτους και υπόκεινται, κατ' αρχήν στην κυριαρχία αυτού του κράτους.

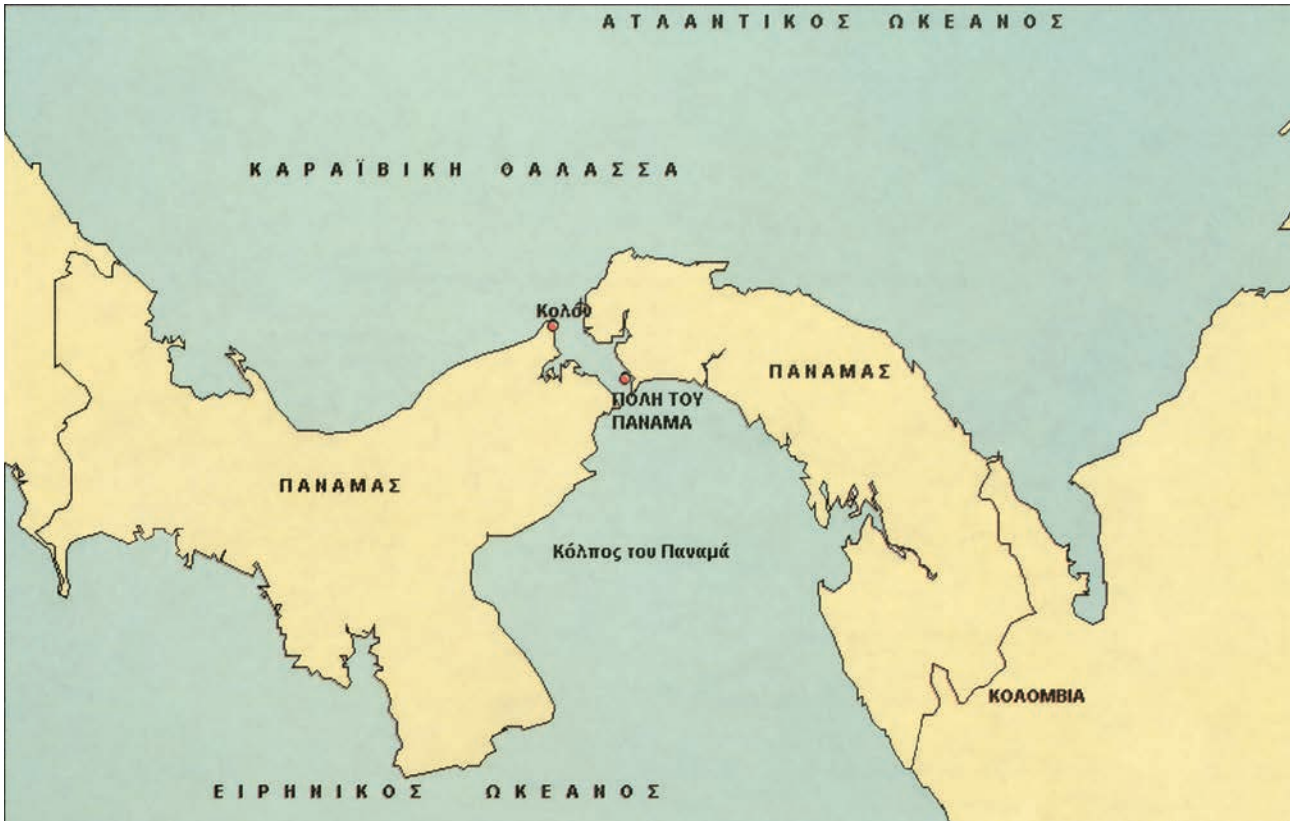
ΧΑΡΤΗΣ 2. Η Διώρυγα του Σουέζ.

5.2. Οι κυριότερες διώρυγες της γης

Οι σημαντικότερες, από οικονομική άποψη, διώρυγες, είναι:

I. **Η διώρυγα του Σουέζ.** Συνδέει τη Μεσόγειο θάλασσα με την Ερυθρά θάλασσα. Κατασκευάσθηκε από το Γάλλο Ferdinand de Lesseps. Η κατασκευή διήρκεσε δέκα (10) χρόνια και τα εγκαίνια της διώρυγας έγιναν τη 17η Νοεμβρίου του 1869. Η διώρυγα εξασφαλίζει το συντομότερο δρόμο από τα λιμάνια της Ευρώπης προς την Ινδία και τη Ν.Δ. Ασία. Έχει μήκος 168 χλμ., πλάτος στην επιφάνεια 45-60 μέτρα και βάθος 12-13 μέτρα. Στην περιοχή της διώρυγας επικρατούν τα κλιματολογικά και γεωφυσικά χαρακτηριστικά της ερήμου και έχει μικρό ύψος που φθάνει τα 26 μ. Αρχίζει από το λιμάνι Πορτ Σάιδ στο βορρά και αφού περάσει τις λίμνες Μεντζάλα, Τισμέ και Πικρές, καταλήγει στην Ερυθρά θάλασσα στο λιμάνι του Σουέζ. Η διέλευσή της διαρκεί 14 ώρες. Τα πλοία καταβάλουν το τέλος που προβλέπεται ανάλογα με το εκτόπισμά τους και το φορτίο τους, μόλις εισέλθουν στο Πορτ Σάιδ και αναλαμβάνονται από τρεις έμπειρους πλοηγούς. Σύμφωνα με διεθνείς συμφωνίες που έχουν υπογραφεί, η διώρυγα πρέπει να είναι ανοικτή στα εμπορικά και πολεμικά πλοία σε καιρό ειρήνης και πολέμου.

II. Η διώρυγα του Παναμά. Συνδέει τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό ωκεανό. Κατασκευάστηκε από τις Η.Π.Α. από το 1904 μέχρι το 1914. Η διώρυγα ξεκινά από τον Ατλαντικό ωκεανό. Τα πλοία περνούν από τον όρμο Λιμόν σε ένα εκβαθυμένο κανάλι με μήκος 7 μίλια, συνεχίζει σε τεχνητό κανάλι στον Ισθμό του Παναμά μέχρι την επίσης τεχνητή λίμνη Γκατούν. Από εκεί, με μία σειρά από κινητά φράγματα το πλοίο ανέρχεται γύρω στα 26 μέτρα, στο ύψος της στάθμης της λίμνης. Στη συνέχεια κινείται νοτιοανατολικά προς τη Γκαμπόα, ξαναμπαίνει σε τεχνητό κανάλι μήκους 8 μιλίων, όπου κατεβαίνει ξανά στο επίπεδο της θάλασσας και βγαίνει στον Ειρηνικό ωκεανό. Η διώρυγα βρίσκεται σε



ΧΑΡΤΗΣ 3. Η Διώρυγα του Παναμά.

ΕΙΚΟΝΑ 1. Πλοίο στη διώρυγα του Παναμά.

μεγάλο βάθος και υπάρχουν υδατοφράκτες που ανεβάζουν τη στάθμη κατά 30 μ. Παρατηρείται κίνηση όλων των τύπων πλοίων. Έχει μήκος 81 χλμ., ελάχιστο πλάτος 91 μ. και μικρότερο βάθος 12,5 μ. Η διέλευση διαρκεί 24-30 ώρες. Τα πλοία που διέρχονται από αυτή για να μεταβούν από τις ανατολικές στις δυτικές ακτές συντομεύουν το ταξίδι τους, κατά 8.000 περίπου ναυτικά μίλια, σε σχέση με την απόσταση που θα έπρεπε να διανύσουν εάν έκαναν τον περίπλου του ακρωτηρίου Χορν.

III. Η διώρυγα του Αγίου Λαυρεντίου. Εκτείνεται από τον Ατλαντικό ωκεανό μέχρι το δυτικό άκρο των μεγάλων λιμνών, στα σύνορα Καναδά και Η.Π.Α. Αποτελεί μία τεράστια οδό ναυσιπλοΐας των Η.Π.Α. και του Καναδά, η οποία λειτουργεί επί 250 περίπου ημέρες το χρόνο. Άρχισε να κατασκευάζεται τον Αύγουστο του 1954 και ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο του 1959. Στο όλο υδάτινο σύστημα περιλαμβάνονται ποταμοί ή τμήματά τους, ποτάμιοι δίαυλοι, υδατοφράκτες και διώρυγες. Έχει συνολικό μήκος 3.769

ΧΑΡΤΗΣ 4. Η διώρυγα του Αγίου Λαυρεντίου

χλμ. και, σε συνδυασμό με τις Μεγάλες Λίμνες (Σουπίριορ, Μίσιγκαν, Χιούρον, Ίρι και Οντάριο) επιτρέπει τη ναυσιπλοΐα στο εσωτερικό της βορειοαμερικανικής ηπείρου σε απόσταση 15.285 χλμ. από τον Ατλαντικό ωκεανό. Επιτρέπει τη διέλευση πλοίων με μέγιστο βύθισμα τα 7,8 μ. και χωρητικότητα μέχρι 27.000 κόρους. Κατά μήκος της υπάρχουν 66 λιμάνια των Η.Π.Α. και 12 του Καναδά. Τα κυριότερα προϊόντα που διακινούνται μέσω της διώρυγας του Αγίου Λαυρεντίου είναι δημητριακά, σιδηρομεταλλεύματα, και γαιάνθρακας.

IV. Η διώρυγα του Κιέλου. Βρίσκεται στη Γερμανία και συγκεκριμένα στο βόρειο τμήμα της. Εκτείνεται από τις εκβολές του ποταμού Έλβα στη Βόρεια θάλασσα μέχρι το λιμάνι του Κιέλου στη Βαλτική θάλασσα. Άρχισε να κατασκευάζεται το 1887 και η κατασκευή της ολοκληρώθηκε το 1895. Αρχικά εξυπηρετούσε καθαρά στρατιωτικές ανάγκες της Γερμανίας. Η διώρυγα έχει πλάτος 103 μέτρα, βάθος 11 και οι όχθες της συνδέονται με επτά γέφυρες. Η λειτουργία της έχει ιδιαίτερη σημασία για τη ναυσιπλοΐα της Βαλτικής θάλασσας.

V. Η διώρυγα της Κορίνθου. Συνδέει το Σαρωνικό με τον Κορινθιακό κόλπο. Τα πρώτα έργα για την διάνοιξή της έγιναν τον Μάρτιο του 1882 και τα εγκαίνια της έγιναν το 1893.

Το συνολικό μήκος της διώρυγας είναι 6.343 μ., από τα οποία τα 540 μ. είναι οι προλιμένες Ποσειδωνίας και Ισθμίας. Το πλάτος της είναι 24,60 μ. στην επιφάνεια της θάλασσας και 21,30 μ. στο βυθό. Το βάθος της θάλασσας κυμαίνεται μεταξύ των 7,50 μ. και 8 μ. Το ύψος των πρανών είναι 75 μ. από την επιφάνεια της θάλασσας.

Η διώρυγα της Κορίνθου αποτελεί διεθνή κόμβο θαλάσσιων συγκοινωνιών. Είναι ο πιο σύντομος και ασφαλής θαλάσσιος δρόμος για τα πλοία που προέρχονται από τα λιμάνια του Ιονίου πελάγους, της Αδριατικής θάλασσας, της Ν. Ιταλίας και για τα πλοία που διαπλέουν τον πορθμό της Μεσσήνης και κατευθύνονται σε λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου μέχρι τον Εύξεινο Πόντο και αντίστροφα. Σε κανονικές συνθήκες ένα

ΧΑΡΤΗΣ 5. Η διώρυγα του Κιέλου

πλοίο την διασχίζει σε 50'. Τη διασχίζουν πλοία με πλάτος μέχρι 22,60 μ. και με βάθος 7,50 μ. Το κόστος διέλευσης ποικίλλει ανάλογα με τις διαστάσεις του πλοίου.

5.3. Στενά

Μεγάλη σημασία για τη διεθνή ναυσιπλοΐα έχουν τα στενά. Από γεωγραφική άποψη, στενό είναι μία **φυσική** θαλάσσια δίοδος με μικρό σχετικά πλάτος που χωρίζει δύο ξηρές και επομένως ενώνει δύο τμήματα θάλασσας. Η διέλευση ενός πλοίου μέσω ενός στενού, έχει τεράστιο οικονομικό όφελος, διότι:

α) μειώνεται ο χρόνος ταξιδιού,

β) επιτυγχάνεται οικονομία καυσίμων,

γ) μειώνεται το κόστος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων και, κατ' επέκταση

δ) μειώνεται η τελική τιμή των προϊόντων για τον καταναλωτή.

Τα σπουδαιότερα στενά είναι:

- Το στενό του **Γιβραλτά**ρ. Συνδέει τη Μεσόγειο θάλασσα με τον Ατλαντικό ωκεανό και χωρίζει την Ευρώπη (Ιβηρική Χερσόνησο/Ισπανία) από την Αφρική (Μαρόκο). Το στενό έχει μήκος 65χλμ. και πλάτος που κυμαίνεται από 14 μέχρι 39 χλμ.

- Το στενό του **Βοσπόρου**. Συνδέει τη Μαύρη θάλασσα (Εύξεινο Πόντο) με τη θάλασσα του Μαρμαρά και χωρίζει την ασιατική από την ευρωπαϊκή πλευρά της Τουρκίας. Το στενό έχει μήκος περίπου 32 χλμ. και πλάτος που κυμαίνεται από 1 μέχρι 2,5 χλμ.

- Το στενό των **Δαρδανελίων ή Ελλήσποντος**. Συνδέει το Αιγαίο πέλαγος με τη θάλασσα του Μαρμαρά και χωρίζει την ασιατική Τουρκία από την ευρωπαϊκή. Έχει μήκος 65 χλμ. και πλάτος που κυμαίνεται από 1,6 μέχρι 6.4 χλμ.

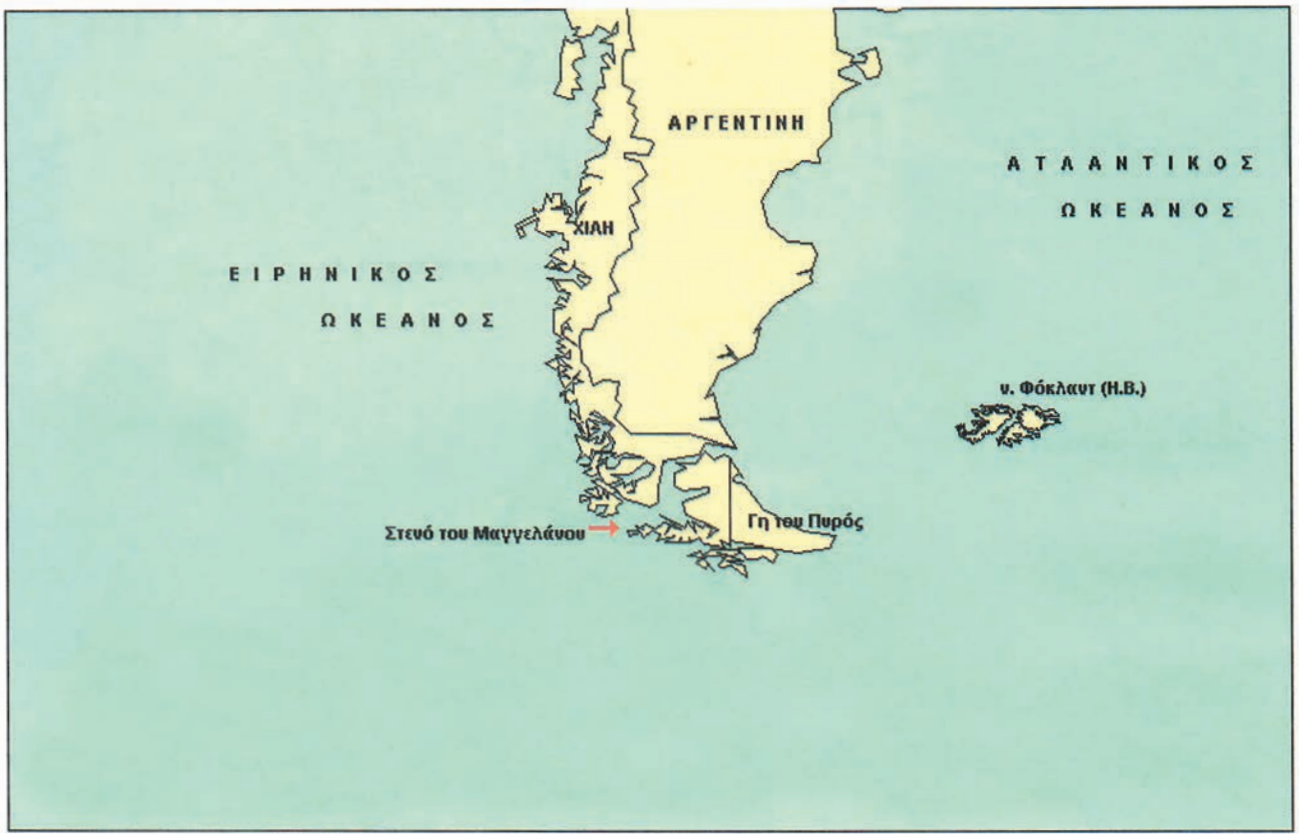
- Το στενό **Όρεσουντ** ή δε Σάουντ (Oresud). Συνδέει το στενό του Κάτεγκατ με τη Βαλτική θάλασσα και χωρίζει τη Σουηδία από τη Δανία. Έχει μήκος 105 χλμ. και το πλάτος του κυμαίνεται από 3 μέχρι 48 χλμ.

ΧΑΡΤΗΣ 6. Το στενό του Γιβραλτάρ

ΧΑΡΤΗΣ 7. Τα Στενά των Δαρδανελίων και του Βοσπόρου.

ΧΑΡΤΗΣ 8. Τα στενά Σκάγκερακ, Κάτεγκατ και Όρεσουντ.

ΧΑΡΤΗΣ 9. Το στενό του Ντόβερ.



ΧΑΡΤΗΣ 10. Το στενό του Μαγγελάνου.

ΧΑΡΤΗΣ 11. Το στενό Μπας.

ΧΑΡΤΗΣ 12. Το στενό Μπέρινγκ.

- Το στενό **Σκάγκερακ** (Skagerrak). Βρίσκεται μεταξύ της Νορβηγίας και της Δανίας και συνδέει τη Βόρεια θάλασσα με τη Βαλτική. Έχει μήκος περίπου 240 χλμ. και πλάτος από 120 μέχρι 145 χλμ.
- Το στενό **Κάτεγκατ** (Kattegatt). Το στενό αυτό βρίσκεται μεταξύ του στενού Σκάγκερακ και του στενού Όρεσουντ και χωρίζει τη Σουηδία από τη Δανία. Έχει μήκος περίπου 225 χλμ. και πλάτος από 60 μέχρι 160 χλμ.
- Το στενό του **Ντόβερ**. Συνδέει τη Βόρεια θάλασσα με τη θάλασσα της Μάγχης και χωρίζει τη Μ. Βρετανία από τη Γαλλία. Έχει πλάτος 34 χλμ. και μήκος 13 χλμ.
- Το στενό του **Μαγγελάνου**. Συνδέει τον Ατλαντικό Ωκεανό με τον Ειρηνικό Ωκεανό και χωρίζει τη Ν. Αμερική από το νησί Γη του Πυρός (Tierra del Fuego). Το στενό έχει μήκος περίπου 530 χλμ. και πλάτος από 3 μέχρι 24 χλμ. Οφείλει το όνομά του στον Πορτογάλο εξερευνητή Φερδινάνδο Μαγγελάνο, που το ανακάλυψε το 1520.
- Το στενό **Μπας** (Bass). Συνδέει τη θάλασσα της Τασμανίας με τον Ινδικό Ωκεανό και χωρίζει την Τασμανία από την Αυστραλία. Έχει μήκος 290 χλμ. και μέσο πλάτος 225 χλμ. Οφείλει το όνομά του στον εξερευνητή George Bass που το ανακάλυψε το 1798.
- Το στενό **Μπέρινγκ** (Bering). Συνδέει τον Ειρηνικό Ωκεανό (Βερίγγειο θάλασσα) με την Αρκτική θάλασσα (Βόρειο Παγωμένο Ωκεανό) και χωρίζει τη Β. Αμερική από την Ασία. Έχει μήκος περίπου 64 χλμ.
- Το στενό **Μάλακα** (Malacca). Συνδέει τον Ινδικό

ΧΑΡΤΗΣ 13. Τα στενά Μάλακα και Σούνδης.

Ωκεανό με τη Νότια θάλασσα της Κίνας και χωρίζει τη Μαλαισία από την Ινδονησία (νήσο Σουμάτρα). Έχει μήκος 800 χλμ. και πλάτος που κυμαίνεται από 50 μέχρι 320 χλμ.

- Το στενό της **Σούνδης** (Sunda). Συνδέει τον Ινδικό ωκεανό με τη θάλασσα της Ιάβας και τη Νότια θάλασσα της Κίνας και χωρίζει τη Σουμάτρα από την Ιάβα. Το πλάτος του κυμαίνεται μεταξύ 32 και 162 χλμ.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το μεγαλύτερο μέρος της γης καλύπτεται από ύδατα. Το μεγαλύτερο μάλιστα μέρος των υδάτων βρίσκεται στους ωκεανούς, που αποτελούν το 85% του συνόλου της υδάτινης μάζας. Από πολύ νωρίς ο άνθρωπος κατέκτησε το υδάτινο στοιχείο, κατανοώντας την τεράστια σημασία του ως πηγή ενέργειας, ως πηγή τροφής, ως αποθήκης φυσικών πόρων, ως μέσου επικοινωνίας, εμπορίου κ.λπ.

Ιδιαίτερη σημασία έχει η αξιοποίηση των υδάτινων πόρων για τη ναυσιπλοΐα. Μάλιστα ο άνθρωπος έχει αξιοποιήσει τις φυσικές θαλάσσιες οδούς προκειμένου να μικρύνει το χρόνο και το κόστος του ταξιδιού και κατ' επέκταση και το κόστος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Παράλληλα έχει δημιουργήσει τεχνητές θαλάσσιες και ποτάμιες διόδους, προκειμένου να εξασφαλίσει την ταχεία, άνετη και οικονομική μετάβαση και μεταφορά αγαθών μεταξύ των κρατών της γης.

Οι σημαντικότερες από τις τεχνητές αυτές διόδους, που ονομάζονται διώρυγες, είναι η διώρυγα του Παναμά, στην Κεντρική Αμερική, μέσω της οποίας ενώνονται οι δύο μεγάλοι ωκεανοί, ο Ατλαντικός και ο Ειρηνικός, η διώρυγα του Σουέζ, μέσω της οποίας επιτυγχάνεται η επικοινωνία της Μεσογείου με τον Ινδικό ωκεανό, η διώρυγα του Κιέλου, η οποία εξασφαλίζει την επικοινωνία της Βαλτικής με τη Βόρεια θάλασσα, η διώρυγα του Αγίου Λαυρεντίου, μέσω της οποίας επιτυγχάνεται η επικοινωνία των βορείων περιοχών των Η.Π.Α. με τον Ατλαντικό ωκεανό. Αλλά και στη χώρα μας είναι γνωστή η σημασία των διωρύγων, καθώς η διώρυγα της Κορίνθου

εξασφαλίζει τη σύνδεση του Σαρωνικού με τον Κορινθιακό κόλπο.

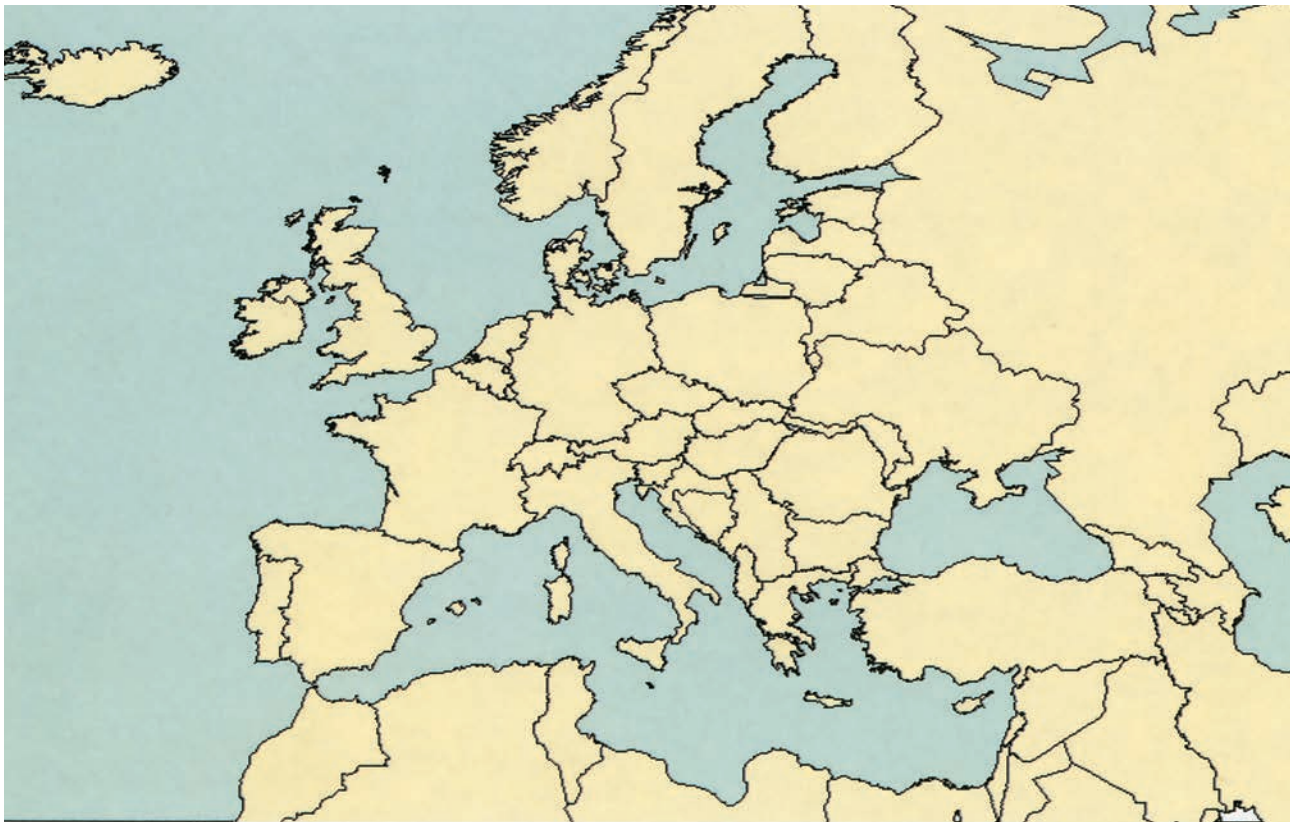
Ανάλογης σπουδαιότητας είναι και τα φυσικά θαλάσσια στενά, που εξασφαλίζουν την ταχεία και οικονομική μεταφορά αγαθών και την επικοινωνία των κρατών. Σημαντικότερα στενά είναι τα στενά Όρεσουντ, Σκάγκερακ και Κάτεγκατ στη Σκανδιναβία, το στενό του Μαγγελάνου στο νοτιότερο άκρο της νότιας Αμερικής, το στενό του Γιβραλτάρ, που επιτρέπει τη σύνδεση της Μεσογείου με τον Ατλαντικό ωκεανό κ.λπ.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

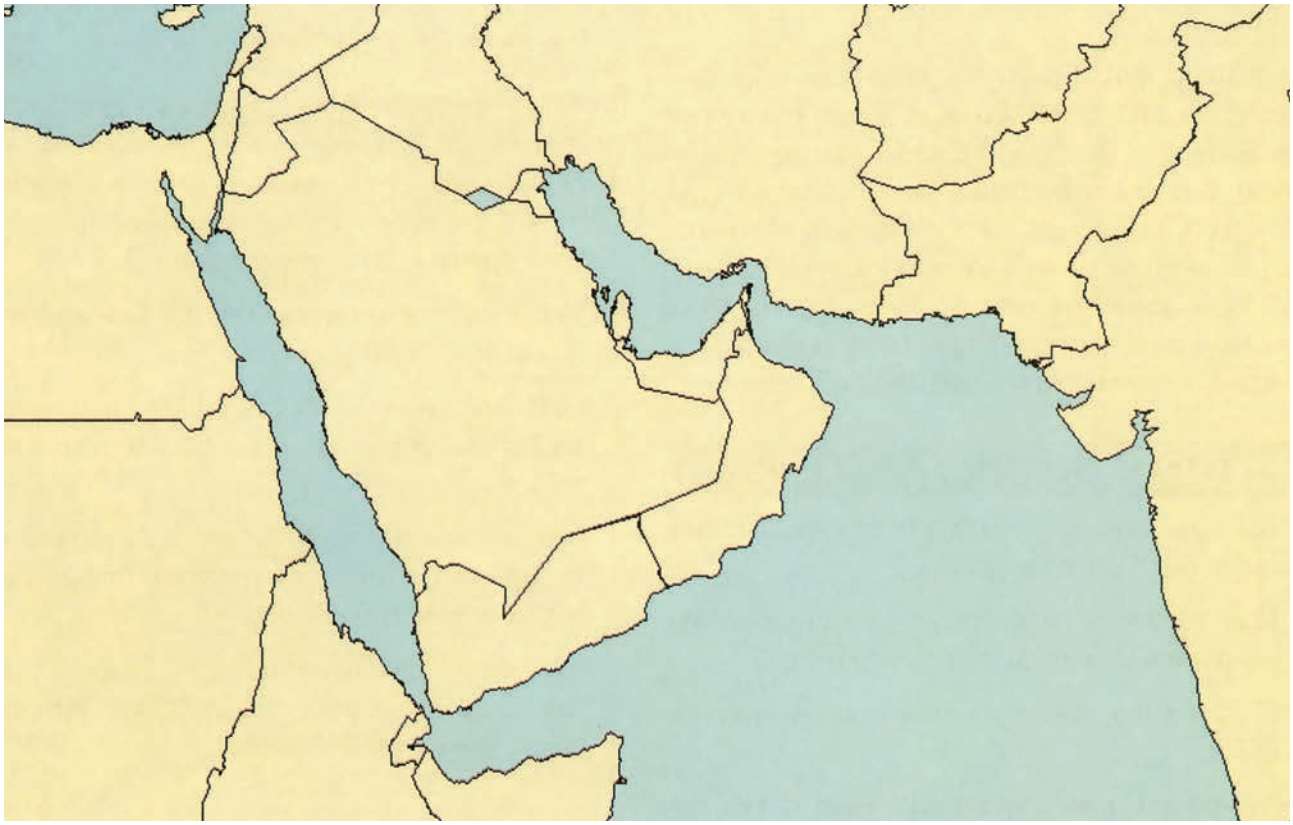
1. Για ποιο λόγο είναι ιδιαίτερα σημαντική η διώρυγα του Αγίου Λαυρέντιου;
2. Πού βρίσκεται η διώρυγα του Παναμά και ποια είναι η οικονομική της σημασία;
3. Ποια είναι η διαφορά των στενών από τις διώρυγες;
4. Αναφέρετε τρία σημαντικά διεθνή στενά της Ευρώπης και μία διώρυγα.
5. Ποια είναι η σημασία της διώρυγας της Κορίνθου για τη διεθνή ναυσιπλοΐα;

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

1. Προσδιορίστε στο χάρτη 1 τα υπάρχοντα στενά, τις διώρυγες, τις θάλασσες που ενώνουν και τα κράτη που χωρίζουν.
2. Προσδιορίστε γεωγραφικά τη διώρυγα του Αγίου Λαυρέντιου.
3. Ποιες είναι οι θάλασσες που βλέπετε στο χάρτη 2; Ποια σημαντική διώρυγα βλέπετε σ' αυτόν;
4. Αναφέρετε τρία τουλάχιστον διεθνή στενά και προσδιορίστε αυτά γεωγραφικά (ήπειροι, χώρες, ωκεανοί, θάλασσες).
5. Αναφέρετε τουλάχιστον δύο διώρυγες και προσδιορίστε αυτές γεωγραφικά (ήπειροι, χώρες, ωκεανοί, θάλασσες).



ΧΑΡΤΗΣ 1



ΧΑΡΤΗΣ 2

ΠΟΤΑΜΟΙ - ΛΙΜΝΕΣ 6

Ο άνθρωπος χρησιμοποιεί το υδάτινο στοιχείο για τη μετακίνησή του, τη μεταφορά αγαθών και γενικότερα για την επικοινωνία με τον υπόλοιπο κόσμο. Εκτός όμως από τους ωκεανούς και τις θάλασσες έχει αξιοποιήσει σε μεγάλο βαθμό τα νερά των πλωτών ποταμών και λιμνών, ιδιαίτερα όταν ο χώρος όπου ζει δεν έχει άμεση πρόσβαση στους θαλάσσιους δρόμους. Στο κεφάλαιο αυτό θα γνωρίσουμε τους μεγάλους ποταμούς και τις μεγάλες λίμνες σε ολόκληρο τον κόσμο, που είναι σημαντικές για τη μεταφορά εμπορευμάτων αλλά και τις μετακινήσεις από το ένα σημείο της γης στο άλλο.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

πηγές ποταμού
λεκάνη απορροής
εκβολές ποταμού
άκρο ποταμού
Δέλτα
συμβολή

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποια είναι η σημασία των πλωτών ποταμών για την οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας;
- Ποιοι είναι οι μεγαλύτεροι πλωτοί ποταμοί στον κόσμο;
- Ποια είναι η σημασία των πλωτών λιμνών για ένα κράτος;
- Ποιες είναι οι μεγαλύτερες πλωτές λίμνες ανά ήπειρο;

ΠΟΤΑΜΟΙ - ΛΙΜΝΕΣ

6.1. Γενικά

Ποταμός ονομάζεται η μάζα από γλυκά νερά που κινείται μέσα σε φυσικά αυλάκια της επιφάνειας της γης. Οι ποταμοί τροφοδοτούνται από τα νερά των πηγών, της βροχής, του χιονιού και των παγετώνων που λιώνουν.

Τα βασικά χαρακτηριστικά ενός ποταμού είναι:
α) οι πηγές του, δηλαδή το σημείο από όπου ξεκινά,

β) η λεκάνη απορροής των υδάτων του, δηλ. η κοίτη του,

γ) η άνω ροή (δηλ. το υψηλότερο τμήμα του), η μέση ροή (που αποτελεί και το μεγαλύτερο τμήμα του) και η κάτω ροή (το τμήμα που καταλήγει στις εκβολές του),

δ) οι εκβολές του, δηλαδή το τέλος του ποταμού. Εάν ο ποταμός τελειώνει, είτε με εξάτμιση, είτε με απορρόφηση των νερών του, τότε το σημείο αυτό καλείται "άκρο".

Σε κάθε ποτάμιο σύστημα υπάρχει ο κύριος ποταμός και οι παραπόταμοί του, δηλ. μικρότερα ποτάμια που εκβάλλουν σ' αυτόν. Το σημείο όπου ενώνονται οι δύο ποταμοί καλείται "συμβολή". Το νερό του ποταμού ρέει μέσα στην κοίτη, η οποία περιορίζεται από τις όχθες δηλαδή τις πλευρές. Η ταχύτητα του ποταμού εξαρτάται από την κλίση της κοίτης. Πολλές φορές η κοίτη του ποταμού συναντά απότομη διαφορά ύψους προς τα κάτω, οπότε το νερό πέφτει από πάνω προς τα κάτω και σχηματίζει **καταρράκτη**, π.χ. οι καταρράκτες του Νιαγάρα, οι καταρράκτες Ιγκουασού κ.λπ.

Ένας ποταμός μπορεί να εκβάλει σ' έναν άλλο ποταμό ή στη θάλασσα, αφήνοντας στις εκβολές του διάφορα υλικά σε σχήμα δέλτα και που δημιουργούν τενάγη (βάλτους-έλη), τα οποία με τις συνεχείς προσχώσεις μετατρέπονται σε λιμνοθάλασσες. Η ονομασία Δέλτα προέρχεται από το ελληνικό γράμμα δέλτα, και χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά από τον Ηρόδοτο για να περιγράφει το Δέλτα του Νείλου. Τα μεγαλύτερα Δέλτα στον κόσμο είναι του ποταμού Νείλου στην Αίγυπτο, του Μισισιπή στις Η.Π.Α., και το συνδυασμένο Δέλτα του Γάγγη και του Βραχμαπούτρα στο Μπαγκλαντές.

Μεγάλη είναι η συμβολή των ποταμών στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, καθώς ένα μεγάλο μέρος των εμπορευμάτων διακινούνται με πλοία σε πλωτούς ποταμούς. Ιδιαίτερα στην ευρωπαϊκή ήπειρο, τα κράτη έχουν αξιοποιήσει το ποτάμιο σύστημα, κατασκευάζοντας διώρυγες και ενώνοντας τα ποτάμια μεταξύ τους, εξασφαλίζοντας τη συνεχή και απρόσκοπτη μεταφορά των εμπορευμάτων, στο εσωτερικό της ηπείρου.

Οι άνθρωποι ανακάλυψαν πολύ νωρίς την τεράστια σημασία των ποταμών για τη ζωή, την τροφή, τις συγκοινωνίες, τη γονιμότητα του εδάφους, και έφθασαν μέχρι την προσωποποίησή τους, δίνοντάς τους ονόματα θεών (ποτάμιοι θεοί).

Λίμνη χαρακτηρίζεται η εδαφική λεκάνη που καλύπτεται με νερό, χωρίς να επικοινωνεί με τη θάλασσα, τουλάχιστον επιφανειακά. Το σύνολο των λιμνών καταλαμβάνει έκταση περίπου 1.600.000 τ.χλμ. στην επιφάνεια της γης. Η σημασία των λιμνών για την οικονομία μιας χώρας είναι τεράστια, καθώς μέσω αυτών, όταν είναι πλωτές, μεταφέρονται εμπορεύματα, αλλά και επιβάτες. Ιδιαίτερη σημασία έχουν οι πλωτές λίμνες, όπως και οι πλωτοί ποταμοί, για μία χώρα, όταν αυτή είναι περίκλειστη, δηλαδή δεν έχει διέξοδο στη θάλασσα, διότι, μέσω αυτών, εξασφαλίζει την

εύκολη επικοινωνία με άλλες χώρες, την ταχεία και οικονομική μεταφορά των εμπορευμάτων κ.λπ.

6.2. Οι κυριότεροι πλωτοί ποταμοί της γης

Οι μεγαλύτεροι πλωτοί ποταμοί ανά ήπειρο είναι:

♦ Ευρώπη

1. Ο **Βόλγας** (Volga). Είναι ο μεγαλύτερος ποταμός στην Ευρώπη. Έχει μήκος 3.687 χλμ. και αποτελεί τμήμα ενός τεράστιου υδάτινου δικτύου που συνδέει την Κασπία θάλασσα με τη Βαλτική και τον Εύξεινο Πόντο με τη Λευκή θάλασσα. Από αυτόν περνούν τα μισά από τα ποταμόπλοια της Ρωσίας που μεταφέρουν πρώτες ύλες και τρόφιμα στο βιομηχανικό βορρά και από εκεί βιομηχανικά προϊόντα στο νότο. Σχεδόν από τις πηγές του, που βρίσκονται στο υψίπεδο του Βαλντάι, είναι πλωτός. Το χειμώνα μεγάλα τμήματά του παγώνουν. Ο Βόλγας συνδέεται με τον ποταμό Μόσκοβα της Μόσχας. Χάρη σ' αυτή τη σύνδεση, η πρωτεύουσα της Ρωσίας βρήκε διέξοδο στις βόρειες και νότιες θάλασσες. Αφού διασχίσει πολλές πόλεις εκβάλλει στην Κασπία θάλασσα σχηματίζοντας Δέλτα. Μεγάλα λιμάνια είναι το Βόλγκογκραντ και το Σαράτοφ.

ΕΙΚΟΝΑ 2. Πλοίο στον ποταμό Βόλγα

2. Ο **Δούναβης** (Danube). Πηγάζει από τη Γερμανία και εκβάλλει στον Εύξεινο Πόντο (Μαύρη θάλασσα), αφού περάσει μέσα από οκτώ χώρες, διανύοντας μια απόσταση 2.850 χλμ. Στην πόλη Ουλμ της Γερμανίας έχει αρκετό βάθος ώστε μικρά πλοία μπορούν να κινούνται πέρα από την πόλη. Φθάνοντας στην πόλη Ρέγκενσμπουργκ, τα νερά βαθαίνουν με αποτέλεσμα να μπορούν να πλέουν μεγαλύτερα πλοία. Μετά το Πασσάου, ο ποταμός εισέρχεται στο Αυστριακό έδαφος (Λιντς, Βιέννη). Νοτιότερα περνά από την Ουγγαρία όπου χωρίζει την πρωτεύουσά της τη Βουδαπέστη σε δύο τμήματα -τη Βούδα και την Πέστη- και στη συνέχεια φθάνει στο Βελιγράδι. Όταν το προσπεράσει γίνεται στενότερος και πιο βαθύς. Μόνο πολύ έμπειροι πλοηγοί είναι σε θέση να οδηγήσουν με ασφάλεια τα πλοία ανάμεσα από τα επικίνδυνα ρεύματα και τις δίνες της διόδου του Καζάν. Λίγο πιο κάτω το ίδιο στένωμα παίρνει το όνομα "Σιδηρές πύλες" καθώς φαίνεται ότι τα νερά περνούν με δυσκολία μέσα από τα βουνά. Στη συνέχεια ο ποταμός περνά από τη Ρουμανία (64 χλμ. έξω από το Βουκουρέστι) για να καταλήξει στη Μαύρη θάλασσα.

3. **Ο Δνείπερος** (Dnieper). Είναι ποταμός της Ρωσίας και τρίτος σε μέγεθος ποταμός της Ευρώπης. Πηγάζει από το οροπέδιο Βαλντάτ και διασχίζει τη Ρωσία, τη Λευκορωσία και την Ουκρανία. Έχει μήκος 2.285 χλμ. και είναι πλωτός. Εκβάλλει στον κόλπο της Οδησσού στον Εύξεινο Πόντο. Τα σημαντικότερα λιμάνια στο Δνείπερο είναι το Σμόλενσκ (Ρωσία), το Μαχίλιοφ (Λευκορωσία) και το Κίεβο (Ουκρανία).

4. Ο **Ντον** (Don). Είναι ο τέταρτος σε μέγεθος ποταμός της Ευρώπης. Πηγάζει από τη λίμνη Ιβάν της Ν. Ρωσίας και εκβάλλει στην Αζοφική θάλασσα. Το μεγαλύτερο λιμάνι στον Ντον είναι το Ροστόφ-επί του Ντον. Έχει μήκος 1.968 χλμ. και είναι πλωτός στη μισή του διαδρομή. Από τα ψάρια που ζουν στον ποταμό προέρχεται το μαύρο χαβιάρι.

5. Ο **Ρήνος** (Rhein or Rhine). Είναι ο πέμπτος κατά σειρά ποταμός της Ευρώπης και έχει μήκος 1.320 χλμ. Πηγάζει από τις Άλπεις και εκβάλλει στη Βόρειο θάλασσα. Τα νερά του διέρχονται από 5 χώρες, την Ελβετία, το Λιχτενστάιν, την Αυστρία, τη Γαλλία και τη Γερμανία. Σημαντική πόλη στο Ρήνο είναι η Βασιλεία της Ελβετίας. Στον

ΧΑΡΤΗΣ 14. Ο Δούναβης.

ποταμό αυτό οφείλει η πόλη την βιομηχανική της ανάπτυξη και την εμπορική της σημασία ως λιμάνι, γιατί βρίσκεται στο σημείο, όπου ο ποταμός αρχίζει να γίνεται πλωτός. Βορειότερα, ο ποταμός φθάνει στο Στρασβούργο, που είναι μεγάλο εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο. Διώρυγες που ξεκινούν απ' το λιμάνι τον συνδέουν με τους μεγαλύτερους ποταμούς της Γαλλίας. Στη συνέχεια, ο Ρήνος εισέρχεται στην Γερμανία και περνά από μεγάλες βιομηχανικές πόλεις, όπως η Καρλσρούη, Μανχάιμ και Λουντιβιχσχάφεν, που αποτελούν μεγάλα ποτάμια λιμάνια. Αφού διασχίσει την Κολωνία εισέρχεται στην περιοχή του Ρουρ, όπου οι βαριές βιομηχανίες της περιοχής, όπως χαλυβουργεία, ανθρακωρυχεία κ.λπ. χρησιμοποιούν την υδάτινη μάζα του ως κύρια οδό για τη διακίνηση των πρώτων υλών και την εξαγωγή των προϊόντων τους. Στη συνέχεια, ο Ρήνος εισέρχεται στην Ολλανδία και σχηματίζει ένα τεράστιο Δέλτα. Σημαντικά λιμάνια του Ρήνου στην Ολλανδία είναι το Κρόνιγκεν και το Άρνεμ. Ο τελευταίος βραχίονας του Ρήνου είναι ένα τεχνητό κανάλι με μήκος 26 χλμ. που εκτείνεται από το Ρότερνταμ στη Βόρεια θάλασσα και ονομάζεται "νέα πλωτή οδός". Μέσω του Ρήνου μεταφέρονται βαριά φορτία, σιδηρομεταλλεύματα, κάρβουνο, σιτηρά, ποτάσα, πετρέλαιο, ατσάλι, ξυλεία κ.λπ.

6. Ο **Λίγηρας** (Loire). Είναι ο έβδομος κατά σειρά ποταμός της Ευρώπης με μήκος 1.020 χλμ. από τα οποία τα 830 χλμ. είναι πλωτά, θεωρείται από τους ωραιότερους ποταμούς της Γαλλίας. Εκβάλλει στον Ατλαντικό ωκεανό, στο Βισκαϊκό κόλπο, στον οποίο βρίσκονται τα λιμάνια Νάντη και Σεν Ναζέρ. Συνδέεται με διώρυγες με άλλους ποταμούς της Γαλλίας και χάρη σ' αυτό το πυκνό και πλούσιο υδάτινο δίκτυο διενεργείται η μεταφορά των προϊόντων προς τη βόρεια και νότια Γαλλία.

7. Ο **Έλβας** (Elbe). Είναι ποταμός που πηγάζει από τη Βοημία της Τσεχίας, διαρρέει τη Γερμανία και εκβάλλει στη Βόρεια θάλασσα. Έχει μήκος 1.136 χλμ. Στις όχθες του ποταμού σ' όλο το μήκος του υπάρχουν ναυπηγεία, προβλήτες και αποβάθρες. Αφού περάσει από τη Δρέσδη και το Μαγδεμβούργο εκβάλλει στο Αμβούργο, ένα από τα σπουδαιότερα λιμάνια της Ευρώπης. Χάρη στο μεγάλο σύστημα διωρύγων που διαθέτει η Γερμανία ο Έλβας συνδέεται με το Ρήνο και το Βέζερ.

8. Ο **Ροδανός** (Rhone). Πηγάζει από την Ελβετία και έχει μήκος 812 χλμ. θεωρείται ο πλουσιότερος σε υδάτινη μάζα ποταμός της Γαλλίας και τροφοδοτεί τη χώρα με υδροηλεκτρική ενέργεια. Χάρη σε διάφορα έργα και διώρυγες έχουν εξαλειφθεί μεγάλα προβλήματα που προέρχονταν από την ακανόνιστη ροή του. Μαζί με τον ποταμό Σον αποτελούν σημαντικό υδάτινο δρόμο που διευκολύνει τη ναυσιπλοΐα από τη Μεσόγειο προς τη Βόρεια θάλασσα.

♦ Ασία

1. **Ο Γιάνγκ-Τσε-Κιάνγκ** (Yantze). Είναι ο μεγαλύτερος ποταμός της Κίνας, ένας από τους μεγαλύτερους ποταμούς στον κόσμο και με τεράστιο όγκο νερών. Είναι γνωστός και ως Γαλάζιος ποταμός. Έχει μήκος 5.797 χλμ., από τα οποία 3.000 είναι πλεύσιμα. Πηγάζει από την Κεντρική Ασία και εκβάλλει στην Κίτρινη θάλασσα κοντά στη Σαγκάη. Οι πλημμύρες του είναι συχνά πολύ καταστρεπτικές αλλά αποτελεί σημαντική συγκοινωνιακή αρτηρία, ενώ από τα νερά του αρδεύονται απέραντες εκτάσεις. Μέσω μιας διώρυγας συνδέεται με τον Χοάνγκ Χο ή Κίτρινο ποταμό.

2. Ο **Χοάνγκ Χο** (Hoang Ho). Είναι επίσης ένας από τους μεγαλύτερους ποταμούς της Κίνας, με μήκος 4.667 χλμ. γνωστός και με το όνομα, "Κίτρινος ποταμός" λόγω του κίτρινου χρώματος των νερών του. Τα νερά που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων στο εσωτερικό της χώρας και τη μεταφορά άνθρακα και σιδηρομεταλλευμάτων.

3. Ο **Ινδός** (Indus). Είναι ο μεγαλύτερος σε έκταση ποταμός του Πακιστάν και έχει μήκος 2.897 χλμ. Πηγάζει από τα Ιμαλάια και εκβάλλει στην Αραβική θάλασσα, στον κόλπο του Ομάν.

4. Ο **Γάγγης** (Ganga). Πηγάζει από τα Ιμαλάια, και μετά από μία διαδρομή 2.506 χλμ., εκβάλλει στον κόλπο της Βεγγάλης. Τροφοδοτείται από είκοσι τρεις (23) παραποτάμους, από τους οποίους οι δώδεκα (12) είναι μεγαλύτεροι από το Ρήνο και περνά από τις πόλεις Καμπούρ, Αλλαχαμπάντ, Μπεναρές/Βαρανάσι, Πάτνα, Μπαλκαλπούρ και Ντάκκα. Πριν φθάσει στις εκβολές του, ενώνεται με το Βραχμαπούτρα, χωρίζεται σε δύο βραχίονες και μαζί με άλλες διακλαδώσεις σχηματίζει το μεγαλύτερο ποτάμιο Δέλτα του κόσμου. Μαζί με τους παραποτάμους του ο Γάγγης αποτελεί ένα σημαντικότατο συγκοινωνιακό δίκτυο.

♦ Αφρική

1. Ο **Νείλος** (Nile). Είναι ο μεγαλύτερος ποταμός της Αφρικής και πρώτος σε μήκος στον κόσμο (6.690 χλμ.). Πηγάζει από τη λίμνη της Βικτορίας, διασχίζει την Ουγκάντα και το Σουδάν και εκεί δέχεται τα νερά του ποταμού Μπαχρ Ελ Γκαζάλ και παίρνει το όνομα "Λευκός Νείλος". Στο Χαρτούμ συναντάται με τον ποταμό Μπαχρ Ελ Αζράκ ή "Γαλάζιο Νείλο" που πηγάζει από τη λίμνη Τάνα της Αιθιοπίας. Από το σημείο συνάντησης του Λευκού και του Γαλάζιου Νείλου, ως την εκβολή του, ο ποταμός ονομάζεται "Ενιαίος Νείλος" ή απλώς Νείλος. Στη συνέχεια της διαδρομής του διασχίζει τη Νουβία και την Αίγυπτο, όπου 23 χιλιόμετρα μετά το Κάιρο χωρίζεται σε δύο βραχίονες, σχηματίζοντας το περίφημο "Δέλτα του Νείλου", που περικλείει έκταση 23.000 χλμ. Συνολικά ο Νείλος διασχίζει εννέα χώρες, την Αίγυπτο, το Σουδάν, την Αιθιοπία, την Ουγκάντα, τη Ρουάντα, το Μπουρούντι, την Κένυα, την Τανζανία και το Ζαΐρ. Ο Νείλος αποτελεί σημαντική οδό επικοινωνίας και μεταφορών για τις χώρες που διαρρέει. Μεγάλα λιμάνια στην Αίγυπτο είναι το Λούξορ και το Ασουάν.

2. Ο **Νίγηρας** (Niger). Είναι ο τρίτος σε μήκος ποταμός της Αφρικής. Πηγάζει από τα βουνά της Σιέρα Λεόνε και της Γουινέας. Έχει πλάτος που ποικίλλει από 90 μέχρι 4.000 μέτρα και

μήκος 4.184 χλμ. Είναι πλωτός ποταμός και ο ρόλος του στην οικονομική ζωή της περιοχής είναι τεράστιος.

3. Ο **Ζαμβέζης** (Zambezi). Έχει μήκος 3.540 χλμ. και είναι ο τέταρτος σε μήκος ποταμός της Αφρικής. Πηγάζει από την Αγκόλα και εκβάλλει στον πορθμό της Μοζαμβίκης. Είναι πλωτός ποταμός σε μήκος 630 χλμ.

4. Ο **Σενεγάλης** (Senegal). Πηγάζει από την Γουινέα, έχει μήκος 1.700 χλμ. από τα οποία είναι πλωτά τα 400 χλμ.

♦ Β. Αμερική

1. Ο **Μισισιπής** (Mississippi). Έχει μήκος 3.779 χλμ. και, με τους εκατοντάδες παραποτάμους του, αποτελεί ένα τεράστιο ποτάμιο σύστημα που διέρχεται από 31 πολιτείες των Η.Π.Α., καθώς και από τμήματα του Καναδά και έχει συνολικό μήκος 25.900 χλμ. Οι μεγαλύτεροι παραπόταμοί του είναι ο Ιλινόις, ο Μιζούρι, ο Οχάιο, ο Αρκάνσας και ο Ρεντ. Το ενιαίο ποτάμιο σύστημα Μιζούρι-Μισισιπή, αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες υδάτινες αρτηρίες του κόσμου. Μεγάλα λιμάνια του Μισισιπή είναι το Σεν Πολ, η Μινεάπολη, το Μπατόν Ρουζ, η Νέα Ορλεάνη. Μέσω του ποταμού, μεταφέρονται κάθε χρόνο πάνω από 280 εκατομμύρια μετρικοί τόνοι φορτίου, κυρίως σιδηρομεταλλεύματα, κάρβουνο, σιτηρά κ.λπ.

ΧΑΡΤΗΣ 15. Ο Μισισιπής.

Η διακίνηση εμπορευμάτων μέσω του ποταμού, υπήρξε ένας από τους κυριότερους συντελεστές εξέλιξης της χώρας. Το 1823 άρχισαν να πλέουν στον ποταμό τα ατμοκίνητα ποταμόπλοια, τα οποία κυριάρχησαν στον Μισισιπή και τους πλωτούς παραποτάμους του για 40 ολόκληρα χρόνια. Τα ποταμόπλοια μετέφεραν τα πλούτη των Νότιων και Κεντρικών περιοχών των Ηνωμένων Πολιτειών στις διάφορες αγορές και έκαναν τη Νέα Ορλεάνη ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου. Σήμερα χρησιμοποιείται το σύστημα της πρόσδεσης φορτηγίδων μεταξύ τους, που σχηματίζουν ένα τεράστιο συρμό με μήκος πάνω από 400 μέτρα, ο οποίος ωθείται από ειδικά πλοία με πολύ ισχυρές μηχανές.

ΕΙΚΟΝΑ 3. Ποταμόπλοιο στο Μισισιπή

2. Ο **Μακένζι** (Mackenzi). Είναι ποταμός στη Βόρεια Αμερική με μήκος 1.705 χλμ. Το συνολικό ποτάμιο σύστημα φθάνει τα 4.271 χλμ. Πηγάζει από τη Λίμνη των Σκλάβων και εκβάλλει στη θάλασσα Μποφόρ, στο Βόρειο Παγωμένο Ωκεανό.

3. Ο **Γιούκον** (Yukon). Βρίσκεται στην Αλάσκα και έχει μήκος 3.185 χλμ. Ρέει ανάμεσα στα Βραχώδη όρη, τις οροσειρές της Αλάσκας και τα βουνά Μπρουκς. Εκβάλλει στη θάλασσα Μπέριγκ. Στο μεγαλύτερο διάστημα του έτους είναι παγωμένος.

♦ Νότια Αμερική

1. Ο **Αμαζόνιος** (Amazon). Είναι ένας από τους μεγαλύτερους πλωτούς ποταμούς στον κόσμο

ΧΑΡΤΗΣ 16. Ο Αμαζόνιος.

και πηγάζει από τις χιονοσκεπείς κορυφές των Άνδεων, στο Περού, σε απόσταση 160 χλμ. από τον Ειρηνικό ωκεανό. Από εκεί ρέει ανατολικά μέσω της Βραζιλίας, και τελικά εκβάλλει στον Ατλαντικό ωκεανό, κοντά στον Ισημερινό, σε απόσταση 6.296 χλμ. από την πηγή του. Ο Αμαζόνιος έχει τη μεγαλύτερη μάζα νερού και είναι ένας από τους μεγαλύτερους υδάτινους δρόμους στον κόσμο. Είναι ένα τεράστιο ποτάμιο δίκτυο από 500 και πλέον παραποτάμους, πολλοί από τους οποίους έχουν μήκος πάνω από 1.600 χλμ. Οι παλίρροιες εισχωρούν μέχρι 800 χλμ. και τα νερά του είναι πλωτά μέχρι το λιμάνι Ικίτος του Περού, 3.700 χλμ. πριν τις εκβολές του. Μεγάλα λιμάνια στον Αμαζόνιο είναι το Μπέλεμ, στον Ατλαντικό και το Μανάους (ποτάμιο), στη Βραζιλία. Ο Αμαζόνιος και οι παραπόταμοί του αποτελούν πηγή ζωής για τη νοτιοαμερικανική ήπειρο.

2. Ο **Ορινόκος** (Orinoco). Είναι ένας από τους μεγαλύτερους ποταμούς στον κόσμο, με μήκος 2.062 χλμ. και ένας από τους τρεις μεγαλύτερους στη Ν. Αμερική. Πηγάζει από τη Σιέρρα Παρίμα, κοντά στα σύνορα Βενεζουέλας - Βραζιλίας και εκβάλλει στον Ατλαντικό, νότια της νήσου Τρινιντάντ. Είναι πλωτός μέχρι 1.600 χλμ. από τις εκβολές του και υπερωκεάνια πλέουν μέχρι την πόλη Σιουδάδ Μπολιβάρ, που είναι το εμπορικό κέντρο του λεκανοπεδίου του Ορινόκου σε απόσταση 418 χλμ. από τον ωκεανό. Σημαντικές πόλεις του υδάτινου δικτύου του Ορινόκου, στη Βενεζουέλα, είναι το Σάντο Τομέ δε Γκουαγιάνα, που αποτελεί μεγάλο βιομηχανικό κέντρο, η Τουκουπίτα και η Πεντερνάλες, που βρίσκονται κοντά στο Δέλτα του και είναι πετρελαιοφόρα κέντρα.

3. Ο **Παρανάς** (Parana). Ο ποταμός έχει μήκος 4.498 χλμ. και είναι ένας από τους μεγαλύτερους της νοτιοαμερικάνικης ηπείρου. Σ' ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της Αργεντινής, την πόλη

Κοριέντες, ο Παρανάς ενώνεται με τον ποταμό Παραγουάη και, στη συνέχεια εκβάλλει στον ποταμόκολπο του Ρίο ντε λα Πλάτα, κοντά στο Μπουένος Άιρες, στον Ατλαντικό ωκεανό. Άλλα σημαντικά λιμάνια του είναι οι πόλεις Σάντα Φε και Ροζάριο. Ο κύριος παραπόταμος του Παρανά είναι ο ποταμός Παραγουάης που πηγάζει από το Μάτο Γκρόσο της Βραζιλίας, ρέει νότια, μέσω της Παραγουάης και ενώνεται τελικά με τον ποταμό Πιλκομάγιο, στην πόλη Ασουνσιόν, που είναι και το σπουδαιότερο λιμάνι του.

6.3. Οι κυριότερες πλωτές λίμνες της γης

Οι σημαντικότερες πλωτές λίμνες της γης είναι:

• Β. και Ν. Αμερική

Στα νότια σύνορα του Καναδά βρίσκονται οι Μεγάλες Λίμνες, που ανήκουν στον Καναδά και τις Η.Π.Α. Οι λίμνες αυτές είναι η Σουπίριορ, η Μίσιγκαν, η Χιούρον, η Ίρι, και η Οντάριο. Δεν βρίσκονται στο ίδιο υψόμετρο, αλλά επικοινωνούν μεταξύ τους με μικρά ποτάμια. Τα νερά τους συγκεντρώνονται στον ποταμό του Αγίου Λαυρεντίου και χύνονται στον ομώνυμο κόλπο. Στη διαδρομή μεταξύ της λίμνης Ίρι και Οντάριο, τα νερά πέφτουν από ύψος 52 μέτρων και σχηματίζουν τους περίφημους καταρράκτες του Νιαγάρα. Η σημασία τους για την οικονομία των Η.Π.Α. είναι τεράστια, διότι μέσω της διώρυγας, που έχει κατασκευασθεί στον ποταμό Άγιο Λαυρέντιο (St. Laurens), επιτυγχάνεται η επικοινωνία και η μεταφορά των βιομηχανικών προϊόντων από τις βόρειες περιοχές, στον Ατλαντικό ωκεανό και από εκεί στις διεθνείς αγορές, χωρίς να απαιτείται η οδική μεταφορά τους.

1) η **Σουπίριορ** (Superior). Βρίσκεται μεταξύ Η.Π.Α. και Καναδά (τα 2/3 της λίμνης βρίσκονται στον Καναδά). Είναι η μεγαλύτερη λίμνη με γλυκό νερό στον κόσμο, και αποτελεί τμήμα του συγκροτήματος των Μεγάλων Λιμνών της Β. Αμερικής. Έχει επιφάνεια 82.400 τ.χλμ., και το μεγαλύτερο βάθος της είναι 393 μέτρα.

2) η **Χιούρον** (Huron). Βρίσκεται μεταξύ Η.Π.Α. και Καναδά. Έχει επιφάνεια 59.510 τ.χλμ., από τα οποία τα 36.000 τ.χλμ. βρίσκονται στον Καναδά και το μεγαλύτερο βάθος της είναι 229 μ. Εξυπηρετεί τη ναυσιπλοΐα και στα νερά της πλέουν μεγάλα πλοία, που ονομάζονται Lakers (λιμνόπλοια).

3) η **Μίσιγκαν** (Michigan). Βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα της Β. Αμερικής και είναι η μόνη από τις Μεγάλες Λίμνες που ανήκει εξ ολοκλήρου στις Η.Π.Α. Βρίσκεται σε υψόμετρο 178 μέτρων. Έχει επιφάνεια 58.140 τ.χλμ. και το μεγαλύτερο βάθος της φθάνει τα 281 μ. Συνδέεται με τη λίμνη Χιούρον με τον Ισθμό ή τη διώρυγα του Μάκινακ. Διευκολύνει τη μεταφορά μεταλλευμάτων χαλκού και σιδήρου, μηχανών, άνθρακα, ξυλείας κ.λπ.

4) Η **Ίρι** (Erie). Είναι μία από τις πέντε Μεγάλες Λίμνες, μεταξύ Η.Π.Α. και Καναδά. Έχει επιφάνεια 25.667 τ.χλμ. και μέγιστο βάθος 64 μ. Το μέσο βάθος της όμως φθάνει μόνο τα 19 μ., με αποτέλεσμα να είναι η πιο ρηχή από τις Μεγάλες Λίμνες.

5) Η **Οντάριο** (Ontario). Είναι η πιο μικρή από τις Μεγάλες Λίμνες. Έχει έκταση 20.000 τ.χλμ. και το μεγαλύτερο βάθος της φθάνει τα 237 μ. Βρίσκεται στα σύνορα της πολιτείας της Ν. Υόρκης και του Καναδά. Η λίμνη Οντάριο δεν παγώνει το χειμώνα και γι' αυτό διευκολύνει την ναυσιπλοΐα.

6) η **Τιτικάκα** (Titicaca). Είναι η μεγαλύτερη λίμνη της Ν. Αμερικής και βρίσκεται μεταξύ του Περού και της Βολιβίας. Είναι πλωτή λίμνη, έχει επιφάνεια 6.900 τ.χλμ. και μεγαλύτερο βάθος 272 μ. Βρίσκεται στο μεγαλύτερο υψόμετρο στον κόσμο, σε ύψος 3.810 μ. από την επιφάνεια της θάλασσας.

• Αφρική

1) η **Βικτορία** (Victoria). Βρίσκεται στα σύνορα της Τανζανίας, Ουγκάντας και Κένυας. Έχει επιφάνεια 69.482 τ.χλμ., βρίσκεται 1.151 μ. πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας και το μεγαλύτερο βάθος της φθάνει τα 82 μέτρα.

2) Η **Τανγκανίκα** (Tanganyika). Είναι μία από τις μεγαλύτερες λίμνες της Αφρικής, στα σύνορα της Τανγκανίκας - από την οποία πήρε και το

όνομά της - και του Κονγκό. Έχει επιφάνεια 33.000 τ.χλμ., και μεγαλύτερο βάθος 1.370 μέτρα. Βρίσκεται σε υψόμετρο 780 μ. και τα νερά της τροφοδοτούν τον ποταμό Κονγκό.

3) Η **Νιάσα** ή **Μαλάουι** (Nyasa or Malawi). Είναι μία από τις μεγαλύτερες λίμνες της Κεντρικής Αφρικής και βρίσκεται ανάμεσα στα κράτη Μαλάουι, Τανζανία και Μοζαμβίκη. Η συνολική της επιφάνεια φθάνει τα 27.785 τ.χλμ., και βρίσκεται σε υψόμετρο 492 μ. Τα κυριότερα λιμάνια της είναι η Καρόνγκα, η Κότα - Κότα και η Μάντα.

• Ασία

1 Η **Βαϊκάλη** (Baykal or Baikal). Είναι μία από τις μεγαλύτερες και βαθύτερες λίμνες της Ν. Σιβηρίας. Σ' αυτή εκβάλλουν πάνω από 330 μεγάλα και μικρά ποτάμια. Έχει επιφάνεια 31.500 τ.χλμ., και μεγαλύτερο βάθος 1.637 μ. Βρίσκεται σε υψόμετρο 455 μ. Τα νερά της από το Νοέμβριο μέχρι το Μάρτιο είναι παγωμένα.

2 Η **Αράλη** (Aral). Βρίσκεται σε απόσταση 350 χλμ. από την Κασπία θάλασσα, ανάμεσα στα κράτη Καζακστάν και Ουζμπεκιστάν. Τα τελευταία χρόνια τα νερά των ποταμών Σιρ Ντάρια και Αμού Ντάρια, οι οποίοι την τροφοδοτούσαν έχουν δεσμευθεί για άρδευση, με αποτέλεσμα να περιορισθεί σημαντικά ο όγκος των υδάτων της λίμνης και να χωριστεί σε δύο μέρη, τη Μεγάλη και τη Μικρή Αράλη. Έτσι η συνολική της επιφάνεια το 1992 έφθανε τα 33.670 τ.χλμ. Από πολλούς συγγραφείς η Αράλη αναφέρεται και ως θάλασσα.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

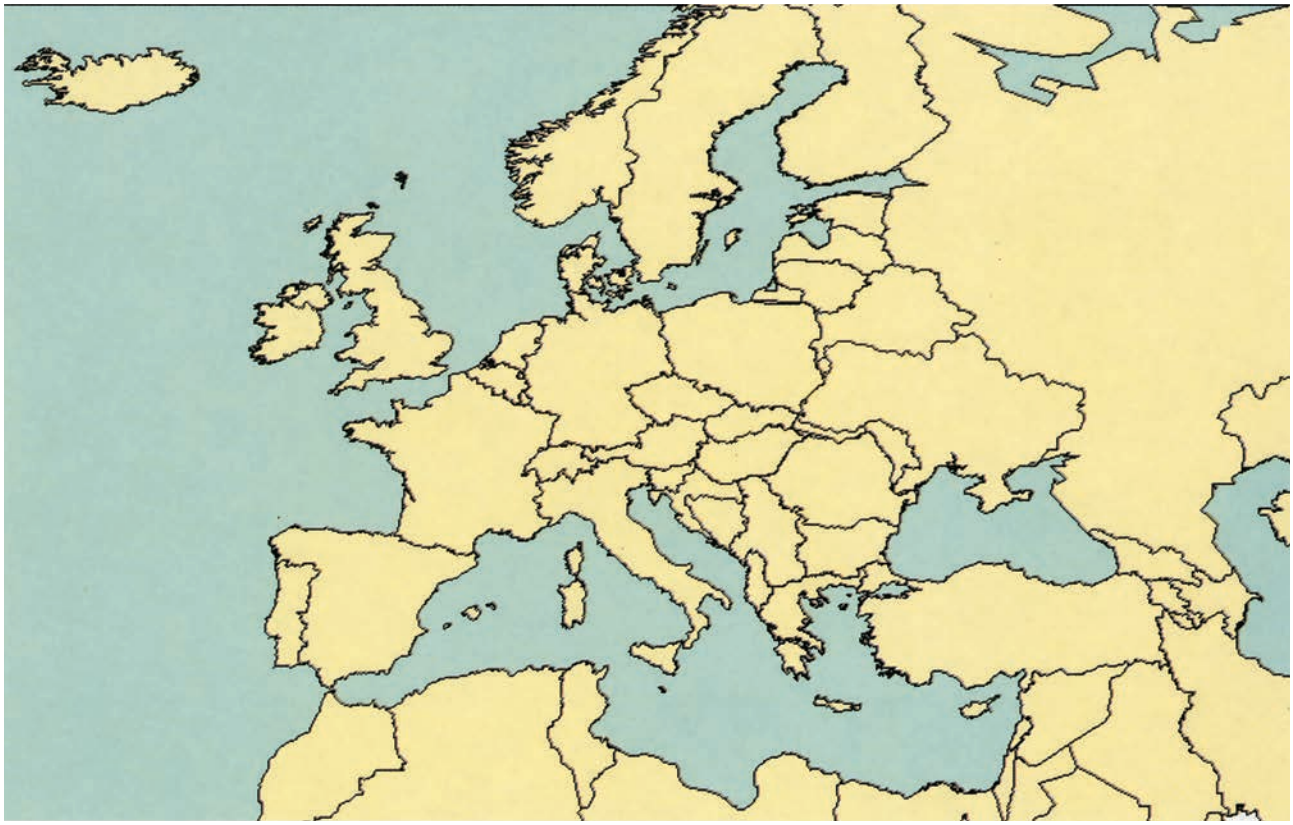
Μεγάλης σπουδαιότητας για μια χώρα είναι και η ύπαρξη πλωτών ποταμών και λιμνών. Σε όλες τις ηπείρους οι άνθρωποι έχουν αξιοποιήσει το υδάτινο δυναμικό των πλωτών ποταμών και λιμνών, εξασφαλίζοντας επικοινωνία με άλλες χώρες, ευκολότερη και οικονομικότερη μεταφορά των εμπορευμάτων τους αλλά και πρόσβαση στη θάλασσα. Στις όχθες πολλών ποταμών της Ευρώπης, όπως ο Δούναβης, ο Ρήνος, ο Λίγηρας κ.λπ., της Βόρειας Αμερικής (Μισισιπής), της Νότιας Αμερικής (Αμαζόνιος, Παρανάς), αλλά και των άλλων ηπείρων υπάρχουν σημαντικότατα ποτάμια λιμάνια. Σημαντικότατα λιμάνια υπάρχουν και στις όχθες μεγάλων πλωτών λιμνών, όπως στις Μεγάλες Λίμνες (Μίσιγκαν, Χιούρον, Ίρι, Οντάριο και Σουπίριορ) που βρίσκονται στα σύνορα του Καναδά και των Η.Π.Α.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Αναφέρετε πέντε σημαντικούς πλωτούς ποταμούς της ευρωπαϊκής ηπείρου.
2. Αναφέρετε τρεις τουλάχιστον πλωτές λίμνες.
3. Ποια είναι η σημασία των πλωτών ποταμών για την οικονομία μιας χώρας;
4. Ποια είναι η σημασία των πλωτών λιμνών για την ανάπτυξη μιας χώρας;
5. Για ποιο λόγο ο Ρήνος θεωρείται σημαντικός για την οικονομία των ευρωπαϊκών χωρών από τις οποίες διέρχεται;

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

1. Προσδιορίστε στο χάρτη τρεις πλωτούς ποταμούς της Ευρώπης και τα κράτη από τα οποία διέρχονται.
2. Προσδιορίστε γεωγραφικά το Δούναβη. Από ποιες χώρες διέρχεται και πού εκβάλλει;
3. Χρησιμοποιώντας χάρτη προσδιορίστε γεωγραφικά τη λίμνη Τιτικάκα και τη λίμνη Βαϊκάλη.
4. Χρησιμοποιώντας χάρτη προσδιορίστε γεωγραφικά τις Μεγάλες Λίμνες. Με ποια μεγάλη υδάτινη αρτηρία συνδέονται και με ποιο ωκεανό;



7 ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΓΗΣ

Οι άνθρωποι μεταφέρουν ένα μεγάλο μέρος των αγαθών που παράγουν για να ικανοποιήσουν τις ανάγκες τους μέσω του υδάτινου στοιχείου. Μεγάλα και μικρά πλοία ταξιδεύουν συνεχώς σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης. Τα λιμάνια διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην όλη διαδικασία της μεταφοράς των αγαθών.

Στο κεφάλαιο αυτό θα γνωρίσουμε ορισμένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της γης και τα κυριότερα εμπορεύματα που διακινούνται από αυτά.

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα μάθετε να χρησιμοποιείτε το χάρτη και να εντοπίζετε τα σημαντικότερα λιμάνια σε κάθε ωκεανό και θάλασσα της γης.

ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΓΗΣ

7.1. ΘΑΛΑΣΣΑ ΤΗΣ ΜΑΓΧΗΣ

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ:

Το **Πόρτσμουθ** (Portsmouth) είναι επιβατηγό λιμάνι και σημαντικός ναύσταθμος.

Το **Σαουθάμπτον** (Southampton) είναι εμπορικό και επιβατηγό λιμάνι.

Το **Πλύμουθ** (Plymouth) είναι φυσικό λιμάνι, που εξυπηρετεί την επιβατική κίνηση και τις αλιευτικές δραστηριότητες των κατοίκων της περιοχής. Είναι επίσης σημαντικός πολεμικός ναύσταθμος.

ΓΑΛΛΙΑ:

Το **Καλαί** (Calais) είναι λιμάνι που εξυπηρετεί κυρίως την επιβατική κίνηση μεταξύ Γαλλίας και Μ. Βρετανίας.

Η **Χάβρη** (Le Havre) είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου, απ' όπου εισάγονται και εξάγονται μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων.

7.2. ΒΟΡΕΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

Μ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ:

Το **Αμπερντίν** (Aberdeen) είναι σημαντικό λιμάνι

ΧΑΡΤΗΣ 17. Τα κυριότερα λιμάνια της θάλασσας της Μάγχης

που εξυπηρετεί ιδιαίτερα τη βιομηχανία πετρελαίου της Βόρειας θάλασσας και θεωρείται ένα από τα μεγαλύτερα αλιευτικά λιμάνια.

Το **Εδιμβούργο** (Edinburgh) είναι μεγάλο λιμάνι και αποτελεί το σημαντικότερο λιμάνι εφοδιασμού πλοίων και κυρίως αυτών που εξυπηρετούν τη βιομηχανία πετρελαίου της Βόρειας θάλασσας. Στο λιμάνι αυτό εισάγονται κυρίως πετρελαιοειδή, σιτηρά, μεταλλεύματα και ξύλο, και εξάγονται κυρίως ουίσκι, ατσάλι και λιπάσματα.

Το **Νιούκαστλ** (Newcastle) είναι σπουδαίο βιομηχανικό και εμπορικό κέντρο με σημαντική επιβατική κίνηση προς και από τη Νορβηγία και τη Δανία. Από αυτό εξάγονται κυρίως μαλλί και κάρβουνο.

Το **Λονδίνο** (London) είναι λιμάνι από το οποίο διεξάγεται το 10% του συνολικού εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου της Μ. Βρετανίας.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ:

Το Άμστερνταμ (Amsterdam) αποτελεί ένα από τα πιο πολυσύχναστα εμπορικά λιμάνια της Ευρώπης. Συνδέεται με τη Βόρεια θάλασσα με ένα μεγάλο δίκτυο καναλιών. Διαθέτει ναυπηγεία και σπουδαίες λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τη βαριά βιομηχανία της πόλης, όπως τα εργοστάσια κατασκευής αυτοκινήτων, αεροπλάνων, παραγωγής χημικών προϊόντων κ.λπ.

Το **Ρότερνταμ** (Rotterdam) είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια στον κόσμο. Συνδέεται με τον ποταμό Ρήνο και αποτελεί σημαντικότατο κέντρο για το υπερπόντιο εμπόριο της Ολλανδίας και της βιομηχανικής περιοχής Ρουρ της Γερμανίας. Στο λιμάνι είναι δυνατή η είσοδος μεγάλων ωκεανοπόρων πλοίων από τη Βόρειο θάλασσα χάρη σε ένα βαθύ κανάλι που κατασκευάστηκε μεταξύ του 1866-1890. Το λιμάνι διαθέτει ευκολίες και εγκαταστάσεις για την εκφόρτωση και αποθήκευση πετρελαίου από υπερδεξαμενόπλοια (Supertankers), καθώς και μεγάλα βιομηχανικά συγκροτήματα που περιλαμβάνουν χημικά εργοστάσια, διυλιστήρια, μηχανουργεία, ναυπηγεία κ.λπ. Ο μεγαλύτερος όγκος των εξαγόμενων προϊόντων είναι κυρίως άνθρακας, μηχανήματα και γαλακτοκομικά προϊόντα και των εισαγόμενων

ΧΑΡΤΗΣ 18. Τα κυριότερα λιμάνια της Βόρειας Θάλασσας.

πετρέλαιο, μεταλλεύματα και σιτηρά.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ:

Το **Αμβούργο** (Hamburg) είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Γερμανίας και το δεύτερο πολυσύχναστο λιμάνι της Ευρώπης. Διαθέτει άριστες εγκαταστάσεις και ευκολίες για την εξυπηρέτηση ωκεανοπόρων πλοίων. Από το λιμάνι αυτό εξάγονται τα βιομηχανικά προϊόντα της Γερμανίας (μηχανήματα, αυτοκίνητα, ηλεκτρικά είδη κ.λπ.). Επίσης σ' αυτό εισάγονται μεταλλεύματα, καπνά, βαμβάκι, καφές, ξυλεία κ.λπ. Στο λιμάνι του Αμβούργου υπάρχουν και μεγάλες ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις.

Η **Βρέμη** (Bremen) είναι λιμάνι εισαγωγής προϊόντων κυρίως ρυζιού, καπνού και βαμβακιού. Αποτελεί επίσης σημαντικό ναυπηγοεπισκευαστικό κέντρο.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ:

Το **Όσλο** (Oslo) είναι το κύριο λιμάνι της Νορβηγίας απ' όπου εξάγονται γαλακτοκομικά και δασικά προϊόντα. Διαθέτει επίσης και σημαντική ναυπηγική βιομηχανία.

Το **Μπέργκεν** (Bergen) είναι γνωστό για τα μεγάλα ναυπηγεία του. Επίσης είναι αλιευτικό λιμάνι και λιμάνι εξαγωγής ξυλείας.

Το **Στάβαγκερ** (Stavanger) είναι αλιευτικό λιμάνι που διαθέτει μονάδες κονσερβοποιίας αλιευμάτων.

ΒΕΛΓΙΟ:

Η **Αμβέρσα** (Antwerp) είναι το μεγαλύτερο λιμάνι του Βελγίου και ένα από τα μεγαλύτερα της Ευρώπης. Χρησιμοποιείται και ως λιμάνι διαμετακομιστικού εμπορίου προς τη βόρεια και βορειοδυτική Γαλλία.

Η **Οστάνδη** (Oostande) είναι αλιευτικό λιμάνι και καταφύγιο του μεγάλου Βελγικού αλιευτικού στόλου.

7.3. ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΔΑΝΙΑ:

Η **Κοπεγχάγη** (Copenhagen) είναι το κυριότερο θαλάσσιο λιμάνι της Δανίας από το οποίο γίνονται εξαγωγές προϊόντων, όπως αλιευτικά, γαλακτοκομικά, βοοειδή και εισαγωγές πετρελαίου, άνθρακα και πρώτων υλών για τη βιομηχανία. Διαθέτει επίσης και ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις.

ΣΟΥΗΔΙΑ:

Το **Γκέτενμπεργκ** (Coteborg) είναι σπουδαίο λιμάνι της Σουηδίας που διαθέτει εγκαταστάσεις επισκευής και συντήρησης πλοίων. Από το λιμάνι αυτό εξάγεται κυρίως ξυλεία.

Το **Μάλμο** (Malmo) είναι σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο και μεγάλο λιμάνι, γνωστό για τα ναυπηγεία του.

Η **Στοκχόλμη** (Stockholm) είναι σημαντικό λιμάνι της Σουηδίας, με ναυπηγοεπισκευαστικές και άλλες εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν το εισαγωγικό και εξαγωγικό της εμπόριο.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ:

Το **Ελσίνκι** (Helsinki) είναι το κυριότερο λιμάνι της Φινλανδίας με εγκαταστάσεις και ευκολίες για την εξυπηρέτηση επιβατηγών πλοίων και φορτηγών πλοίων, κυρίως μεταφοράς ξυλείας. Από τον Ιανουάριο μέχρι το Μάιο, η θαλάσσια περιοχή το λιμανιού καλύπτεται από πάγο, εκτός από ένα κανάλι, που διατηρείται ανοικτό από παγοθραυστικό.

Το **Τουρκού** (Turku) είναι λιμάνι στο Βοθνικό κόλπο με σημαντικές ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις. Το χειμώνα μένει ανοικτό χάρη στα παγοθραυστικά.

Άλλα λιμάνια της Φινλανδίας είναι το **Πόρι** (Pouri), η **Βάασα** (Vaasa) και η **Όουλου** (Oulu) από όπου εξάγεται κυρίως ξυλεία. Τα λιμάνια αυτά βρίσκονται στο Βοθνικό κόλπο.

ΛΕΤΟΝΙΑ:

Η **Ρίγα** (Riga) είναι λιμάνι που διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις, από το οποίο εξάγεται κυρίως η ξυλεία της χώρας.

ΠΟΛΩΝΙΑ:

Η **Γδύνια** (Gdynia) είναι σημαντικό θαλάσσιο λιμάνι και ναυτική βάση.

ΧΑΡΤΗΣ 19. Τα σημαντικότερα λιμάνια της Βαλτικής Θάλασσας.

Το **Γκντάνσκ** (Gdansk) είναι λιμάνι στον κόλπο του Ντάνσιγκ και διαθέτει ευκολίες υποδοχής ωκεανοπόρων πλοίων. Από το λιμάνι αυτό εξάγεται κυρίως ξυλεία.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ:

Το **Κίελο** (Kiel) είναι σημαντικό λιμάνι της Βαλτικής. Διαθέτει μεγάλα ναυπηγεία και σημαντικές εγκαταστάσεις για την αλιεία.

Το **Ροστόκ** (Rostock) είναι λιμάνι από το οποίο η Γερμανία εισάγει τις μεγαλύτερες ποσότητες πετρελαίου.

Η **Λυμπέκη** (Lubeck) είναι λιμάνι που διαθέτει ναυπηγεία και άλλες εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τη βαριά βιομηχανία. Επίσης διαθέτει κατάλληλους χώρους και εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση επιβατών-τουριστών.

7.4. ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΙΣΠΑΝΙΑ:

Η **Καρθαγένη** (Carthagena) είναι σπουδαίο εισαγωγικό και εξαγωγικό λιμάνι της Ισπανίας. Από αυτό εξάγονται κυρίως μεταλλεύματα, ελαιόλαδο και κρασί. Εισάγονται κυρίως μηχανήματα, κάρβουνο και ξυλεία. Είναι επίσης ναυτική βάση.

Η **Βαρκελώνη** (Barcelona) είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου. Διαθέτει εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των προϊόντων της μεγάλης της βιομηχανίας.

Άλλα λιμάνια της Ισπανίας στη Μεσόγειο θάλασσα είναι **η Βαλένθια** (Valencia), που διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις και η **Μάλαγα** (Malaga), σημαντικό εμπορικό λιμάνι.

ΓΑΛΛΙΑ:

Η Μασσαλία (Marceille) είναι εμπορικό και επιβατηγό λιμάνι. Στην ευρύτερη περιοχή του λιμανιού υπάρχουν οι εγκαταστάσεις του Fos, όπου γίνεται εισαγωγή πετρελαίου. Άλλα προϊόντα που εισάγονται είναι ελαιώδη, σιτηρά, ζάχαρη, αλουμίνιο, μετάξι κ.λπ. Εξάγονται κυρίως υφάσματα, δέρματα, μηχανήματα, χημικά προϊόντα κ.ά.

Άλλα λιμάνια της Γαλλίας στη Μεσόγειο θάλασσα, είναι η **Νίκαια** (Nice), που είναι τουριστικό λιμάνι, καθώς και στην νήσο Κορσική τα λιμάνια **Μπάστια** (Bastia), αλιευτικό και εμπορικό λιμάνι και **Ατζάζιο** (Ajaccio), που διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις και από το οποίο εξάγονται κυρίως πορτοκάλια, δέρματα, λάδι και ξυλεία.

ΙΤΑΛΙΑ:

Η **Γένοβα** (Genoa) είναι λιμάνι στον ομώνυμο κόλπο και εξυπηρετεί το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο των περιοχών του Πεδεμοντίου και της Λομβαρδίας. Διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις και ευκολίες για την εισαγωγή καυσίμων.

Το **Λιβόρνο** (Livorno) είναι σημαντικό εμπορικό λιμάνι που διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις. Αποτελεί επίσης και ναυτική βάση.

Η Νάπολη (Naples) είναι σημαντικό εμπορικό και επιβατηγό λιμάνι. Διαθέτει ευκολίες για τα σκάφη αναψυχής καθώς και αλιευτικές και ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις.

Το **Παλέρμο** (Palermo), που διαθέτει ναυπηγεία, η Μεσσήνη (Messina) και οι **Συρακούσες** (Syracuse), είναι λιμάνια στη Σικελία.

Το **Μπάρι** (Bari) είναι σημαντικό επιβατηγό λιμάνι στην Αδριατική θάλασσα.

Η **Αγκόνα** (Ancona) είναι εμπορικό και αλιευτικό λιμάνι στην Αδριατική θάλασσα. Διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις.

Η Τριέστη (Trieste), είναι σημαντικό λιμάνι στην Αδριατική θάλασσα που διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις και ευκολίες για τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (containers).

Το **Μπρίντεζι** (Brindisi) είναι κυρίως επιβατηγό λιμάνι.

Τα λιμάνια της Αδριατικής θάλασσας έχουν συχνή ακτοπλοϊκή σύνδεση με την Ελλάδα.

ΚΡΟΑΤΙΑ:

Η **Ριέκα** (Rijeka) είναι λιμάνι στην Αδριατική και διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις.

Το **Σπλιτ** (Split) και το **Ντουμπρόβνικ** (Dbrovnik), είναι λιμάνια στις Δαλματικές ακτές της Αδριατικής.

ΑΛΒΑΝΙΑ:

Το **Δυρράχιο** (Durres) είναι το σπουδαιότερο λιμάνι της Αλβανίας, απ' όπου εισάγονται και εξάγονται διάφορα προϊόντα.

ΕΛΛΑΔΑ:

Ο **Πειραιάς** είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια με εμπορική και επιβατική κίνηση. Διαθέτει σημαντικές ευκολίες υποδοχής πλοίων, ναυπηγοεπισκευαστικές και αλιευτικές εγκαταστάσεις.

Η **Πάτρα** είναι κυρίως επιβατικό λιμάνι που εξυπηρετεί την επικοινωνία με την Ιταλία.

Η **Ηγουμενίτσα**, είναι κυρίως επιβατικό λιμάνι και εξυπηρετεί την ακτοπλοΐα μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας.

Η **Πύλος** είναι εμπορικό λιμάνι, που βρίσκεται στη νότια Πελοπόννησο και εξυπηρετεί τα πλοία που κινούνται στο θαλάσσιο δρόμο Αδριατικής - Σουέζ.

Το **Ηράκλειο** είναι εμπορικό και επιβατικό λιμάνι της Κρήτης, από το οποίο, εξάγονται κυρίως εσπεριδοειδή, σταφύλια, κρασί και κηπευτικά προϊόντα.

Η **Θεσσαλονίκη** είναι μεγάλο εμπορικό και επιβατικό λιμάνι της Μακεδονίας.

Ο Βόλος είναι κυρίως εμπορικό λιμάνι της Θεσσαλίας.

Η **Αλεξανδρούπολη** είναι εμπορικό λιμάνι που εξυπηρετεί την κίνηση της Θράκης.

Η **Ρόδος** είναι κυρίως τουριστικό λιμάνι.

Η **Κέρκυρα** είναι τουριστικό και επιβατικό λιμάνι που εξυπηρετεί την επικοινωνία Ελλάδας - Ιταλίας.

ΤΟΥΡΚΙΑ:

Η **Σμύρνη** (Ismir) είναι εξαγωγικό λιμάνι μεταλλευμάτων, καπνών, οπωρικών και βαμβακιού.

Η **Μερσίνη** (Mersin) είναι λιμάνι εισαγωγής πετρελαίου.

ΚΥΠΡΟΣ:

Η **Λεμεσός** είναι σημαντικό εισαγωγικό και εξαγωγικό λιμάνι της Κύπρου.

ΜΑΛΤΑ:

Η **Βαλέτα** (Valletta) είναι λιμάνι εφοδιασμού των πλοίων με καύσιμα και διαθέτει εγκαταστάσεις επισκευής των πλοίων.

ΣΥΡΙΑ:

Στη χώρα αυτή υπάρχουν δύο λιμάνια η **Λατάκια** (Latakia) και το **Ταρτούς** (Tartus), από τα οποία διακινούνται τα εμπορεύματά της.

ΛΙΒΑΝΟΣ:

Λιμάνια της χώρας αυτής είναι η **Βηρυτός** (Beirut), η **Τρίπολη** (Tripoli) και η **Σάιντα** (Saida), κυρίως λιμάνι φόρτωσης πετρελαίου.

ΙΣΡΑΗΛ:

Η **Χάιφα** (Haifa) είναι το μεγαλύτερο λιμάνι του Ισραήλ και βρίσκεται στον ομώνυμο κόλπο.

ΑΙΓΥΠΤΟΣ:

Η **Αλεξάνδρεια** (Alexandria) είναι μεγάλο λιμάνι στη Βόρεια Αίγυπτο, στο Δέλτα του ποταμού Νείλου. Από το λιμάνι διακινείται περισσότερο από το 80% των εισαγωγών και εξαγωγών της Αιγύπτου κυρίως σιτηρά, βαμβάκι, ζάχαρη και μαλλί.

Το **Πορτ Σάιδ** (Port Said) είναι σημαντικό λιμάνι που βρίσκεται στην είσοδο της διώρυγας του Σουέζ. Διαθέτει σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων για τα πλοία που διέρχονται τον Ισθμό, καθώς και αλιευτικές εξυπηρετήσεις. Είναι επίσης σημαντικό κέντρο εξαγωγής, κυρίως βαμβακιού και ρυζιού.

ΛΙΒΥΗ:

Η **Τρίπολη** (Tripoli) αποτελεί σημαντικό λιμάνι της Λιβύης.

Η **Βεγγάζη** (Benghazi) είναι το σημαντικότερο εμπορικό λιμάνι της Λιβύης, απ' όπου εξάγονται κυρίως δέρματα, σπόγγοι και μαλλί.

ΤΥΝΗΣΙΑ:

Η **Τύνιδα** (Tunis) είναι εξαγωγικό λιμάνι της Τυνησίας. Τα κυριότερα προϊόντα που εξάγονται είναι χαλιά, φρούτα, σιδηρομεταλλεύματα και ελιές.

Το **Σφαξ** (Sfax) είναι σημαντικό εξαγωγικό και αλιευτικό λιμάνι.

ΑΛΓΕΡΙΑ:

Το **Οράν** (Oran) είναι πολυσύχναστο λιμάνι εξαγωγής κυρίως λαχανικών, κρασιού και οπωρικών.

Το **Αλγέρι** (Alger) είναι ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου και το κυριότερο εισαγωγικό και εξαγωγικό λιμάνι της Αλγερίας. Χρησιμοποιείται από τα πλοία ως λιμάνι ανεφοδιασμού σε καύσιμα.

7.5. ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ:

Η **Βάρνα** (Varna) είναι σημαντικό λιμάνι από όπου εξάγονται κυρίως γαλακτοκομικά προϊόντα, δημητριακά και ζώα. Διαθέτει επίσης και ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις.

Το **Μπουργκάς** (Burgas), είναι λιμάνι από το οποίο διέρχεται το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου σιτηρών της Βουλγαρίας, ενώ διατηρεί και σημαντικό μέρος του εμπορίου αγροτικών προϊόντων.

ΡΟΥΜΑΝΙΑ:

Η **Κωστάντζα** (Costantsa) είναι λιμάνι από όπου εξάγονται κυρίως πετρέλαιο, ξυλεία, γεωργικά και κτηνοτροφικά προϊόντα και εισάγονται βαμβάκι, βιομηχανικά και χημικά προϊόντα.

ΟΥΚΡΑΝΙΑ:

Η **Σεβαστούπολη** (Sevastopol) είναι λιμάνι με ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις. Χρησιμοποιείται και ως ναυτική βάση.

Η **Οδησσός** (Odessa) είναι σημαντικό εμπορικό και αλιευτικό λιμάνι. Διατηρείται ανοικτό με παγοθραυστικά.

Η **Μαριούπολη** (Mariupol) είναι λιμάνι στην Αζοφική θάλασσα (Αζόφ).

ΧΑΡΤΗΣ 20. Τα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου.

Το **Κερτς** (Kerch) είναι αλιευτικό λιμάνι στην είσοδο του ομώνυμου κόλπου.

ΡΩΣΙΑ:

Το **Νοβοροσίσκ** (Novorossiysk) είναι λιμάνι στις βορειοανατολικές ακτές της Μαύρης θάλασσας, απ' όπου εξάγονται σιτηρά.

ΓΕΩΡΓΙΑ:

Το **Μπατούμ** (Bat'umi) είναι λιμάνι στο οποίο φθάνουν τα πετρέλαια από το Μπακού του Αζερμπαϊτζάν, μέσω αγωγού. Διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις και διυλιστήρια πετρελαίου.

ΤΟΥΡΚΙΑ:

Η **Σαμψούντα** (Samsun), είναι εισαγωγικό και εξαγωγικό λιμάνι. Γίνονται κυρίως εξαγωγές καπνών.

Η **Τραπεζούντα** (Trabzon) είναι ναυτιλιακό κέντρο και λιμάνι εξαγωγής τροφίμων, ζώων και καπνού.

Η **Κωνσταντινούπολη** είναι το κυριότερο εμπορικό λιμάνι της Τουρκίας και διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις.

7.6. ΚΑΣΠΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΑΖΕΡΜΠΑΪΤΖΑΝ:

Το **Μπακού** (Baku) είναι σημαντικό λιμάνι στη δυτική ακτή της Κασπίας θάλασσας.

ΡΩΣΙΑ:

Το **Αστραχάν** (Astrakhan) είναι μεγάλο λιμάνι στο Βόλγα ποταμό κοντά στην Κασπία, από το οποίο διακινούνται μεγάλες ποσότητες πετρελαίου. Το λιμάνι παραμένει κλειστό τέσσερις (4) μήνες το χρόνο λόγω των πάγων.

ΧΑΡΤΗΣ 21. Τα σημαντικότερα λιμάνια της Μαύρης θάλασσας.

7.7. ΕΡΥΘΡΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

α) ΑΦΡΙΚΗ

ΑΙΓΥΠΤΟΣ:

Το **Σουέζ** (Suez) βρίσκεται στην Ερυθρά θάλασσα. Διαθέτει μεγάλες ευκολίες λιμένος.

ΣΟΥΔΑΝ:

Το **Πορτ Σουδάν** (Port Sudan) είναι το μοναδικό λιμάνι του Σουδάν, από όπου διέρχεται το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου της χώρας. Εξάγονται κυρίως ζώα, δέρματα, αραβικό κόμμι, βαμβάκι κ.λπ.

ΤΖΙΜΠΟΥΤΙ:

Το **Τζιμπουτί** (Djibouti) είναι λιμάνι εξαγωγής κυρίως καφέ και δερμάτων.

β) ΑΣΙΑ

ΙΟΡΔΑΝΙΑ:

Η **Ακάμπα** (Al Aqaba) είναι λιμάνι στον ομώνυμο κόλπο.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ:

Η **Τζέντα** (Jiddah) είναι το σημαντικότερο λιμάνι της χώρας στην Ερυθρά θάλασσα.

ΥΕΜΕΝΗ:

Η **Χοντέιντα** (Hodeida) είναι λιμάνι εξαγωγής κυρίως καφέ.

Το **Άντεν** (Aden) είναι ο σημαντικότερος σταθμός ανεφοδιασμού των πλοίων στη θαλάσσια οδό Ευρώπης - Ανατολής. Είναι σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο και διαθέτει διυλιστήρια πετρελαίου.

ΧΑΡΤΗΣ 22. Τα σημαντικότερα λιμάνια της Ερυθράς Θάλασσας και του Περσικού Κόλπου.

7.8. ΠΕΡΣΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ

ΙΡΑΝ:

Το **Αμπαντάν** (Abadah) είναι το κυριότερο λιμάνι από το οποίο εξάγονται τεράστιες ποσότητες πετρελαίου.

Το **Μπαντάρ-ε-Μπουσέχρ** (Badar-e-Bushehr) είναι εμπορικό λιμάνι από όπου εξάγονται κυρίως βαμβάκι, μετάξι, καπνός, χαλιά και δέρματα και εισάγονται τσάι, μέταλλα, ζάχαρη και μπαχαρικά.

ΙΡΑΚ:

Η **Μπάσρα** (Al Basrah) είναι λιμάνι από το οποίο εξάγονται επίσης σημαντικότατες ποσότητες πετρελαίου.

ΚΟΥΒΕΪΤ:

Το **Κουβέιτ** (Kuwait) είναι σημαντικό πετρέλαιο-εξαγωγικό λιμάνι με μεγάλα διυλιστήρια.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ:

Το **Αντ Νταμάν** (Ad Dammam) είναι σημαντικό λιμάνι εξαγωγής πετρελαίου και φυσικού αερίου.

ΜΠΑΧΡΕΙΝ:

Η **Μάναμα** (Manama) είναι πετρελαιοεξαγωγικό λιμάνι.

ΚΑΤΑΡ:

Η **Ντόχα** (Doha) είναι σημαντικό εμπορικό λιμάνι.

ΕΝΩΜΕΝΑ ΑΡΑΒΙΚΑ ΕΜΙΡΑΤΑ

Το **Αμπού Ντάμπι** (Abu Dhabi) είναι τεχνητό λιμάνι εξαγωγής πετρελαίου.

Το **Ντουμπάι** (Dubayy) είναι το σημαντικότερο πετρελαιοεξαγωγικό λιμάνι των Ε.Α.Ε.

ΟΜΑΝ:

Το **Μασκάτ** (Masquat) είναι εμπορικό λιμάνι από

όπου εξάγονται κυρίως πετρέλαιο, χουρμάδες και αλιευτικά προϊόντα.

7.9. ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

α) ΑΣΙΑ:

ΠΑΚΙΣΤΑΝ:

Το **Καράτσι** (Karachi) είναι λιμάνι του Πακιστάν και βρίσκεται στην Αραβική θάλασσα. Εξυπηρετεί το εμπόριο, όχι μόνο του Πακιστάν, αλλά και του Αφγανιστάν.

ΙΝΔΙΑ:

Η **Βομβάη** (Bombay) είναι λιμάνι της Ινδίας στην Αραβική θάλασσα. Είναι ένα από τα μεγαλύτερα φυσικά λιμάνια της γης και εξυπηρετεί το μεγαλύτερο ποσοστό του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου της Ινδίας.

Το **Μαντράς** (Madras) είναι τεχνητό λιμάνι και βρίσκεται στον κόλπο της Βεγγάλης. Από αυτό εξάγονται κυρίως βαμβάκι, δερμάτινα είδη κ.λπ.

Η **Καλκούτα** (Calcutta) είναι λιμάνι στον κόλπο της Βεγγάλης και το δεύτερο σε εμπορική κίνηση λιμάνι της Ινδίας.

ΣΡΙ ΛΑΝΚΑ- ΚΕΫΛΑΝΗ:

Το **Κολόμπο** (Colombo), είναι το κυριότερο λιμάνι της χώρας, το οποίο χρησιμοποιείται κυρίως για ανεφοδιασμό των πλοίων.

ΜΙΑΝΜΑΡ – (πρώην ΒΙΡΜΑΝΙΑ):

Το **Ρανγκούν** (Ragoon) είναι σημαντικό λιμάνι στη θάλασσα του Ανταμάν με σημαντική εμπορική κίνηση που οφείλεται κυρίως στην εξαγωγή ρυζιού.

β) ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ:

Λιμάνια της Αυστραλίας στην πλευρά του Ινδικού Ωκεανού είναι το **Φρίμαντλ** (Fremantle), το οποίο διαθέτει σημαντικές ευκολίες λιμένος και η **Αδελαΐδα** (Adelaide).

γ) ΑΦΡΙΚΗ:

ΣΟΜΑΛΙΑ:

Το **Μογκαντίτσιο** (Mogadishu) είναι το σπουδαιότερο λιμάνι της χώρας από όπου εξάγονται κυρίως ζώα, μπανάνες και δέρματα.

ΚΕΝΥΑ:

Η **Μομπάσα** (Mombasa) είναι το κύριο λιμάνι της χώρας με σύγχρονες εγκαταστάσεις. Εξυπηρετεί επίσης και το εμπόριο της Ουγκάντα.

ΤΑΝΖΑΝΙΑ

Το **Νταρ-Ες-Σαλάμ** (Dar es Salaam) είναι το κυριότερο λιμάνι της χώρας από όπου εξάγονται κυρίως καφές, βαμβάκι και χαλκός από τη Ζάμπια.

ΜΟΖΑΜΒΙΚΗ:

Το **Μαπούτο** (Maputo), πρώην Λορέντζο Μαρκές, είναι το σημαντικότερο λιμάνι της χώρας και ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της Ανατολικής Αφρικής. Εξυπηρετεί και το εμπόριο της Ζάμπια και της Ζιμπάμπουε, και από αυτό εξάγονται κυρίως βαμβάκι, κάρβουνο, ζάχαρη κ.λπ.

Ν. ΑΦΡΙΚΗ:

Το **Ντέρμπαν** (Durban) είναι λιμάνι στη νοτιοανατολική ακτή της Αφρικής, που διαθέτει πολλές ευκολίες υποδοχής πλοίων, καθώς και πολλές ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις.

Άλλα λιμάνια της Νότιας Αφρικής στην πλευρά του Ινδικού, είναι το **Ίστ Λόντον** (East London), από όπου μεταφέρεται κυρίως ξυλεία και το **Πορτ Ελίζαμπεθ** (Port Elizabeth).

7.10. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

α) ΑΣΙΑ

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ:

Η **Σιγκαπούρη** (Singapoure) είναι σημαντικότατο λιμάνι με εξαιρετικά προνομιούχο θέση, καθώς βρίσκεται στη μοναδική δίοδο από τον Ινδικό ωκεανό προς τη Νότια θάλασσα της Κίνας. Εξυπηρετεί το διαμετακομιστικό εμπόριο των κρατών της περιοχής.

ΤΑΪΛΑΝΔΗ:

Η **Μπανγκόκ** (Bangkok) είναι λιμάνι κοντά στον κόλπο του Σιάμ. Από αυτό διέρχεται το μεγαλύτερο

ΧΑΡΤΗΣ 23. Τα σημαντικότερα λιμάνια του Ινδικού ωκεανού (Ασία).

ποσοστό του συνόλου των εισαγωγών και εξαγωγών της Ταϊλάνδης.

ΒΙΕΤΝΑΜ:

Το **Χο-Τσι-Μίνχ** (Ho Chi Minh) πρώην Σαϊγκόν, είναι εμπορικό λιμάνι με σύγχρονες εγκαταστάσεις και βρίσκεται στη Νότια θάλασσα της Κίνας. Το Ντα-Νάγκ (Da Nang), είναι επίσης λιμάνι του Βιετνάμ και ναυτική βάση.

ΧΟΝΓΚ-ΚΟΝΓΚ:

Το **Χονγκ-Κονγκ** (Hong Kong) είναι σημαντικό φυσικό λιμάνι μεγάλης σημασίας για τη ναυσιπλοΐα. Από αυτό διέρχεται ένα σημαντικό μέρος προϊόντων και αποτελεί το συνδετικό κρίκο του εμπορίου της Κίνας με το εξωτερικό. Τα κυριότερο εισαγώγιμα προϊόντα είναι τρόφιμα, βιομηχανικές πρώτες ύλες, μηχανικός και τηλεπικοινωνιακός εξοπλισμός και χημικά. Οι εξαγωγές αφορούν ενδύματα, υφάσματα, παιχνίδια, ηλεκτρικά, κομπιούτερ και άλλος ηλεκτρονικός εξοπλισμός.

ΜΑΚΑΟ:

Το **Μακάο** (Macao) είναι κυρίως αλιευτικό λιμάνι, όπου βρίσκει καταφύγιο ο αλιευτικός του στόλος. Εξάγει κυρίως αλιευτικά προϊόντα.

ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ:

Η **Μανίλα** (Manila) είναι το κύριο λιμάνι των Φιλιππίνων. Είναι ένα εξαιρετικό, βαθύ και προφυλαγμένο λιμάνι.

ΚΙΝΑ:

Η **Σαγκάη** (Shanghai) είναι ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της Ασίας. Βρίσκεται στην Ανατολική θάλασσα της Κίνας. Διαθέτει σύγχρονες εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των εμπορικών πλοίων, καθώς επίσης και ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις.

ΧΑΡΤΗΣ 24. Τα σημαντικότερα λιμάνια της Κίνας και της Ιαπωνίας

Το **Τσινγκ-τάο** (Qingdao) είναι σημαντικό λιμάνι στην Κίτρινη θάλασσα και ναυτική βάση. Διαθέτει σύγχρονες εγκαταστάσεις, ιδίως για την εξυπηρέτηση δεξαμενόπλοιων.

Ν. ΚΟΡΕΑ:

Το **Ίντσον** (Inch'on) είναι το κυριότερο λιμάνι της Νότιας Κορέας, αποτελεί επίνειο της πρωτεύουσας Σεούλ, και βρίσκεται στην Κίτρινη θάλασσα. Από αυτό εισάγονται κυρίως υφάσματα, μετάξι, μέταλλα, πετρέλαιο και εξάγονται ρύζι, φασόλια, δέρματα, ηλεκτρικά είδη κ.λπ.

Β. ΚΟΡΕΑ:

Το **Νάμπο** (Nampo) είναι λιμάνι της Β. Κορέας, είναι επίνειο της πρωτεύουσας Πιονγκ Γιάνγκ και βρίσκεται στην Κίτρινη θάλασσα. Διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις.

ΡΩΣΙΑ:

Το **Βλαδιβοστόκ** (Vladivostok) είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ρωσίας στον Ειρηνικό ωκεανό και η κύρια βάση του μεγάλου αλιευτικού και φαλαινοθηρικού της στόλου. Χάρη στα παγοθραυστικά διατηρείται ανοικτό σ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Διαθέτει επίσης και ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις.

ΙΑΠΩΝΙΑ:

Το **Τόκιο** (Tokyo) είναι λιμάνι της Ιαπωνίας από το οποίο διέρχεται το 80% του εγχώριου φορτίου και το 7,4% του διεθνούς εμπορίου της χώρας.

Η **Γιοκοχάμα** (Yokohama) είναι ένα από τα κυριότερα λιμάνια της Ιαπωνίας που διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές και άλλες σύγχρονες εγκαταστάσεις.

Η **Οσάκα** (Osaka) είναι ένα από τα πολυσύχναστα λιμάνια της Ιαπωνίας.

Το **Χοκαντεΐτ** (Hokadate) είναι λιμάνι του νησιού Χοκάϊντο της Ιαπωνίας, από όπου εξάγονται κυρίως αλιευτικά προϊόντα και ξυλεία.

Το **Ναγκασάκι** (Nagasaki) είναι σπουδαίο αλιευτικό λιμάνι και διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις.

β) ΩΚΕΑΝΙΑ

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ:

Το **Νιούκαστλ** (Newcastle) είναι σημαντικό λιμάνι εξαγωγής γαιανθράκων. Απ' αυτό εξάγονται επίσης μαλλί, δέρματα και γαλακτοκομικά προϊόντα. Διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις.

Το **Σίδνεϊ** (Sydney) είναι το σημαντικότερο εισαγωγικό και εξαγωγικό λιμάνι της Αυστραλίας. Διαθέτει σύγχρονες εγκαταστάσεις για την υποδοχή πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ναυπηγεία και διυλιστήρια πετρελαίου. Επίσης είναι σημαντικό επιβατικό λιμάνι.

Η **Μελβούρνη** (Melbourne) είναι λιμάνι που διαθέτει ναυπηγεία και διυλιστήρια πετρελαίου.

ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ:

Το **Ταουράνγκα** (Tauranga) είναι σημαντικό λιμάνι εξαγωγής ξυλείας, χαρτιού, μαλλιού και γαλακτοκομικών προϊόντων.

Άλλα λιμάνια είναι το **Γουέλινγκτον** (Wellington) και το **Ντανίντιν** (Dunendin).

γ) ΑΜΕΡΙΚΗ

γ1) Β. ΑΜΕΡΙΚΗ

ΚΑΝΑΔΑΣ:

Το **Βανκούβερ** (Vancouver) είναι το μεγαλύτερο εισαγωγικό και εξαγωγικό λιμάνι στον Ειρηνικό Ωκεανό.

Η.Π.Α.:

Το **Σιάτλ** (Seattle) είναι εμπορικό και αλιευτικό λιμάνι. Διαθέτει επίσης και σημαντικές ναυπηγοεπισκευαστικές και αλιευτικές εγκαταστάσεις.

Το **Σαν Φρανσίσκο** (San Francisco) είναι ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια των Η.Π.Α. στον Ειρηνικό Ωκεανό.

Το **Λος Άντζελες** (Los Angeles) είναι σημαντικότατο εμπορικό λιμάνι από το οποίο διακινείται το μεγαλύτερο τμήμα του εμπορίου των Η.Π.Α. από τον Ειρηνικό Ωκεανό.

Το **Σαν Ντιέγκο** (San Diego) είναι σημαντικό αλιευτικό λιμάνι και διαθέτει μεγάλες ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις. Λειτουργεί επίσης και ναυτική βάση.

Το **Ανκορέϊτζ** (Anchorage) είναι σημαντικό αλιευτικό λιμάνι στην Αλάσκα. Διαθέτει εγκαταστάσεις επεξεργασίας πετρελαίου και φυσικού αερίου.

γ2) ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ:

ΜΕΞΙΚΟ:

Το **Ακαπούλκο** (Acapulco) και το **Μαζατλάν** (Mazatlan) είναι τουριστικά λιμάνια και δέχονται πολλά κρουαζιερόπλοια.

ΚΟΣΤΑ – ΡΙΚΑ:

Το **Πουνταρένας** (Puntarenas) είναι το κυριότερο λιμάνι της χώρας απ' όπου εξάγονται μπανάνες, ψάρια και καφές.

ΠΑΝΑΜΑΣ:

Το λιμάνι του **Παναμά** (Panama) παρουσιάζει σημαντική εμπορική κίνηση. Βρίσκεται στον κόλπο του Παναμά από την πλευρά του Ειρηνικού.

γ3) Ν. ΑΜΕΡΙΚΗ:

ΚΟΛΟΜΒΙΑ:

Η **Μπουένα-Βεντούρα** (Buena ventura) είναι λιμάνι της Κολομβίας απ' όπου εξάγονται κυρίως καφές, δέρματα, ζάχαρη, χρυσός και πλατίνα.

ΕΚΟΥΑΔΟΡ

Το **Γκουαγιακίλ** (Guayaquil) είναι αλιευτικό λιμάνι απ' όπου εξάγονται μεγάλες ποσότητες μπανάνας.

Το **Εσμεράλντας** (Esmeraldas) είναι λιμάνι στο οποίο καταλήγουν αγωγοί που μεταφέρουν πετρέλαιο από την ενδοχώρα.

ΠΕΡΟΥ

Το **Ικίτος** (Iquitos) είναι ποτάμιο λιμάνι, στο εσωτερικό της χώρας, δέχεται ωκεανοπόρα πλοία από τον Ατλαντικό ωκεανό (Αμαζόνιος) και γι' αυτό θεωρείται ως το μεγαλύτερο εσωτερικό - λιμάνι στον κόσμο. Απ' αυτό εξάγονται κυρίως ξυλεία, ρύζι, καουτσούκ, καφές και καπνός.

ΧΑΡΤΗΣ 25. Τα σημαντικότερα λιμάνια της Βόρειας Αμερικής.

Το **Καγιάο** (Callao) είναι θαλάσσιο λιμάνι με σύγχρονες εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τις εξαγωγές (μεταλλεύματα, βαμβάκι, μαλλί, δέρματα) και τις εισαγωγές (υφάσματα, μηχανήματα, άνθρακας).

ΧΙΛΗ

Το **Βαλπαραΐσο** (Valparaiso) είναι το κύριο εισαγωγικό και εξαγωγικό λιμάνι της Χιλής.

7.11. ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

α) ΑΜΕΡΙΚΗ

α1) Β. ΑΜΕΡΙΚΗ

ΚΑΝΑΔΑΣ:

Το **Χάλιφαξ** (Halifax) είναι ένα από τα μεγαλύτερα και βαθύτερα φυσικά λιμάνια στην ανατολική πλευρά της Β. Αμερικής. Στην πόλη υπάρχουν μεγάλες ναυπηγοεπισκευαστικές και αλιευτικές μονάδες.

Η.Π.Α.:

Το **Νόρφολκ** (Norfolk) είναι σημαντικό λιμάνι της πολιτείας της Βιρτζίνια από το οποίο εξάγονται κυρίως σιτηρά και άνθρακας.

Το **Νιούπορτ Νιούς** (Newport News) είναι λιμάνι εξαγωγής άνθρακα και αλιευτικών προϊόντων και διαθέτει σπουδαίες ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις.

Το **Πόρτσμουθ** (Portsmouth) διαθέτει σημαντικές ευκολίες για την επισκευή και συντήρηση των πλοίων.

Το **Χάμπτον** (Hampton) είναι αλιευτικό λιμάνι και διαθέτει σημαντικές εγκαταστάσεις.

Η **Νέα Υόρκη** (New York) είναι μεγάλο φυσικό λιμάνι που παρουσιάζει τη σημαντικότερη εμπορική κίνηση.

Η **Βαλτιμόρη** (Baltimore) είναι μεγάλο λιμάνι

εξαγωγής σιτηρών, γαιάνθρακα και καπνών.

ΕΙΚΟΝΑ 4. Παναμάς. Το λιμάνι Κολόν.

Το **Τσάρλεστον** (Charleston) είναι σημαντικό εμπορικό λιμάνι. Επίσης είναι ναυτική βάση.

Η **Νέα Ορλεάνη** (New Orleans) είναι σημαντικό εισαγωγικό και εξαγωγικό λιμάνι στο Μισισιπή. Διαθέτει σημαντικές ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις και διυλιστήρια πετρελαίου.

Το **Χιούστον** (Houston) είναι ένα από τα πολυσύχναστα εμπορικά λιμάνια των Η.Π.Α. Εξάγει κυρίως πετρέλαιο, πετροχημικά προϊόντα, ζώα και αγροτικά προϊόντα.

Το **Γκάλβεστον** (Galveston) είναι το κύριο λιμάνι εξαγωγής βαμβακιού των Η.Π.Α. Εξάγονται επίσης σιτηρά, πετρέλαιο και θειάφι. Είναι και αλιευτικό λιμάνι.

✓ Στην περιοχή των μεγάλων λιμνών που βρίσκονται στα σύνορα Καναδά και Η.Π.Α. υπάρχουν σημαντικά και πολυσύχναστα λιμάνια, που εξυπηρετούνται από το υδάτινο συγκοινωνιακό δίκτυο του Αγίου Λαυρέντιου. Τα λιμάνια αυτά διαθέτουν σημαντικές εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των πλοίων και έχουν μεγάλη σημασία για το εμπόριο της περιοχής. Αυτά είναι το **Τορόντο** (Toronto), το **Μόντρεαλ** (Montreal), το **Κεμπέκ** (Quebec), το **Χάμιλτον** (Hamilton).

α2) ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ

ΜΕΞΙΚΟ:

Το **Βέρα Κρουζ** (Vera Cruz) είναι το μεγαλύτερο εισαγωγικό λιμάνι του Μεξικού.

Το **Ταμπίκο** (Tampico) είναι επίσης σημαντικό πετρελαιοεξαγωγικό λιμάνι και εξυπηρετεί τη θαλάσσια και ποτάμια ναυτιλιακή κίνηση. Διαθέτει εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση πετρελαιοφόρων πλοίων. Από αυτό εξάγονται επίσης μεταλλεύματα χαλκού, ασήμι, ξυλεία, μαλλί, ζάχαρη, καφές, ζώα κ.λπ.

ΜΠΕΛΙΖΕ:

Το **Μπελίζε** (Belize) είναι το κύριο λιμάνι της χώρας από όπου εξάγονται κυρίως ξυλεία, ζάχαρη, ψάρια, κίτρα και μπανάνες.

ΟΝΔΟΥΡΑ:

Το **Πουέρτο Κορτές** (Puerto Cortes) είναι το κυριότερο λιμάνι της χώρας από όπου εξάγονται κυρίως μπανάνες, καφές και ξυλεία.

ΚΟΣΤΑ-ΡΙΚΑ:

Το **Λιμόν** (Limon) είναι λιμάνι από το οποίο εξάγονται κυρίως μπανάνες, καφές, κακάο και καρύδες.

ΠΑΝΑΜΑΣ:

Το **Κολόν** (Colon) είναι λιμάνι που βρίσκεται στην άκρη της διώρυγας του Παναμά από την πλευρά του Ατλαντικού.

α3) ΚΑΡΑΪΒΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ:

ΤΖΑΜΑΪΚΑ:

Το **Κίνγκστον** (Kingston) είναι σημαντικό λιμάνι εξαγωγής καφέ, ζάχαρης, κακάο, καπνού και μπανάνας. Επίσης είναι τουριστικό λιμάνι.

Το **Μοντέγκο Μπέι** (Montego Bay) είναι λιμάνι από όπου εξάγονται κυρίως καφές, ζάχαρη, μπανάνες, δέρματα.

ΑΪΤΗ:

Το **Πόρτ-ο-Πρενς** (Port-au-Prince) είναι το σημαντικότερο λιμάνι της Αϊτής από το οποίο εξάγεται κυρίως καφές.

ΧΑΡΤΗΣ 26. Τα σημαντικότερα λιμάνια της Νότιας Αμερικής.

ΚΟΥΒΑ:

Η **Αβάνα** (Havana) είναι σημαντικό λιμάνι, με ευκολίες υποδοχής ωκεανοπόρων πλοίων. Από αυτό διέρχεται το μεγαλύτερο μέρος του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου της χώρας.

α4) Ν. ΑΜΕΡΙΚΗ

ΚΟΛΟΜΒΙΑ:

Η **Καρθαγένη** (Carthagena) είναι λιμάνι όπου καταλήγει αγωγός πετρελαίου μήκους 600 χλμ. από το εσωτερικό της Κολομβίας. Εξάγονται πετρέλαιο και πετρελαιοειδή προϊόντα, καφές, καπνός, ζώα, ξυλεία και πολύτιμες πέτρες.

Η **Μπαρανκίγια** (Barranquilla) είναι ένα από τα κύρια λιμάνια της χώρας, που δέχεται μικρά ωκεανοπόρα πλοία.

ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ:

Το **Μαρακαΐμπο** (Maracaibo) είναι σημαντικό λιμάνι εξαγωγής πετρελαίου και φυσικού αερίου. Επίσης από αυτό εξάγονται ξυλεία, ζάχαρη, μπανάνες και μεταλλεύματα.

Άλλα λιμάνια είναι το **Λα Γκουάιρα** (La Guaira), επίνειο της πρωτεύουσας Καράκας, και τα ποτάμια **Σιουδάδ Μπολίβαρ** (Ciudad Bolivar) και **Σιουδάδ Γκουαγιάνα** (Ciudad Guayana).

ΣΟΥΡΙΝΑΜ:

Το **Παραμαρίμπο** (Paramaribo) είναι λιμάνι εξαγωγής βωξίτη, αλουμίνας, ξυλείας, ρυζιού και εσπεριδοειδών.

ΒΡΑΖΙΛΙΑ:

Το **Σάντος** (Santos) είναι το κύριο εξαγωγικό λιμάνι της Βραζιλίας από όπου εξάγεται καφές, φρούτα, βαμβάκι και κρέας.

Το **Σαλβαδόρ** (Salvador) είναι μεγάλο λιμάνι εξαγωγής καφέ, ζάχαρης, μαλλιού, βιομ. διαμαντιών και πετρελαίου. Διαθέτει επίσης και ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις.

Το **Ρίο ντε Τζανέϊρο** (Rio de Janeiro) είναι σημαντικό λιμάνι εξαγωγής καφέ.

Το **Μπέλεμ** (Belem), είναι σημαντικό ποτάμιο λιμάνι στις εκβολές του Αμαζόνιου και δέχεται

ωκεανοπόρα πλοία. Το κύριο προϊόν που εξάγεται είναι το καουτσούκ. Η πόλη διαθέτει και ναυπηγικές εγκαταστάσεις.

Το **Μανάους** (Manaus) είναι εσωτερικό ποτάμιο λιμάνι του Αμαζονίου, σε απόσταση 1.600 χλμ. από τη θάλασσα, στο οποίο καταπλέουν ωκεανοπόρα πλοία. Εξάγονται κυρίως καουτσούκ, ξυλεία και δασικά προϊόντα.

ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΗ:

Το **Μοντεβίδεο** (Montevideo) είναι το κυριότερο λιμάνι εξαγωγής δερμάτων, κρεάτων και υφασμάτων. Επίσης διαθέτει αλιευτικές εγκαταστάσεις.

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ:

Η **Μπάγια Μπλάνκα** (Bahia Blanca) είναι σημαντικό λιμάνι από το οποίο εξάγονται κυρίως σιτηρά, μαλλί, πετρέλαιο και φρούτα.

Η Αργεντινή έχει τρία σημαντικά ποτάμια λιμάνια, στον ποταμό Παρανά, τα οποία είναι η **Κοριέντες** (Corrientes), αλιευτικό λιμάνι που διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις, η **Σάντα Φε** (Santa Fe), και το **Ροζάριο** (Rosario).

Επίσης το κυριότερο θαλάσσιο λιμάνι είναι το **Μπουένος Άϋρες** (Buenos Aires) που διαθέτει ευκολίες λιμένος και αποτελεί σημαντικό εμπορικό κέντρο.

β) ΕΥΡΩΠΗ

ΙΣΛΑΝΔΙΑ:

Το **Ρεϋκγιαβίκ** (Reykjavik) είναι το σημαντικότερο λιμάνι της Ισλανδίας. Είναι κυρίως αλιευτικό λιμάνι και διαθέτει και ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις.

ΙΡΛΑΝΔΙΑ:

Το Δουβλίνο (Dublin) είναι επιβατηγό λιμάνι που εξυπηρετεί την ακτοπλοϊκή κίνηση της Μ. Βρετανίας, της Σκοτίας και της Γαλλίας. Διαθέτει επίσης εγκαταστάσεις για την υποδοχή μεγαλύτερων σκαφών. Λειτουργούν και ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις.

Β. ΙΡΛΑΝΔΙΑ:

Το **Μπέλφαστ** (Belfast) είναι σημαντικό λιμάνι της Β. Ιρλανδίας που διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις. Διαθέτει επίσης διυλιστήρια πετρελαίου. Οι κυριότερες εισαγωγές είναι πετρέλαιο, σιτηρά, κάρβουνο, χημικά, σίδηρο και ατσάλι. Εξάγονται κυρίως πετρελαϊκά προϊόντα, σαπούνι, τρόφιμα κ.λπ.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ:

Το **Μπρίστολ** (Bristol) είναι σημαντικό λιμάνι που εξυπηρετεί το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο. Το λιμάνι διαθέτει ευκολίες υποδοχής ωκεανοπόρων πλοίων. Τα κύρια προϊόντα που εισάγονται από αυτό είναι σιτηρά και πετρέλαιο.

Το **Κάρντιφ** (Cardiff) είναι σημαντικό λιμάνι εξαγωγής γαιανθράκων.

Το **Λίβερπουλ** (Liverpool) είναι σημαντικό λιμάνι στη θάλασσα της Ιρλανδίας. Εισάγονται κυρίως δημητριακά, τρόφιμα, μέταλλα και υφάσματα.

Το **Μάντσεστερ** (Manchester) είναι ποτάμιο λιμάνι, συνδέεται με τη θάλασσα μέσω διώρυγας και μπορεί να δεχθεί ωκεανοπόρα πλοία.

ΓΑΛΛΙΑ:

Η **Βρέστη** (Brest) είναι σημαντικό λιμάνι και ναυτική βάση. Διαθέτει σημαντικές ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις.

Η **Νάντη** (Nantes) είναι λιμάνι στο Βισκαϊκό κόλπο. Διαθέτει και ναυπηγικές εγκαταστάσεις.

Το **Λα Ροσέλ** (La Rochelle) είναι σημαντικό λιμάνι που λειτουργεί, κυρίως, ως βάση του αλιευτικού στόλου του Ατλαντικού.

Το **Μπορντό** (Bordeaux) είναι σημαντικό λιμάνι με ευκολίες υποδοχής ωκεανοπόρων πλοίων και βάση μεγάλου αλιευτικού στόλου. Αποτελεί επίσης σημαντικό εμπορικό και ναυτιλιακό κέντρο από όπου εξάγονται τα περίφημα κρασιά του Μπορντό. Διαθέτει ναυπηγικές επιχειρήσεις και διυλιστήρια πετρελαίου.

ΙΣΠΑΝΙΑ:

Το **Σαν Σεμπάστιαν** (San Sebastian) είναι μεγάλο αλιευτικό λιμάνι.

Το **Χουέλβα** (Huelva) είναι το κύριο λιμάνι από όπου εξάγονται μεταλλεύματα χαλκού και πυρί-

τιδα που εξορύσσονται από τη γειτονική περιοχή. Είναι επίσης μεγάλο αλιευτικό κέντρο.

Το **Λα Κορούνα** (La Coruna) είναι σημαντικό αλιευτικό κέντρο. Διαθέτει επίσης ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις.

Το **Καντίζ** (Cadiz) είναι λιμάνι στη νότια Ισπανία, στον ομώνυμο κόλπο. Είναι σημαντικό αλιευτικό, ναυπηγοεπισκευαστικό κέντρο. Από αυτό διακινείται ένα μεγάλο μέρος του εμπορίου της Ισπανίας με τις χώρες της νότιας και βόρειας Αμερικής. Εξάγονται κυρίως κρασί (sherry), ελιές, παστά αλιεύματα, αλάτι, σύκα και φελλός. Εισάγονται μηχανήματα, κάρβουνο, σίδηρος, ξυλεία, καφές, δημητριακά και τρόφιμα.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ:

Το **Οπόρτο** (Oporto) είναι λιμάνι από το οποίο εξάγεται κυρίως κρασί.

Η **Λισσαβόνα** (Lisbon) είναι το σημαντικότερο λιμάνι της χώρας. Διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις διύλισης πετρελαίου.

Το **Σετουμπάλ** (Setubal) είναι επίσης σημαντικό λιμάνι όπου είναι εγκατεστημένες επιχειρήσεις κονσερβοποιίας σαρδέλας.

γ) ΑΦΡΙΚΗ

ΜΑΡΟΚΟ:

Η **Ταγγέρη** (Tangier) είναι λιμάνι σε ένα μικρό κόλπο του Ισθμού του Γιβραλτάρ και σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο.

Η **Καζαμπλάνκα** (Casablanca) είναι το σημαντικότερο λιμάνι της χώρας και ένα από τα μεγαλύτερα τεχνητά λιμάνια του κόσμου. Εξάγονται κυρίως δημητριακά, δερμάτινα, μαλλί και φωσφορικά άλατα. Διαθέτει επίσης αλιευτικές βιομηχανίες και βιομηχανίες κονσερβοποίησης αλιευμάτων.

Το **Αγαδίρ** (Agadir) είναι φυσικό, εμπορικό λιμάνι από το οποίο εξάγονται κυρίως κοβάλτιο, μόλυβδος, μαγγάνιο και ψευδάργυρος.

ΣΕΝΕΓΑΛΗ:

Το **Ντακάρ** (Dakar) είναι σημαντικό εμπορικό λιμάνι που διαθέτει ευκολίες για φορτηγά πλοία. Έχει αποκτήσει σημασία λόγω της στρατηγικής του θέσης μεταξύ Ευρώπης και νότιας Αφρικής και Ευρώπης και νότιας Αμερικής. Είναι επίσης σημαντικό αλιευτικό λιμάνι τόνου.

ΓΟΥΙΝΕΑ:

Το **Κόνακρι** (Conacry) είναι το κύριο λιμάνι της χώρας από όπου εξάγονται κυρίως μπανάνες, αλουμίνιο, καφές, πορτοκάλια, ψάρια κ.λπ.

ΣΙΕΡΡΑ ΛΕΟΝΕ:

Το **Φριτάουν** (Freetown) είναι εμπορικό λιμάνι και ένα από τα καλύτερα φυσικά λιμάνια της ανατολικής ακτής της Αφρικής. Από αυτό εξάγονται κυρίως προϊόντα του φοίνικα, κακάο, καφές και πιπερόριζα.

ΛΙΒΕΡΙΑ:

Η **Μονρόβια** (Monrovia) είναι το κύριο λιμάνι της χώρας. Εξάγονται κυρίως σιδηρομεταλλεύματα και καουτσούκ.

ΑΚΤΗ ΤΟΥ ΕΛΕΦΑΝΤΟΣΤΟΥ:

Το **Αμπιτζάν** (Abidjan) είναι το κύριο λιμάνι της χώρας. Εξάγονται κυρίως καφές, κακάο και ξυλεία.

ΓΚΑΝΑ:

Η **Άκρα** (Accra) είναι το σημαντικότερο εμπορικό λιμάνι της χώρας. Κύρια εξαγόμενα προϊόντα είναι κακάο, ξυλεία, χρυσός και διαμάντια.

ΤΟΓΚΟ:

Το **Λομέ** (Lome) είναι εμπορικό λιμάνι από όπου διέρχεται το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου της χώρας. Διαθέτει ευκολίες υποδοχής ωκεανοπόρων πλοίων. Εξάγονται κυρίως καφές, κακάο, βαμβάκι, βωξίτης, φοινικέλαια.

ΜΠΕΝΙΝ:

Το **Πόρτο Νουόβο** (Puorto Nuovo), απ' όπου εξάγεται κυρίως φοινικέλαιο.

ΝΙΓΗΡΙΑ:

Το **Λάγκος** (Lagos) είναι εμπορικό λιμάνι από όπου εισέρχονται στη χώρα οι μεγαλύτερες ποσότητες των εισαγωγών της. Εξάγονται κυρίως ξυλεία,

ΧΑΡΤΗΣ 27. Τα σημαντικότερα λιμάνια της Αφρικής.

κακάο, φιστίκια, φοινικέλαιο κ.λπ.

ΓΚΑΜΠΟΝ:

Η **Λίμπρβιλ** (Libreville) είναι το κύριο λιμάνι από όπου εξάγονται κυρίως καουτσούκ, προϊόντα φοίνικα, κακάο, τροπική ξυλεία, χρυσός και πετρέλαιο.

ΚΟΓΚΟ:

Το **Πουάντ Νουάρ** (Pointe-Noire) είναι εμπορικό λιμάνι, το οποίο εξυπηρετεί το εμπόριο της πρωτεύουσας Μπραζαβίλ.

ΑΓΚΟΛΑ:

Η **Λουάντα** (Luanda) είναι εμπορικό λιμάνι απ' όπου εξάγονται κυρίως πετρέλαιο, καφές, διαμάντια, φοινικέλαια, σιδηρομεταλλεύματα και αλιευτικά προϊόντα.

Ν. ΑΦΡΙΚΗ:

Το **Κέιπ Τάουν** (Cape Town) είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ν. Αφρικής. Είναι τεχνητό λιμάνι με ευκολίες φορτοεκφόρτωσης φορτηγών πλοίων. Εξυπηρετεί την επιβατική και εμπορική κίνηση πλοίων που περνούν από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας προς νότια. Εξάγονται κυρίως διαμάντια, χρυσός και κίτρα. Διαθέτει επίσης σημαντικές ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις και διυλιστήρια πετρελαίου.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

1. Τοποθετήστε πάνω στο χάρτη 1, τα λιμάνια, τη θάλασσα και τη χώρα όπου ανήκουν.
2. Προσδιορίστε γεωγραφικά (ωκεανός, θάλασσα, ήπειρος, χώρα) τα παρακάτω λιμάνια:

- Σουέζ .....
- Βομβάη .....
- Κέιπ Τάουν.....
- Σαγκάη .....
- Νέα Ορλεάνη.....

3. Συζητήστε τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που μπορεί να προκύψουν από τη δημιουργία ενός μεγάλου εμπορικού λιμανιού

σε μία περιοχή.

4. Συμπληρώστε πάνω στο χάρτη 2, ποια είναι τα κράτη και ποια τα λιμάνια που θα επισκεφθεί το πλοίο, που σημειώνονται με κόκκινη τελεία και χαράξτε τη διαδρομή. Το πλοίο ξεκινά από το Πορτ Σάιδ, και τελικός προορισμός του είναι η Βαρκελώνη.

ΧΑΡΤΗΣ 1

ΧΑΡΤΗΣ 2

8 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Το υγρό στοιχείο διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για ένα κράτος, αλλά και για τη διεθνή οικονομία γενικότερα. Μπορούμε να διακρίνουμε τις μεταφορές που διεξάγονται μέσω του υγρού στοιχείου σε ποτάμιες, λιμναίες και θαλάσσιες. Παράλληλα, είναι συνηθισμένο φαινόμενο, ορισμένοι υδάτινοι δρόμοι να χρησιμοποιούνται συχνότερα και από μεγαλύτερο αριθμό πλοίων, που επιδιώκουν να εξοικονομήσουν χρόνο, χρήμα και πιθανότατα ασφάλεια στο ταξίδι.
Η οργάνωση των μεταφορών, μέσω της ναυσιπλοΐας απαιτεί, εκτός από τις διάφορες εγκαταστάσεις, και τη λειτουργία ενός πολύπλοκου οργανωτικού μηχανισμού (εφοπλιστές, ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυλομεσιτικά γραφεία, νηογνώμονες κ.λπ.).

Όροι που πρέπει να μάθετε:

ποτάμιες μεταφορές
θαλάσσιες μεταφορές
λιμναίες μεταφορές
θαλάσσιοι δρόμοι

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποιο είναι το σημαντικότερο δίκτυο πλωτών λιμνών στον κόσμο;
- Τι περιλαμβάνει η οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών;
- Για ποιο λόγο κάποιοι θαλάσσιοι δρόμοι είναι πιο πολυσύχναστοι από άλλους;

ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

8.1. Γενικά

Το υγρό στοιχείο διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για ένα κράτος αλλά και για τη διεθνή οικονομία γενικότερα. Οι μεταφορές που γίνονται στο υγρό στοιχείο της γης διακρίνονται σε: α) ποτάμιες, β) λιμναίες και γ) θαλάσσιες,

α) **Ποτάμιες** μεταφορές. Ένας ποταμός μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως φυσικό μέσο μεταφοράς, όπως για μεταφορά κορμών δένδρων που επιπλέουν ελεύθερα, με την προϋπόθεση ότι υπάρχει γρήγορη ροή και προς την επιθυμητή κατεύθυνση. Η μέθοδος της επίπλευσης εξακολουθεί να εφαρμόζεται στις χώρες του Βορρά π.χ. Σουηδία, χώρες της τέως Σοβ. Ένωσης, Καναδά, όπου χρησιμοποιούν τα δάση για παραγωγή χαρτοπολτού. Εκτός από τη φυσική κυκλοφορία στους ποταμούς, σημαντική είναι η ποταμοπλοΐα που απαιτεί ένα ορισμένο βάθος για να πλεύσει το πλοίο. Η ποταμοπλοΐα αντιμετωπίζει πολλές δυσκολίες που προκύπτουν από τη φύση και έτσι, πολλές φορές, ο άνθρωπος μεταβάλλει τη μορφή του ποταμού, με την κατασκευή τεχνητών υδάτινων δρόμων, π.χ. διώρυγες, την κατασκευή καναλιών, την κατασκευή τεχνητών λιμνών, την κατασκευή ειδικών φραγμάτων κ.λπ.

Οι ποταμοί σήμερα, εκτός από ορισμένες λιγότερο αναπτυγμένες χώρες, δεν χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών, με μοναδική εξαίρεση τη Ρωσία. Οι ποταμοί χρησιμοποιούνται ειδικά για τη μεταφορά βαρέων προϊόντων με μικρή ταχύτητα. Η μεταφορά στους ποταμούς γίνεται με τα ποταμόπλοια. Αυτά παλαιότερα κατασκευάζονταν από ξύλο, ενώ σήμερα το υλικό κατασκευής τους είναι το μέταλλο.

Συνήθως στους ποταμούς χρησιμοποιείται το ρυμουλκό που έλκει ή ωθεί τη φορτηγίδα ή μια σειρά από φορτηγίδες. Μερικές φορές χρησιμοποιούνται και φορτηγίδες που κινούνται αυτόνομα, χάρη στην τοποθέτηση σ' αυτές κινητήρα. Οι πλέον σύγχρονες μορφές ποταμοπλοΐας είναι η αυτόνομη και η ωθούμενη φορτηγίδα. Τα προϊόντα που μεταφέρονται είναι σιτηρά, ορυκτά, οικοδομικά υλικά, πετρελαιοειδή.

β) **Λιμναίες** μεταφορές. Εκτός από τους ποταμούς πολλές λίμνες χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και ανθρώπων. Στα σύνορα Η.Π.Α. και Καναδά υπάρχει το σύμπλεγμα των μεγάλων λιμνών (Σουπίριορ, Μίσιγκαν, Χιούρον, Ίρι, Οντάριο) που συγκοινωνούν με διώρυγες με τον ποταμό Άγιο Λαυρέντιο και δημιουργούν το σημαντικότερο δίκτυο λιμναίων μεταφορών και τη μεγαλύτερη εμπορική ζώνη του κόσμου. Στην Ασία η Κασπία εξυπηρετεί το εμπόριο Καυκάσου, Βόλγα και Ιράν. Μικρότερη σημασία για τις μεταφορές έχουν οι λίμνες Τανγκανίκα, Βικτόρια και Μαλάουι της Αφρικής.

γ) **Θαλάσσιες** μεταφορές. Η θάλασσα παρέχει το πλεονέκτημα, όπως βέβαια και ο αέρας στα αεροπλάνα, της κίνησης προς οποιανδήποτε κατεύθυνση. Αποτελεί φυσικό δρόμο με κάποιους περιορισμούς μόνο κοντά στις ακτές (π.χ. βύθισμα). Η ναυσιπλοΐα σήμερα είναι εκμηχανισμένη. Την κυριαρχία του άνθρακα ακολούθησε η κυριαρχία του μαζούτ και του κινητήρα Diesel. Παράλληλα αυξήθηκε και το μέγεθος των πλοίων.

8.2. Οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών

Η οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών είναι ένα σύνθετο φαινόμενο που απαιτεί ένα πολύπλοκο μηχανισμό.

Η οργάνωση περιλαμβάνει:

α) τον *εφοπλισμό,* δηλαδή τη διεύθυνση που συνήθως ανήκει σε μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες, που απασχολούν πολυάριθμο προσωπικό στα πλοία τους και στα γραφεία τους.

β) τις *επιχειρήσεις φορτοεκφορτώσεων,* που απασχολούν μεγάλο αριθμό φορτοεκφορτωτών στα λιμάνια. Η αυτοματοποίηση και η ανάπτυξη των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια απειλούν σήμερα με ανεργία τους φορτοεκφορτωτές.

γ) τους *λιμενικούς οργανισμούς* που εδρεύουν στα λιμάνια και συντηρούν τις λιμενικές εγκαταστάσεις εισπράττοντας διάφορα λιμενικά τέλη για τις υπηρεσίες που προσφέρουν στα πλοία.

δ) τις *επιχειρήσεις που προσφέρουν ναυαγοσωστικές υπηρεσίες* στα πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο.

ε) τα *γραφεία* που ασχολούνται με τη διαπραγμάτευση των ναύλων και τις ναυτασφάλειες.

στ) τους *νηογνώμονες,* δηλ. τις εταιρείες που παρακολουθούν τα πλοία από άποψη ασφάλειας ναυσιπλοΐας

8.3. Μεγάλες θαλάσσιες αρτηρίες

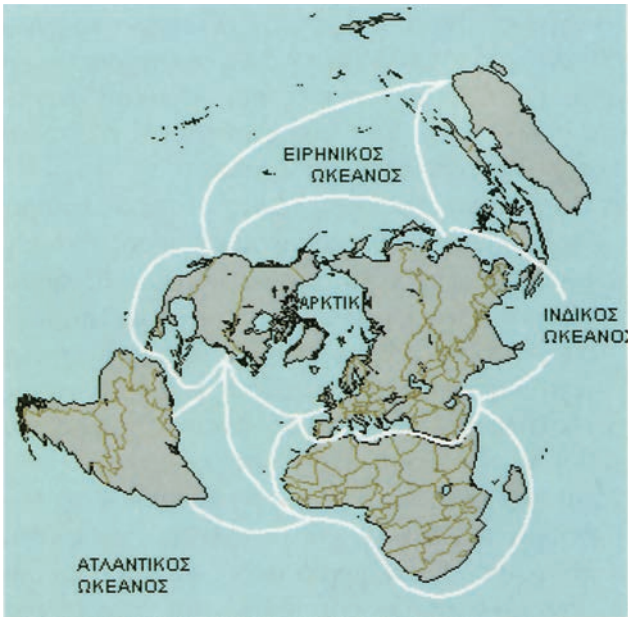
Οι θαλάσσιοι δρόμοι οδηγούν παντού. Υπάρχουν όμως θαλάσσιες διαδρομές που παρουσιάζουν έντονο οικονομικό ενδιαφέρον, είτε γιατί έχουν ως αφετηρία λιμάνια εξαγωγής πρώτων υλών, είτε γιατί συνδέουν λιμάνια εξυπηρέτησης επιβατηγών πλοίων, είτε γιατί είναι λιμάνια που παρουσιάζουν αξιόλογη παραγωγή και κατανάλωση προϊόντων. Διαδρομές που παρουσιάζουν μεγάλη κίνηση πλοίων είναι:

α) ο θαλάσσιος δρόμος που συνδέει την Ευρώπη με τη Β. Αμερική στο Βόρειο Ατλαντικό ωκεανό

β) ο θαλάσσιος δρόμος που συνδέει τις χώρες της Μεσογείου με τις χώρες της Ν.Α. Ασίας, μέσω της διώρυγας του Σουέζ

γ) οι θαλάσσιοι δρόμοι που διέρχονται από τη διώρυγα του Παναμά και συνδέουν την Ευρώπη και την Α. Αμερική με τη Δ. Αμερική και Ασία

δ) ο θαλάσσιος δρόμος που διέρχεται από τη Ν. Αφρική και συνδέει την Ευρώπη και την Αμερική με την Αφρική



ΧΑΡΤΗΣ 28. Θαλάσσιοι δρόμοι

ε) ο θαλάσσιος δρόμος που συνδέει την Ευρώπη και τη Β. Αμερική με τη Ν. Αμερική

στ) ο θαλάσσιος δρόμος στο Β. Ειρηνικό ωκεανό, που συνδέει τη Δ. Αμερική με την Ιαπωνία και την Κίνα

ζ) ο θαλάσσιος δρόμος στο Ν. Ειρηνικό ωκεανό, που συνδέει τη Δ. Αμερική με τη Ν. Ασία, Ινδονησία, Ν. Ζηλανδία και Αυστραλία.

Κάθε μεταβολή που συμβαίνει στην παραγωγή ή στην εξόρυξη των πρώτων υλών προκαλεί τροποποίηση στους δρόμους θαλάσσιας μεταφοράς, π.χ. η αύξηση της ποσότητας του πετρελαίου, με το οποίο η Λιβύη τροφοδοτούσε τις Η.Π.Α., ενίσχυσε την κίνηση Γιβραλτάρ-Αμερικής.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι μεταφορές μέσω του υγρού στοιχείου διακρίνονται σε ποτάμιες, λιμναίες και θαλάσσιες. Τόσο οι πλωτοί ποταμοί, όσο και οι λίμνες αποτελούν μεγάλους "υδάτινους δρόμους" για μια χώρα. Μάλιστα ο άνθρωπος κατασκευάζει διαφορετικούς τύπους πλοίων, που να πλέουν με μεγαλύτερη αξιοπιστία σε ποταμούς, λίμνες ή θάλασσες.

Παράλληλα για την εξυπηρέτηση της ναυτιλίας, συνήθως μέσα στα λιμάνια δημιουργείται και λειτουργεί ένας πολύπλοκος μηχανισμός, (εφοπλισμός, φορτοεκφορτωτικές επιχειρήσεις, λιμενικοί οργανισμοί, ναυλομεσιτικά γραφεία κ.λπ.) που αναλαμβάνουν την οργάνωση και ομαλή λειτουργία της.

Παράλληλα τα πλοία, προκειμένου να εξασφαλίσουν οικονομική και ταχεία μεταφορά, μέσω του θαλάσσιου στοιχείου, χρησιμοποιούν συχνότερα ορισμένες θαλάσσιες διαδρομές/αρτηρίες, οι οποίες παρουσιάζουν αυξημένη ναυτιλιακή κίνηση.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Για ποιους λόγους μπορεί να αυξηθεί η κίνηση σε ένα μεγάλο θαλάσσιο δρόμο;
2. Αναφέρετε ορισμένους από τους μηχανισμούς που εξυπηρετούν τις θαλάσσιες μεταφορές.
3. Συζητήστε μεταξύ σας εάν μια σύρραξη μεταξύ γειτονικών κρατών μπορεί να επηρεάσει πτωτικά τη διέλευση πλοίων από μια διώρυγα που βρίσκεται στην ίδια περιοχή.
4. Με ποιο μέσο σήμερα γίνεται η διακίνηση φορτίων σε μεγάλους πλωτούς ποταμούς;

9 ΦΟΡΤΙΑ

Τα αγαθά που μεταφέρουν τα πλοία συσκευάζονται και φορτώνονται με διαφορετικό τρόπο, (ανάλογα με το είδος, την πιθανότητα αλλοίωσής τους, την επικινδυνότητα, τον όγκο κ.λπ.). Στο κεφάλαιο αυτό θα μάθουμε τα διάφορα είδη των φορτίων, τους συνήθεις τρόπους μεταφοράς τους και τις κυριότερες χώρες προέλευσης.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

φορτίο
χύδην φορτία
συσκευασμένα φορτία
εμπορευματοκιβώτια
ομοειδή φορτία
γενικά φορτία
ευπαθή φορτία
υγρά φορτία
επικίνδυνα φορτία

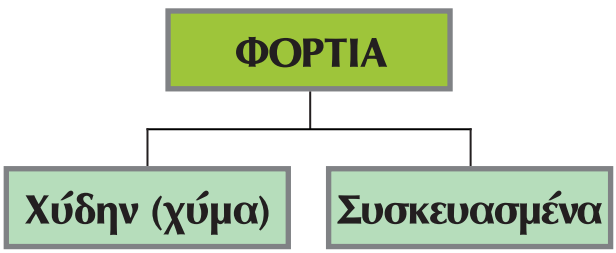
Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποια ονομάζουμε ευπαθή φορτία;
- Για ποιο λόγο ορισμένα φορτία θεωρούνται επικίνδυνα;
- Ποια είναι τα ονομαζόμενα ομοειδή φορτία;
- Ποια είναι τα υγρά φορτία;

ΦΟΡΤΙΑ

9.1. Γενικά

Φορτίο (cargo), είναι κάθε βάρος που μεταφέρεται με το πλοίο με καταβολή ναύλου (αμοιβής), εκτός των επιβατών. Για τη φόρτωση του πλοίου και ειδικότερα για τη στοιβασία του φορτίου μέσα στα κύτη (αμπάρια), απαραίτητη είναι η γνώση του συντελεστή στοιβασίας.



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3. Φορτία

Τα φορτία μεταφέρονται με τα πλοία είτε χύμα (bulk cargo), στερεά ή ρευστά, όπως για παράδειγμα πετρελαιοειδή, σιτηρά κ.λπ., είτε συσκευασμένα (packed cargo).

Συσκευασμένο θεωρείται το φορτίο, όταν μεταφέρεται σε κιβώτια, σάκους, κυλίνδρους, βαρέλια και σε δέσμες. Τα συσκευασμένα φορτία ενοποιούνται σε μονάδα φορτίου - μοναδοποίηση φορτίου - για την καλύτερη φόρτωση. Μορφή μοναδοποιημένου φορτίου είναι η παλέτα, δηλαδή δύο πλατειές επιφάνειες ξύλου πάνω στις οποίες στοιβάζονται τα συσκευασμένα φορτία.

Συνήθη μέθοδο στη διακίνηση των φορτίων αποτελεί η μεταφορά φορτίου σε εμπορευματοκιβώτια - containers. Συνίσταται στον εγκιβωτισμό μεγάλων ποσοτήτων αγαθών για τη μαζική μεταφορά τους. Τα αγαθά συσκευάζονται και τοποθετούνται στα εμπορευματοκιβώτια στον τόπο παραγωγής τους. Με τα containers οι μεταφορές ενοποιούνται σε μία συνέχεια, δηλαδή συνδυάζεται η μεταφορά στην ξηρά και στη θάλασσα - φορτηγό αυτοκίνητο ή τρένο και φορτηγό πλοίο. Στοιβάζονται σε σειρές στην αποβάθρα του λιμανιού και φορτώνονται στο πλοίο με γερανογέφυρα είτε του πλοίου είτε των λιμενικών εγκαταστάσεων. Με αυτή τη μέθοδο διακίνησης φορτίου επιτυγχάνονται:

α) η ταχύτατη διακίνηση φορτίου από το εργοστάσιο στον έμπορο,

β) η αποφυγή μεταφορτώσεων σε ενδιάμεσους σταθμούς,

γ) η μείωση του μεταφορικού κόστους,

δ) η διασφάλιση του φορτίου από ζημιές και κλοπές,

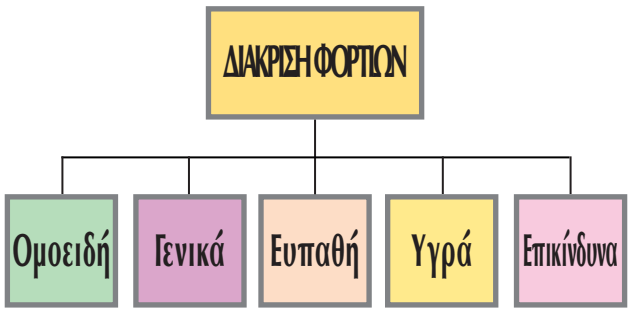
ε) η μείωση του κόστους συσκευασίας.

ΕΙΚΟΝΑ 4. Φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων

9.2. Διακρίσεις φορτίων

1. ΟΜΟΕΙΔΗ. Χαρακτηρίζονται τα φορτία που μεταφέρονται σε μεγάλες ποσότητες και που μπορούν να καλύψουν όλη την σε όγκο ή βάρος μεταφορική ικανότητα του πλοίου. Είναι συνήθως μικρής αξίας. Τέτοια είναι:

1α. Γαιάνθρακες (coal). Ο αρχαιότερος γαιάνθρακας είναι ο ανθρακίτης που έχει χρώμα σταχτόμαυρο και είναι πολύ συμπαγής. Καίγεται πολύ δύσκολα σε ειδικές εστίες χωρίς φλόγα. Οι γαιάνθρακες διακρίνονται σε ξηρούς άνθρακες, που βρίσκονται στη Γαλλία, Ιταλία, Σκοτία, σε παχείς άνθρακες των σιδηρουργείων, που βρίσκονται στο Βέλγιο, Αγγλία, σε παχείς άνθρακες του φωταερίου, που βρίσκονται στο Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Η.Π.Α., σε παχείς οπτάνθρακες, κοκ, που βρίσκονται στη Γερμανία, Η.Π.Α., Βέλγιο, Γαλλία, και σε ισχνούς άνθρακες, που βρίσκονται στο Βέλγιο, Γερμανία, Γαλλία.



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4. Διάκριση φορτίων

1β. Σιτηρά (grains). Ο όρος σιτηρά περιλαμβάνει το σίτο, αραβόσιτο, βρώμη, σίκαλη, κριθή, όρυζα και όλους γενικά τους σπόρους. Απ' αυτά η βρώμη και ο βαμβακόσπορος θεωρούνται ελαφρά σιτηρά ενώ όλα τα άλλα βαρέα. Χώρες εξαγωγής σιτηρών είναι οι Η.Π.Α., ο Καναδάς, η Αυστραλία.

1γ. Ξυλεία. Η ξυλεία μεταφέρεται είτε ακατέργαστη (lumber), είτε σε διάφορα είδη και μεγέθη ξύλου (timber). Τα είδη ξυλείας διαφέρουν, μερικές φορές, σημαντικά ως προς το ειδικό βάρος και μερικά από αυτά ανήκουν στην κατηγορία των βαρέων φορτίων. Επίσης διαφέρουν ανάλογα με τον τόπο προέλευσης (ανάλογα δηλαδή με τους χυμούς και την υγρασία που περιέχουν). Σημαντικές χώρες εξαγωγής ξυλείας είναι η Σουηδία, η Φινλανδία, η Νορβηγία και ο Καναδάς.

1δ. Μεταλλεύματα (ores). Τα μεταλλεύματα είναι από τα κυριότερο φορτία που μεταφέρονται μέσω της θάλασσας. Οι κυριότερες χώρες εξαγωγής μεταλλευμάτων είναι η Βραζιλία, η Νότια Αφρική, η Αυστραλία, το Μαρόκο.

1ε. Παλιοσίδερα (scrap iron). Το φορτίο αυτό αποτελούμενο από παλιά σίδερα, λόγω του μεγάλου κινδύνου μετατόπισής του, απαιτεί προσοχή στη διευθέτηση φορτίου στα κύτη.

Επίσης άλλα ομοειδή φορτία που απαιτούν προσοχή στη στοιβασία στα κύτη του πλοίου, είναι το χόρτο και το τριφύλλι (hay) λόγω του κινδύνου αυτανάφλεξης, η ζάχαρη λόγω της ιδιότητάς της να κάθεται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού κ.λπ.

2. ΓΕΝΙΚΑ. Ως γενικά φορτία χαρακτηρίζονται τα υψηλής αξίας φορτία που μεταφέρονται σε μικρές ποσότητες και επομένως δεν εξαντλούν όλη την σε όγκο ή βάρος μεταφορική ικανότητα του πλοίου. Τα φορτία αυτά αποτελούνται από πρώτες ύλες - γεωργικές και ορυκτές - βιομηχανικά και βιοτεχνικά προϊόντα. Οι γεωργικές και οι ορυκτές πρώτες ύλες προέρχονται από χώρες, όπως η Αυστραλία, η Αργεντινή, η Βραζιλία, ο Καναδάς, η Νότια Αφρική. Τα βιομηχανικά και βιοτεχνικά προϊόντα διακινούνται μεταξύ των βιομηχανικώς προηγμένων χωρών, δηλαδή των Η.Π.Α. - Ιαπωνίας - Καναδά - Βορειοδυτικής Ευρώπης.

3. ΕΥΠΑΘΗ. Χαρακτηρίζονται τα φορτία που απαιτούν ψύξη κατά τη μεταφορά τους. Τα κυριότερα από αυτά είναι:

3α. Κρέατα. Κύριες εξαγωγικές χώρες είναι η Αργεντινή, η Αυστραλία, η Νέα Ζηλανδία, η Ουρουγουάη και η Δανία.

3β. Βούτυρο και τυρί. Εξάγονται κυρίως από τη Νέα Ζηλανδία, τη Δανία, Αυστραλία, Ολλανδία και Καναδά.

3γ. Νωπά φρούτα.
Από αυτά:
1) Εσπεριδοειδή εξάγονται κυρίως από την Ισπανία, την Ιταλία, το Ισραήλ, τις Η.Π.Α. κ.λπ.
2) Μπανάνες εξάγονται από τη Βραζιλία, τον Ισημερινό, την Κόστα Ρίκα,
3) Μήλα εξάγονται από τον Καναδά, την Αργεντινή, την Αυστραλία κ.λπ.

3δ. Αλιευτικά προϊόντα. Εξάγονται από την Ιαπωνία, Νορβηγία, Ισλανδία, Νότια Αφρική κ.λπ.

4. ΥΓΡΑ. Διακρίνονται σε:
α) υγρά καύσιμα, που είναι κυρίως το αργό πετρέλαιο και τα παράγωγά του. Κύριες εξαγωγικές περιοχές είναι η Μέση Ανατολή και η Καραϊβική,

β) υγροποιημένα αέρια, που διακρίνονται σε υγροποιημένα αέρια πετρελαίου - liquefied petroleum gases - (βουτάνιο, προπάνιο κ.λπ.) και σε υγροποιημένα φυσικά αέρια - liquefied natural gases - (μεθάνιο, αιθάνιο, αιθυλένιο κ.λπ.),

γ) σε ευγενή υγρά, όπως κρασί, λάδι κ.λπ.

5. ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ. Χαρακτηρίζονται τα φορτία, τα οποία λόγω των φυσικών και χημικών ιδιοτήτων που έχουν, εγκυμονούν κινδύνους για την ασφάλεια του πλοίου και γι' αυτό απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή κατά τη συσκευασία, φόρτωση, στοιβασία, μεταφορά και εκφόρτωση.

Τα φορτία αυτά με τις επικίνδυνες φυσικοχημικές ιδιότητες διακρίνονται σε:
α) συσκευασμένα επικίνδυνα φορτία,

β) χύμα φορτία σε δεξαμενόπλοια,

γ) στερεά χύμα φορτία.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τα φορτία μεταφέρονται με τα πλοία είτε χύμα (σε στερεά ή ρευστή κατάσταση), είτε συσκευασμένα (σε σάκους, βαρέλια ή δέσμες). Επανάσταση στη μεταφορά φορτίων αποτέλεσε η κατασκευή και χρησιμοποίηση των εμπορευματοκιβωτίων, τα γνωστά ως κοντέινερς (containers). Τα φορτία διακρίνονται σε κατηγορίες, όπως α) ομοειδή, που μεταφέρονται σε μεγάλες ποσότητες και μπορούν να καλύψουν όλη τη μεταφορική ικανότητα ενός πλοίου σε όγκο ή βάρος (γαιάνθρακες, σιτηρά, δέρματα, ξυλεία, μεταλλεύματα, παλιοσίδερα), β) γενικά, που είναι συνήθως υψηλής αξίας και μεταφέρονται σε μικρές ποσότητες και επομένως δεν εξαντλούν τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε βάρος ή όγκο, γ) σε ευπαθή, που αλλοιώνονται και επομένως απαιτούν ψύξη για τη μεταφορά τους (κρέατα, φρούτα, αλιεύματα, τυροκομικά, κ.λπ.), δ) υγρά (πετρέλαιο, υγροποιημένα αέρια, λάδι, κρασί κ.λπ.) και ε) επικίνδυνα, τα οποία λόγω των φυσικών και χημικών ιδιοτήτων τους, εγκυμονούν κινδύνους για την ασφάλεια του πλοίου.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Αναφέρετε τουλάχιστον πέντε (5) φορτία που θεωρούνται ευπαθή. Με ποιο τρόπο μεταφέρονται αυτά τα φορτία;
2. Ποια ονομάζουμε γενικά φορτία;
3. Ποιες είναι οι σημαντικότερες χώρες εξαγωγής ξυλείας;
4. Ποιες είναι οι διακρίσεις των υγρών φορτίων;

10 ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

Το εμπόριο είναι μια από τις σημαντικότερες δραστηριότητες του ανθρώπου. Μέσω αυτού οι άνθρωποι ικανοποιούν τις ανάγκες τους σε αγαθά, που δεν παράγονται στη χώρα τους. Το σύνολο του εξωτερικού εμπορίου (εισαγωγών - εξαγωγών) όλων των χωρών της γης ονομάζεται Διεθνές Εμπόριο. Στο κεφάλαιο αυτό θα μάθετε ποιες είναι οι ωφέλειες αλλά και τα μειονεκτήματα που προκύπτουν για ένα κράτος από την άσκηση διεθνούς εμπορικής δραστηριότητας, ποιες θεωρίες έχουν αναπτυχθεί, ποιοι παράγοντες επηρεάζουν τη διενέργεια του διεθνούς εμπορίου, ποια πρόσωπα δραστηριοποιούνται για τη διευκόλυνση της διενέργειας διεθνών εμπορικών συναλλαγών, αλλά και τις "ανωμαλίες" που προκαλούνται στην ομαλή διεξαγωγή του λόγω της ύπαρξης διεθνών μονοπωλίων.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

διεθνές εμπόριο
παραγγελιοδόχος
εμπορικός αντιπρόσωπος
μεσίτης
ναυλομεσίτης
περιοδεύων υπάλληλος
ναυτικός πράκτορας
προστατευτισμός
ελεύθερο εμπόριο
μονοπώλιο
πολυεθνική εταιρεία

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Τι ονομάζουμε μονοπώλιο και πώς ρυθμίζει τη λειτουργία της αγοράς;
- Ποιους σκοπούς εξυπηρετεί ο ναυτικός πράκτορας;
- Ποιος είναι ο ναυλομεσίτης;
- Ποια ονομάζουμε πολυεθνική εταιρεία και ποια τα χαρακτηριστικά της;

ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

10.1. Έννοια

Διεθνές εμπόριο (International - World Trade) ή παγκόσμιο εμπόριο είναι το σύνολο του εξωτερικού εμπορίου όλων των χωρών της γης. Είναι δηλαδή το σύνολο των εισαγωγών και εξαγωγών των κρατών. Για να πραγματοποιηθούν οι εμπορικές αυτές δραστηριότητες σε διεθνές επίπεδο, απαιτείται η ανάπτυξη επικοινωνίας στον εμπορικό τομέα μεταξύ των χωρών, η δημιουργία δηλαδή **διεθνών εμπορικών σχέσεων.**

Το εμπόριο, που στην αρχή είχε καθαρά τοπικό χαρακτήρα, αναπτύχθηκε και έγινε διεθνές χάρη στις θαλάσσιες μεταφορές και στην ανάπτυξη της ναυτιλίας γενικότερα. Έτσι, πριν από το 2.000 π.Χ., οι Έλληνες μαζί με τους Φοίνικες και τους Αιγυπτίους ανέπτυξαν το εμπόριο στη Μεσόγειο θάλασσα και τις θάλασσες της Ανατολής. Στη συνέχεια, στη Ρωμαϊκή εποχή η διενέργεια του εμπορίου επεκτάθηκε και στην ξηρά, στην Ευρώπη και στην Ασία. Στο Μεσαίωνα, αν και παρατηρείται περίοδος παρακμής του διεθνούς εμπορίου σε μεγάλο τμήμα της Ευρώπης, στις ανατολικές περιοχές της το εμπόριο εξακολουθεί να υπάρχει.

Η επανάσταση των μεταφορών και ιδιαίτερα στις θαλάσσιες μεταφορές, που έγινε τον 19ο αιώνα, συνέβαλε στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Οι δύο παγκόσμιοι πόλεμοι προκάλεσαν ανάσχεση της διεθνούς εμπορικής δραστηριότητας. Σήμερα, σημαντικό ρόλο στις διεθνείς εμπορικές σχέσεις παίζουν οι Η.Π.Α., η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Ιαπωνία και σε μικρότερο βαθμό η Ρωσία.

Οι λόγοι που συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου είναι :

1) η αποδοχή της αντίληψης ότι τα κράτη δεν είναι αυτάρκη και δεν μπορούν να είναι απομονωμένα,

2) η τάση για εξειδίκευση της παραγωγής κάθε χώρας με αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων της,

3) η εκμετάλλευση των φυσικών, οικονομικών και τεχνικών πλεονεκτημάτων που διαθέτει κάθε χώρα για να παράγει προϊόντα που να μπορεί να τα διοχετεύει σε άλλες χώρες.

Από τη διενέργεια του διεθνούς εμπορίου έχουμε πολλές ωφέλειες αλλά συγχρόνως δημιουργούνται και προβλήματα στις οικονομίες των κρατών.

Οι **ωφέλειες** είναι:

1) το διεθνές εμπόριο συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη των κρατών

2) Χάρη στο διεθνές εμπόριο αναζητούνται νέες αγορές για την απορρόφηση των προϊόντων

3) το διεθνές εμπόριο προκαλεί τον καταμερισμό των παραγωγικών δραστηριοτήτων μεταξύ των κρατών της γης ανάλογα με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της κάθε χώρας

4) το διεθνές εμπόριο προκαλεί το διεθνή ανταγωνισμό μεταξύ των παραγωγικών μονάδων

5) το διεθνές εμπόριο βοηθά στην κάλυψη των αναγκών των κρατών σε αγαθά και στη δημιουργία αποθεμάτων σε αγαθά πρώτης ανάγκης π.χ. φάρμακα

6) το διεθνές εμπόριο συμβάλλει στην ορθολογικότερη αξιοποίηση των συντελεστών παραγωγής

7) το διεθνές εμπόριο μέσω των διεθνών εμπορικών σχέσεων συμβάλλει στην άνοδο του πολιτιστικού επιπέδου των λαών.

Τα **προβλήματα** που προκαλούνται από το διεθνές εμπόριο είναι:

1) η οικονομική πρόοδος μερικών χωρών εξαρτάται από την εξέλιξη των εξαγωγών τους και έτσι είναι ευάλωτες στις διεθνείς οικονομικές συνθήκες

2) στο διεθνή εμπορικό ανταγωνισμό ευνοούνται περισσότερο οι αναπτυγμένες χώρες με αποτέλεσμα να διευρύνεται το χάσμα ανάμεσα στις αναπτυγμένες και στις μη αναπτυγμένες χώρες

3) στο διεθνή εμπορικό τομέα επικρατούν τα ισχυρά νομίσματα π.χ. δολάριο Η.Π.Α., γιέν Ιαπωνίας, μάρκο Γερμανίας, με αποτέλεσμα να προκαλούνται σοβαρά νομισματικά και συναλλαγματικά προβλήματα στα κράτη

4) ο ανταγωνισμός στα πλαίσια του διεθνούς εμπορίου μπορεί να επιφέρει τον αφανισμό επιχειρήσεων.

10.2. Παράγοντες που επηρεάζουν το διεθνές εμπόριο

Οι παράγοντες που επηρεάζουν το διεθνές εμπόριο, θετικά και αρνητικά, διακρίνονται στους ειδικούς, που αφορούν κάθε χώρα και στους γενικούς, που αφορούν το σύνολο των κρατών.

α. Ειδικοί παράγοντες

α1. που επηρεάζουν **θετικά** το διεθνές εμπόριο:

- η ύπαρξη πλουτοπαραγωγικών πηγών και η αξιοποίησή τους για την πραγματοποίηση εξαγωγών.
- η άσκηση οικονομικής πολιτικής που επιτρέπει τη διενέργεια ελεύθερου εμπορίου.
- η ανάπτυξη καλών διακρατικών εμπορικών σχέσεων.
- η σύναψη οικονομικών συμβάσεων.
- η ένταξη σε διακρατικές οικονομικές ενώσεις.
- η άσκηση πολιτικής που να επιτρέπει και να ενθαρρύνει τις παραγωγικές επενδύσεις.
- η σχετικά κοντινή απόσταση ανάμεσα στις συναλλασσόμενες χώρες.

α2. που επηρεάζουν **αρνητικά** το διεθνές εμπόριο:

- η έλλειψη κινήτρων για εξαγωγικές επιχειρήσεις.
- η έλλειψη επενδύσεων.
- ο παραμερισμός του δευτερογενούς τομέα παραγωγής που στερεί τη χώρα από την παραγωγή εξαγώγιμων προϊόντων.
- η απουσία των ειδικών ευνοϊκών παραγόντων που αναφέρθηκαν πιο πάνω.

β. Γενικοί παράγοντες

β1. που επηρεάζουν **θετικά** το διεθνές εμπόριο:

- η διεθνής ειρήνη.
- η τεχνολογική ανάπτυξη.
- η ανάπτυξη των μεταφορών.
- η αύξηση του πληθυσμού της γης.
- η άμβλυνση των πολιτικών διαφορών των κρατών.
- η παροχή βοήθειας των Διεθνών Οργανισμών π.χ. Ο.Η.Ε. προς τις φτωχές χώρες.
- η πολιτιστική εξέλιξη.
- η αλλαγή των συνθηκών και συνηθειών.

β2. που επηρεάζουν **αρνητικά** το διεθνές εμπόριο:

- η παγκόσμια οικονομική ύφεση που άρχισε το 1973.
- η ύπαρξη διαφορετικών νομισμάτων.
- η ύπαρξη διαφορών στα μέτρα και στα σταθμά.
- η δημιουργία συνασπισμού επιχειρήσεων για την αποφυγή του μεταξύ του ανταγωνισμού.
- η απουσία ειρήνης.
- η εξάπλωση της φτώχειας.
- η εφαρμογή πολιτικής προστατευτισμού.

10.3. Πρόσωπα που παρεμβαίνουν στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές

Για τη διεκπεραίωση των διεθνών εμπορικών συναλλαγών ασχολούνται διάφορα πρόσωπα, φυσικά ή νομικά. Για τις υπηρεσίες που προσφέρουν δικαιούνται την είσπραξη αμοιβής που λέγεται προμήθεια. Το ύψος της προμήθειας καθορίζεται από τις επικρατούσες εμπορικές συνθήκες και από τη συμφωνία των ενδιαφερόμενων μερών.

Τα πρόσωπα αυτά είναι:

α. **Παραγγελιοδόχος**. Ο παραγγελιοδόχος αναλαμβάνει την εκτέλεση παραγγελιών από τρίτους και συμβάλλεται στο όνομά του, αλλά για λογαριασμό του αλλοδαπού εμπόρου. Ο παραγγελιοδόχος είναι υποχρεωμένος να τηρήσει μυστικό το όνομα αυτού που έδωσε την παραγγελία, εκτός και αν συμφωνήθηκε διαφορετικά. Η δραστηριότητά του είναι απαραίτητη, διότι γνωρίζει καλά τις εθνικές και διεθνείς αγορές. Είναι υποχρεωμένος να εκτελέσει αυτοπροσώπως την παραγγελία και να ενεργεί σύμφωνα με τις οδηγίες που λαμβάνει. Δικαιούται να ζητήσει από τον παραγγέλοντα, τα έξοδα στα οποία θα υποβληθεί για να εκτελέσει την παραγγελία και βεβαίως την προμήθειά του, μετά την εκτέλεση της παραγγελίας.

β. **Εμπορικός Αντιπρόσωπος**. Ο εμπορικός αντιπρόσωπος, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ενεργεί ως αντιπρόσωπος αλλοδαπής επιχείρησης για να εισαχθούν προϊόντα αυτής στη χώρα του.

Η εμπορική αντιπροσωπεία πραγματοποιείται με τη σύναψη σύμβασης, μεταξύ της αλλοδαπής επιχείρησης και του εμπορικού αντιπροσώπου και στην οποία αναγράφονται:

- ✓ η διάρκεια της αντιπροσώπευσης
- ✓ τα προϊόντα που είναι αντικείμενο εμπορίας
- ✓ τα δικαιώματα του αντιπροσώπου
- ✓ ο τρόπος οργάνωσης των πωλήσεων
- ✓ η προμήθεια του αντιπροσώπου
- ✓ ο τρόπος καταβολής της προμήθειας κ.λπ.

Επειδή το επάγγελμα του εμπορικού αντιπροσώπου είναι σημαντικό και με διεθνή εμβέλεια, συστάθηκε διεθνής οργάνωση εμπορικών αντιπροσώπων (International League of Commercial Travellers and Agents), με έδρα τη Βέρνη της Ελβετίας.

γ. **Μεσίτης**. Ο μεσίτης έχει ως έργο να διευκολύνει τη σύναψη αγοραπωλησιών που λαμβάνουν χώρα σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Όταν η μεσολάβησή του επιτύχει, δικαιούται να εισπράξει αμοιβή, που καλείται μεσιτεία, το ύψος της οποία υπολογίζεται ως ποσοστό στην αξία της συναλλαγής.

Στο ναυτιλιακό επάγγελμα δρουν οι **ναυλομεσίτες**. Με την ευρεία έννοια του όρου, είναι άτομα που ασχολούνται συστηματικά με τη μεσολάβηση για τη σύναψη συμβάσεων που έχουν σχέση με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Με τη στενή έννοια του όρου, είναι όλοι όσοι μεσολαβούν για τη σύναψη συμβάσεων ναύλωσης, δηλαδή φέρνουν σε επαφή τους εφοπλιστές ή τους πλοιοκτήτες με αυτούς που επιθυμούν να μεταφέρουν φορτία με πλοίο. Για τη μεσολάβησή τους εισπράττουν προμήθεια που ονομάζεται μεσιτεία και το ύψος της υπολογίζεται ως ποσοστό επί του συνολικού ναύλου. Επίσης στα ναυλοσύμφωνα περιλαμβάνεται η ρήτρα μεσιτείας με την οποία καθορίζεται το ύψος της μεσιτείας και ο τρόπος που θα γίνει η καταβολή της.

δ. **Περιοδεύων Υπάλληλος**. Είναι ο επαγγελματίας εκείνος που για να επιτύχει τη σύναψη συμφωνίας πώλησης αγαθών, για λογαριασμό της επιχείρησης στην οποία εργάζεται, επισκέπτεται τις διάφορες αγορές. Μεταξύ της επιχείρησης και του περιοδεύοντος υπαλλήλου συνάπτεται σύμβαση μίσθωσης υπηρεσιών, με την οποία ο περιοδεύων υπάλληλος, αναλαμβάνει έναντι αμοιβής την υποχρέωση να περιοδεύει στο εσωτερικό της χώρας ή στο εξωτερικό προκειμένου να προωθήσει τις πωλήσεις των προϊόντων της επιχείρησης.

στ. **Ναυτικός Πράκτορας**. Στο ναυτιλιακό χώρο δρα και ο ναυτικός πράκτορας, που είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο που αναλαμβάνει κατ' εντολή και για λογαριασμό του πλοιοκτήτη, την αντιπροσώπευσή του σε ορισμένο λιμάνι ή λιμάνια, για την εκτέλεση ορισμένων εργασιών σχετικών με το πλοίο.

10.4. Θεωρίες του Διεθνούς Εμπορίου

Στο διεθνές εμπόριο αναπτύχθηκαν δύο βασικές θεωρίες: Η θεωρία του προστατευτισμού και η θεωρία του ελεύθερου εμπορίου.

I. Η θεωρία του Προστατευτισμού

Ο προστατευτισμός έχει τις ρίζες του στον εμποροκρατισμό ή μερκαντιλισμό, θεωρία που αναπτύχθηκε στο διάστημα μεταξύ 16ου και 18ου αιώνα

και σύμφωνα με την οποία κάθε κράτος πρέπει να αυξάνει τον πλούτο του για να καταστεί οικονομικά ισχυρότερο, ανεξαρτήτως αν αυτή η επιδίωξη βλάπτει τα άλλα κράτη. Σύμφωνα με τον προστατευτισμό, το κράτος πρέπει να λαμβάνει δραστικά μέτρα που να αποκλείουν ή να περιορίζουν την εισαγωγή προϊόντων από άλλα κράτη, ώστε να μην ανταγωνίζονται τα εγχώρια προϊόντα. Ο προστατευτισμός είναι απόλυτος όταν απαγορεύει τις εισαγωγές προϊόντων και σχετικός όταν επιτρέπει αλλά στην ουσία εμποδίζει τις εισαγωγές προϊόντων.

Κυριότερος εκπρόσωπος του προστατευτισμού θεωρείται ο Φρίντριχ Γκέοργκ Λιστ, Γερμανός οικονομολόγος και πολιτικός (1789-1846). Ο Λιστ υποστήριζε ότι το ελεύθερο εμπόριο εμποδίζει την οικονομική ανάπτυξη ενός κράτους, όταν αυτή ξεπεράσει το στάδιο της πρωτόγονης γεωργικής παραγωγής. Γι' αυτό διακήρυξε ότι είναι ανάγκη να επιβάλλεται δασμολογική προστασία στη βιομηχανία για να μπορέσει να αναπτυχθεί.

Τα συνήθη επιχειρήματα υπέρ της θεωρίας του προστατευτισμού είναι:

1. Εξασφαλίζει τη συγκέντρωση χρήματος σε μία χώρα.
2. Διευκολύνει την αυτάρκεια σε μία χώρα.
3. Συντελεί στην αύξηση των ευκαιριών απασχόλησης.
4. Συμβάλλει στην εκβιομηχάνιση της οικονομίας.
5. Συμβάλλει στην ανάπτυξη των κλάδων της οικονομίας που προστατεύει.

Τα επιχειρήματα κατά της θεωρίας αυτής είναι:

1. Ζημιώνει την εθνική παραγωγή, την κρατά έξω από τον ανταγωνισμό και τον εκσυγχρονισμό.
2. Αποβαίνει σε βάρος των καταναλωτών, καθώς δεν επιτρέπει την επάρκεια προϊόντων και την ύπαρξη "καλών τιμών".
3. Ευνοεί τα μονοπώλια και τα ολιγοπώλια.

ΙΙ. Η θεωρία του Ελεύθερου Εμπορίου

Η θεωρία του ελεύθερου εμπορίου δέχεται ότι δεν πρέπει να υπάρχουν διοικητικά μέτρα που να εμποδίζουν τη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου. Σύμφωνα με τη θεωρία αυτή, όσο λιγότερα εμπόδια παρεμβάλλονται στις εμπορικές σχέσεις των κρατών τόσο αποδοτικότερα χρησιμοποιούνται οι πλουτοπαραγωγικοί πόροι της γης, με αποτέλεσμα να βελτιώνεται το βιοτικό επίπεδο των λαών.

Η διεξαγωγή του ελεύθερου εμπορίου επιτρέπει σε κάθε χώρα να εισάγει το προϊόν από τη χώρα όπου αυτό βρίσκεται σε αφθονία, σε καλύτερη ποιότητα και με χαμηλότερο κόστος.

Τα επιχειρήματα υπέρ της θεωρίας του ελεύθερου εμπορίου είναι:

1. Συμβάλλει στην ειδικοποίηση της παραγωγής, τον καταμερισμό των έργων και την εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων ορισμένων κλάδων.
2. Συντελεί στην ικανοποίηση των ανθρώπινων αναγκών τόσο σε κρατικό, όσο και σε διεθνές επίπεδο.
3. Εξασφαλίζει την ανύψωση του βιοτικού επιπέδου των λαών.
4. Προάγει συνολικά την παγκόσμια οικονομία.
5. Διευκολύνει την εξαγωγή και κατανάλωση προϊόντων που δεν είναι δυνατόν να καταναλωθούν από μία χώρα. π.χ. κακάο, καφές κλπ.
6. Διευκολύνει την εισαγωγή και κατανάλωση προϊόντων που δεν παράγονται από μια χώρα.

10.5. Λειτουργία του Διεθνούς Εμπορίου

Το διεθνές εμπόριο λειτουργεί κανονικά, όταν η ζήτηση και η προσφορά των αγαθών είναι παγκόσμια, ελεύθερη και ακώλυτη και οι τιμές των αγαθών διαμορφώνονται ελεύθερα από τους νόμους της αγοράς. Κάθε παρεκτροπή προκαλεί ανωμαλία στη λειτουργία του διεθνούς εμπορίου. Μία τέτοια ανωμαλία είναι η ύπαρξη διεθνών μονοπωλίων.

10.6. Μονοπώλιο

Μονοπώλιο είναι η μορφή της αγοράς, όπου ένας μόνο προσφέρει το αγαθό στην αγορά, ενώ πολλοί επιθυμούν να το προμηθευτούν. Στο μονοπώλιο ο πωλητής καθορίζει, όπως θέλει, την τιμή του αγαθού, την ποσότητα παράδοσης, τον τρόπο πληρωμής κ.λπ. Μπορεί βέβαια να προβαίνει σε διακρίσεις ανάλογα με διάφορα κριτήρια π.χ. ποσοτικά, γεωγραφικά. Τότε πρόκειται για το λεγόμενο διακριτικό μονοπώλιο. Όταν το μονοπώλιο δρα σε διεθνές επίπεδο γίνεται διεθνές μονοπώλιο. Διεθνές Μονοπώλιο είναι ο Οργανισμός Πετρελαιοεξαγωγικών Κρατών (Organization of Petroleum Exporting Countries-O.P.E.C.) που απαριθμεί δεκατρία (13) μέλη και καθορίζει την ποσότητα παραγωγής πετρελαίου και την τιμή πώλησης.

Τη μονοπωλιακή εκμετάλλευση της αγοράς προσπαθούν να επιτύχουν μεγάλοι κεφαλαιουχικοί συνασπισμοί. Είναι συνενώσεις μεγάλων επιχειρήσεων και έχουν σκοπό να επιτύχουν τον έλεγχο της παραγωγής και της τιμής ορισμένων προϊόντων στην εσωτερική και διεθνή αγορά.

10.7. Πολυεθνική Εταιρεία

Το κύριο οικονομικό φαινόμενο μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο είναι η ταχύτατη εξάπλωση των Πολυεθνικών Επιχειρήσεων. Πολυεθνικές επιχειρήσεις είναι εκείνες που αναπτύσσουν τη δραστηριότητα τους σε περισσότερες από μία χώρες. Είναι επιχειρήσεις με μεγάλη οικονομική επιφάνεια που συνήθως έχουν ως έδρα τους μία πολύ αναπτυγμένη βιομηχανική χώρα, και θυγατρικές επιχειρήσεις παραγωγής, εμπορίας ή αντιπροσώπευσης σε διάφορες άλλες χώρες.

Η Πολυεθνική Εταιρεία (Multinational Corporation), ή αλλιώς μητρική, εξασκεί έλεγχο στην πολιτική των θυγατρικών της και χαράσσει τη στρατηγική στις βασικές λειτουργίες παραγωγής, χρηματοδότησης, εμπορίας κ.λπ.

Τα κυριότερο χαρακτηριστικά της είναι:

α) το τεράστιο μέγεθος,

β) η μεγάλη οικονομική δύναμη,

γ) η κυκλοφορία μετοχών της σε διάφορα Χρηματιστήρια διεθνώς,

δ) η αναζήτηση κατάλληλων αγορών για επέκταση (φθηνό εργατικό δυναμικό, πρώτες ύλες, μεγάλη και "ελεύθερη" αγορά, κ.λπ.),

ε) η ύπαρξη της μητρικής και θυγατρικών εταιρειών

στ) ο κύκλος εργασιών ύψους πολλών δισεκατομμυρίων δολαρίων.

Στην κριτική που ασκείται σχετικά με τη δράση των πολυεθνικών εταιρειών έχουν καταγραφεί επιχειρήματα υπέρ και κατά της εξάπλωσής τους. Ορισμένα απ' αυτά είναι:

Υπέρ

α) εισροή συναλλάγματος, σε αναπτυσσόμενες ή λιγότερο αναπτυγμένες χώρες μέσω της πραγματοποίησης επενδύσεων,

β) μείωση της ανεργίας και υποαπασχόλησης του εργατικού δυναμικού,

γ) συμβολή στο βιομηχανικό εκσυγχρονισμό των μη αναπτυγμένων χωρών λόγω μεταφοράς τεχνολογίας και τεχνογνωσίας (Know How),

δ) συμβολή στη βελτίωση της ευημερίας και στην οικονομική ανάπτυξη των χωρών υποδοχής.

Κατά

α) κλείσιμο των ομοειδών επιχειρήσεων των χωρών υποδοχής, λόγω ανταγωνισμού,

β) δημιουργία μονοπωλίων και ολιγοπωλίων,

γ) εκμετάλλευση των μη αναπτυγμένων χωρών,

δ) πιθανή πολιτική εξάρτηση των χωρών υποδοχής,

ε) ρύπανση και μόλυνση των χωρών υποδοχής λόγω μη χρήσης "καθαρής" (και επομένως δαπανηρής) τεχνολογίας.

Είναι γεγονός ότι τα συμφέροντα των πολυεθνικών εταιρειών, που αποσκοπούν στη μεγιστοποίηση των κερδών τους και της οικονομικής τους δύναμης, και τα συμφέροντα των κρατών υποδοχής, που αποσκοπούν στην οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική ευημερία, συχνά συγκρούονται.

Αποτέλεσμα αυτών των συγκρούσεων είναι, άλλοτε μεν οι πολυεθνικές να επιβάλλουν μο-

νομερώς τους δικούς τους όρους, και άλλοτε οι κυβερνήσεις να αντιδράσουν έντονα με δυσμενή αποτελέσματα σε βάρος των πολυεθνικών. Αποτέλεσμα είναι π.χ. α) η διεθνής επενδυτική απομόνωση ορισμένων πολυεθνικών που προσπάθησαν να εκμεταλλευτούν κάποια χώρα, β) η οριστική τους αποχώρηση από τη χώρα υποδοχής, γ) η αποπομπή τους από την ίδια τη χώρα, π.χ. η αποπομπή της Coca Cola και της IBM από την Ινδία, δ) η εθνικοποίηση των θυγατρικών των πολυεθνικών εταιρειών, π.χ. το Περού το 1968 εθνικοποίησε την International Petroleum Company.

Σήμερα, προκειμένου να προλάβουν τέτοιες καταστάσεις οι χώρες υποδοχής λαμβάνουν διάφορα προληπτικά μέτρα ή υιοθετούν και μορφές συνεργασίας με τις πολυεθνικές εταιρείες, δηλαδή συμμετοχής του κράτους στην επένδυση (Joint Venture) π.χ. η Ιαπωνία και το Μεξικό.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Διεθνές εμπόριο είναι το σύνολο του εξωτερικού εμπορίου (εισαγωγών και εξαγωγών) όλων των χωρών της γης. Για την πραγματοποίηση των εμπορικών δραστηριοτήτων στο διεθνή χώρο απαιτείται η επικοινωνία των χωρών, δηλαδή η ύπαρξη διεθνών εμπορικών σχέσεων. Εμπόριο διεξαγόταν από την αρχαιότητα, από λαούς (Φοίνικες, Έλληνες), που εμπορεύονταν στη Μεσόγειο και στις θάλασσες της ανατολής. Μέσω του διεθνούς εμπορίου τα κράτη ικανοποιούν τις ανάγκες τους και αξιοποιούν τα φυσικά και τεχνικά πλεονεκτήματά τους. Τις εμπορικές σχέσεις μεταξύ των κρατών επηρεάζουν πολλοί παράγοντες, γενικοί αλλά και ειδικοί κατά περίπτωση, που μπορεί να οδηγήσουν σε αύξηση των εμπορικών συναλλαγών, αλλά και στον περιορισμό, ή και στη διακοπή τους.

Για τη διευκόλυνση των διεθνών εμπορικών συναλλαγών, δραστηριοποιούνται στο χώρο πολλά πρόσωπα, τα οποία γνωρίζουν την τοπική αγορά, όπως ο παραγγελιοδόχος, ο μεσίτης, ο ναυλομεσίτης, ο εμπορικός αντιπρόσωπος, ο περιοδεύων υπάλληλος κ.λπ.

Πολλοί θεωρητικοί διατύπωσαν θεωρίες άλλοτε υπέρ και άλλοτε κατά της διενέργειας διεθνούς εμπορίου. Οι δύο σημαντικότερες θεωρίες είναι η θεωρία του ελεύθερου εμπορίου, που υποστηρίζει την απελευθέρωση των εμπορικών συναλλαγών από την κρατική παρέμβαση, και η θεωρία του προστατευτισμού, που υποστηρίζει την αναγκαιότητα της παρέμβασης του κράτους, προκειμένου να αποφεύγονται εκτροπές και ανωμαλίες. Μια τέτοια ανωμαλία είναι η ύπαρξη διεθνών μονοπωλίων, που συχνά εμφανίζονται και με τη μορφή μεγάλων πολυεθνικών επιχειρήσεων.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Ποιες είναι οι ωφέλειες που μπορεί να προκύψουν από τη λειτουργία του διεθνούς εμπορίου;
2. Ποια είναι τα μειονεκτήματα που προκύπτουν από τη λειτουργία του διεθνούς εμπορίου;
3. Σχολιάστε την άποψη ότι ο ανταγωνισμός που αναπτύσσεται στα πλαίσια άσκησης του διεθνούς εμπορίου μπορεί να επιφέρει τον αφανισμό επιχειρήσεων.
4. Πώς δραστηριοποιείται στο ναυτιλιακό χώρο ο ναυλομεσίτης;
5. Τι είναι ο ναυτικός πράκτορας;
6. Αναφερθείτε στα επιχειρήματα υπέρ του ελεύθερου εμπορίου.
7. Αναφερθείτε στα επιχειρήματα υπέρ του προστατευτισμού.
8. Συζητήστε τις επιπτώσεις από τον περιορισμό της παραγόμενης ποσότητας πετρελαίου, από τα κράτη μέλη του Ο.Π.Ε.Κ., στη ναυτιλιακή, αλλά και γενικότερα στη διεθνή οικονομική δραστηριότητα.
9. Ποια είναι τα χαρακτηριστικά μιας πολυεθνικής εταιρείας;
10. Με ποιους τρόπους μπορεί ένα κράτος να "αμυνθεί" στις πιέσεις μιας πολυεθνικής εταιρείας;

11 ΕΘΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ναυτιλία αποτελεί βασικό μοχλό για την οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη μιας χώρας, με τη διακίνηση του εμπορίου και των συναλλαγών σ' όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης, με την εισροή συναλλάγματος και την προσφορά χιλιάδων θέσεων εργασίας. Κατέχει ένα από τους υψηλότερους δείκτες παραγωγικότητας στην ανάλυση των οικονομικών μεγεθών. Η ναυτιλία συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη των λαών αλλά και στην πολιτιστική τους εξέλιξη.

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Με ποιο τρόπο συμβάλλει η ναυτιλία στην οικονομική ανάπτυξη των λαών;
- Με ποιο τρόπο συμβάλλει η ναυτιλία στην πολιτιστική εξέλιξη των λαών;
- Ποιοι είναι οι παράγοντες που επηρεάζουν την ανάπτυξη της ναυτιλίας;

ΕΘΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ακούγοντας τον όρο ναυτιλία αμέσως ο νους πηγαίνει σε μία πληθώρα εννοιών όπως: πλοιοκτήτες - πλοία - ναυτικός - ναυπηγείο - θάλασσα - θαλάσσιο περιβάλλον - ναυτικοί πράκτορες - λιμάνια - φορτωτές - τροφοδότες - ναυλωτές - ναυτιλιακό συνάλλαγμα - ναυτιλιακές εταιρείες- εφοπλιστές - ασφαλιστές - επιθεωρητές πλοίων- ναυτιλιακή χρηματοδότηση - Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας - Λιμενικό Σώμα - Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) κ.λπ.

Ναυτιλία και Τουρισμός είναι έννοιες αλληλένδετες για τη χώρα μας και αποτελούν δύο βασικούς πλουτοπαραγωγικούς-συναλλαγματοφόρους τομείς της Εθνικής μας Οικονομίας. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρευσε στη χώρα μας το 1995, σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος ανήλθε στο ποσό των 2.189.771.000 δολαρίων Η.Π.Α.

Η ναυτιλία αποτελεί βασικό μοχλό για την οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη της χώρας, με τη διακίνηση του εμπορίου και των συναλλαγών σ' όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης, με την εισροή συναλλάγματος και την προσφορά χιλιάδων θέσεων εργασίας. Κατέχει έναν από τους υψηλότερους δείκτες παραγωγικότητας στην ανάλυση των οικονομικών μεγεθών.

Η ναυτιλία συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη των λαών, διότι:

α. εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο,

β. συνδέει τα λιμάνια μίας χώρας ή κρατών και τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα,

γ. συντελεί στην αύξηση του εθνικού εισοδήματος (ναύλοι που εισπράττονται σε ξένο συνάλλαγμα για τη μεταφορά φορτίων τρίτων χωρών, εισρέουν ως ναυτικό συνάλλαγμα),

δ. προσφέρει θέσεις απασχόλησης στο εργατικό δυναμικό της χώρας και, πολλές φορές, στο εργατικό δυναμικό άλλων χωρών (απασχόληση αλλοδαπών),

ε. δημιουργεί άλλες οικονομικές δραστηριότητες - άμεσες και έμμεσες της ναυτιλίας - όπως ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, παραγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού, ναυλώσεις, μεσιτεία, ασφάλιση, εταιρείες τεχνικού ελέγχου κ.λπ.

Επίσης η ναυτιλία συμβάλλει στην πολιτιστική εξέλιξη των λαών, διότι το πλοίο και οι άνθρωποί του αποτελούν τον κυριότερο παράγοντα διάδοσης ιδεών και εθίμων, καθώς στη διάρκεια ενός ταξιδιού το πλοίο προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών κρατών και το πλήρωμα και οι επιβάτες του (επιβατηγά - τουριστικά) έρχονται σε επαφή με διαφορετικούς λαούς. Αναπτύσσεται έτσι μία σημαντική αμφίδρομη πολιτισμική σχέση, η οποία επηρεάζει και διαμορφώνει νέες διαπολιτισμικές μορφές προσέγγισης των λαών. Πάντοτε η θάλασσα υπήρξε πολιτισμικός διάδρομος και γι' αυτό το λόγο οι πολιτισμοί αναπτύχθηκαν σε παράκτιες περιοχές και ιδιαίτερα στη Μεσόγειο που θεωρείται το λίκνο του πολιτισμού.

Παρατηρείται το φαινόμενο στην ιστορική διάρκεια της ανθρώπινης παρουσίας στη γη, μικρές χώρες - Ελλάδα, Νορβηγία, Ολλανδία - να αναπτύσσουν σπουδαία ναυτιλία και μεγάλες χώρες - Κίνα, Γαλλία - να έχουν μικρότερη αναλογικά ναυτιλία. Από την παρατήρηση αυτή συνάγεται ότι για την ανάπτυξη της ναυτιλίας δεν παίζει μόνο ρόλο ο οικονομικός παράγοντας. Σπουδαίο ρόλο έχει παίξει η ναυτική παράδοση. Ο Άγγλος ναύαρχος Κάννιγκαμ είπε: " ένα θωρηκτό φτιάχνεται σε δύο χρόνια, μία ναυτική παράδοση χρειάζεται διακόσια ". Σεβασμός στην παράδοση δεν σημαίνει περιφρόνηση της τεχνολογίας και επιστροφή στον ατμό αλλά σημαίνει τη διατήρηση της συνοχής των γενεών και τη γονιμοποιό επαφή

με τις ξένες δημιουργίες. "Ένας λαός που έχει χάσει την παράδοσή του είναι σαν τον άνθρωπο που έχει χαμένο το μνημονικό του" τονίζει ο Φώτης Κόντογλου. Πολύ περισσότερο αυτό συμβαίνει στη ναυτική παράδοση που είναι το υπόβαθρο πάνω στο οποίο οικοδομείται κάθε νέο ναυτιλιακό δημιούργημα, η ασφαλής γέφυρα που ενώνει το παρελθόν με το παρόν και το μέλλον.

Η ναυτιλία ως κλάδος της οικονομίας παρουσιάζει έντονη ιδιομορφία, η οποία συνίσταται στην παγκοσμιότητα του χαρακτήρα της. Η ναυτιλία, ακριβώς από την ίδια τη φύση της έχει διεθνή χαρακτήρα, διέπεται από κανονισμούς, συμβάσεις, αποφάσεις που λαμβάνονται στο διεθνές επίπεδο, αντλεί πόρους και κεφάλαια από τη διεθνή χρηματαγορά, γεγονότα - πολεμικά ή οικονομικά - που λαμβάνουν χώρα σε διάφορα σημεία της γης επηρεάζουν τη ναυτιλία και των πλέον απομακρυσμένων κρατών. Επίσης στη ναυτιλία παρουσιάζεται έντονος ανταγωνισμός και γι' αυτό στην άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής λαμβάνονται υπόψη οι όροι του διεθνούς ανταγωνισμού. Σχηματικά θα μπορούσε να λεχθεί ότι οι παράγοντες που επηρεάζουν την ανάπτυξη της ναυτιλίας είναι:

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ		
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ	**ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΙ**	**ΙΣΤΟΡΙΚΟΙ**
➢ Εθνικό εμπόριο	➢Γεωγραφική θέση	➢Ναυτική παράδοση
➢Χρηματοδότηση	➢Νησιωτικός Χαρακτήρας	➢Απειλές
➢ Ναυπηγική Βιομηχανία	➢Στενότητα φυσικών πόρων	
➢Ασφαλιστική κάλυψη		
➢ Ανταγωνιστική Ικανότητα		

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ 12

Οι πλοιοκτήτες, οι ναυτικοί, αλλά και το κράτος αποτελούν τους βασικούς παράγοντες που παραδοσιακά συνετέλεσαν στην εμφάνιση και ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Σήμερα όμως έχουν εμφανισθεί και πολλά άλλα επαγγέλματα ναυτιλιακού χαρακτήρα που εξασφαλίζουν την ομαλή λειτουργία του ναυτιλιακού τομέα.

Στο κεφάλαιο αυτό θα γνωρίσετε ορισμένα βασικά στοιχεία που αφορούν την ελληνική εμπορική ναυτιλία καθώς και τη θέση του ελληνόκτητου στόλου στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο.

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποιοι είναι οι παράγοντες που συντελούν στην ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας;
- Ποια είναι η θέση του ελληνικού εμπορικού στόλου σε σχέση με τον Παγκόσμιο;
- Ανήκει ο εμπορικός στόλος της Ελλάδας στις δέκα (10) μεγαλύτερες ναυτιλιακές χώρες του κόσμου;

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

12.1. Φορείς της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Τρεις παράγοντες παραδοσιακά συνετέλεσαν στην εμφάνιση και ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Οι πλοιοκτήτες, που διαθέτουν τα κεφάλαιά τους για τη ναυπήγηση πλοίων και αναλαμβάνουν τον επιχειρηματικό κίνδυνο ναυτιλιακής δραστηριότητας, οι ναυτικοί, που, με την πνευματική και σωματική τους εργασία, πραγματοποιούν τη θαλάσσια μεταφορά

ΠΙΝΑΚΑΣ 3. Εξέλιξη του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου, σε σχέση με τον παγκόσμιο εμπορικό στόλο, την 1η Ιουλίου 1986–1995 σε χιλιάδες κ.ο.χ.

Έτη	Παγκόσμιος εμπορικός στόλος		Δύναμη ελληνόκτητου εμπορικού στόλου[1]							
			ΣΥΝΟΛΟ			Εμπορικά πλοία υπό ελληνική σημαία			Εμπορικά πλοία υπό ξένη σημαία[2]	
				Χωρητικότητα			Χωρητικότητα			
	αριθμός πλοίων	κ.ο.χ.	αριθμός πλοίων	κ.ο.χ.	αναλογία %	αριθμός πλοίων	κ.ο.χ.	αναλογία %	αριθμός πλοίων	κ.ο.χ
1986	75.266	404.910	2.614	32.965	8,1	2.312	27.523	83,5	02	5.442
1987	75.240	403.498	2.319	27.834	6,9	2.089	23.243	83,5	230	4.591
1988	75.680	403.406	2.260	26.090	6,5	2.043	21.926	84,0	217	4.164
1989	76.100	410.481	2.186	24.873	6,1	2.010	21.319	85,7	176	3.554
1990	78.336	423.627	2.169	23.749	5,6	2.000	20.920	88,1	169	2.829
1991	80.030	436.027	2.187	25.257	5,8	2.039	22.927	90,8	148	2.330
1992	79.726	445.168	2.235	26.822	6,0	2.081	24.467	91,2	154	2.355
1993	80.655	457.915	2.306	32.087	7,0	2.166	29.672	92,5	140	2.415
1994	80.676	475.859	2.280	32.709	6,9	2.149	30.536	93,3	131	2.173
1995	82.890	490.662	2.257	32.174	6,6	2.128	29.863	92,8	129	2.311

ΠΗΓΗ: για τον Παγκόσμιο εμπορικό στόλο, Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables
για τα εμπορικά πλοία υπό ελληνική σημαία, η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος (Ε.Σ.Υ.Ε.)
για τα ελληνικής πλοιοκτησίας πλοία υπό ξένη σημαία, το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.)

[1] *περιλαμβάνονται πλοία 100 κ.ο.χ. και άνω*

[2] *περιλαμβάνονται τα συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ. πλοία*

ΠΙΝΑΚΑΣ 4. Κατανομή της δύναμης του παγκόσμιου εμπορικού στόλου και του στόλου των 10 μεγαλύτερων ναυτιλιακών χωρών, κατά κυριότερες κατηγορίες πλοίων, την 31η Δεκεμβρίου 1995 (πλοία 100 κ.ο.χ, και άνω)

Χώρες	ΣΥΝΟΛΟ	Δεξαμενόπλοια[3]	Φορτηγά μεταλλοφόρα και χύδην φορτίου[4]	Φορτηγά γενικού φορτίου[5]	Αλιευτικά[6]	Λοιπά
Παγκόσμιος εμπορικός στόλος	490.662,1	143.520,6	151.694,3	57.435,2	13.347,9	124.664,1
Γαλλία	4.194,3	2.018,5	291,4	156,3	118,8	1.609,3
Ελλάδα	29.434,7	12.835,6	12.794,9	1.158,9	31,4	2.613,9
Ρωσία	15.273,4	2.306,3	1.768,4	4.461,7	4.351,9	2.385,1
Ηνωμένο Βασίλειο	6.715,5	1.987,3	488,0	297,8	146,7	3.795,7
Η.Π.Α.	12.760,8	3.987,2	1.513,3	352,3	798,2	6.109,8
Ιαπωνία[7]	19.913,2	6.032,9	5.444,9	955,3	668,8	6.811,3
Ιταλία	6.699,5	1.955,6	1.535,0	212,6	44,6	2.915,7
Λιβερία	59.800,7	29.001,9	16.373,2	1.796,3	68,8	12.560,5
Νορβηγία	21.550,9	8.778,7	4.009,9	1.673,9	283,2	6.805,2
Παναμάς	71.921,7	19.513,3	26.726,4	6.454,1	346,9	18.881,0
Λοιπές χώρες	242.397,4	55.103,3	80.748,9	39.916,0	6.488,6	60.140,6

ΠΗΓΗ: Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables

και το *κράτος*, το οποίο, μέσω του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ως διοικητικού φορέα της Εμπορικής Ναυτιλίας, θέτει το νομικό πλαίσιο λειτουργίας και διαχείρισης της ναυτιλιακής δραστηριότητας σε οποιαδήποτε μορφή της.

Σήμερα όμως εμφανίζονται και διάφορα άλλα επαγγέλματα ναυτιλιακού χαρακτήρα που παρέχουν υπηρεσίες στην ξηρά αλλά στοχεύουν στην εξυπηρέτηση και καλή λειτουργία του πλοίου (ναυτικοί πράκτορες, ναυλομεσίτες, τροφοδότες, εταιρείες τεχνικού ελέγχου, εταιρείες ναυτιλιακού εξοπλισμού, τράπεζες ναυτιλιακής χρηματοδότησης κ.λπ.) και ασφαλώς συμμετέχουν και συμβάλλουν στην ανάπτυξη της ναυτιλίας.

12.2. Η διεθνής θέση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας

Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της Ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι ασχολείται με το διαμετακομιστικό εμπόριο, δηλαδή προσφέρει τις υπηρεσίες της για τη μεταφορά φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών. Συνέπεια αυτού του γεγονότος είναι ο άμεσος επηρεασμός της από γεγονότα και παράγοντες που λαμβάνουν χώρα σε πεδία

[3] *περιλαμβάνονται μόνο τα oil tankers*

[4] *περιλαμβάνονται τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών*

[5] *περιλαμβάνονται τα πλοία κοντέινερς και διάφορα φορτηγά*

[6] *περιλαμβάνονται τα πλοία επεξεργασίας ιχθύων και τα πλοία μεταφοράς*

[7] *δεν περιλαμβάνονται τα πλοία των Μεγάλων Λιμνών*

εκτός Ελλάδος και μάλιστα σε πολύ μακρινές αποστάσεις.

Επίσης, ένα άλλο χαρακτηριστικό γνώρισμα της Ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι τα πλοία του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου φέρουν τη σημαία είκοσι πέντε (25) διαφορετικών κρατών - Ελληνική, Μάλτας, Λιβερίας, Κύπρου, Ονδούρας, Παναμά κ.λπ. Πολλά περιοδικά, ιδιαίτερα κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κάνουν λόγο για την Ελληνική ναυτιλία, όπως το Γαλλικό LE MARIN με τον τίτλο "ένας στόλος με παγκόσμια ακτινοβολία", αναφέροντας ότι ένα στα τέσσερα πλοία της Ευρωπαϊκής Ένωσης φέρει Ελληνική σημαία.

Είναι γεγονός ότι για την Ελλάδα η θάλασσα εδώ και 5.000 χρόνια παίζει αποφασιστικό ρόλο στη διαμόρφωση των ιστορικών, κοινωνικών και πνευματικών πεπρωμένων της φυλής. Έτσι δημιουργήθηκε η ναυτική παράδοση των Ελλήνων χάρη στην οποία δηλώνουμε την παρουσία μας σε όλα τα λιμάνια του κόσμου και διαμορφώνουμε τον δικό μας τρόπο ζωής, που είναι η ταυτότητά μας.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ 13

Η ναυτιλιακή επιχείρηση παρέχει υπηρεσίες που έχουν σχέση με το θαλάσσιο χώρο. Η ναυτιλιακή επιχείρηση λειτουργεί σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον με συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού, παρέχοντας υπηρεσίες διεθνούς χαρακτήρα.

Στο κεφάλαιο αυτό θα μάθουμε τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής επιχείρησης, τον τρόπο οργάνωσης και τα βασικά τμήματά της.

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποια είναι η λειτουργία του τμήματος προμηθειών μιας ναυτιλιακής επιχείρησης;
- Με τι ασχολείται το τμήμα ναυλώσεων μιας ναυτιλιακής επιχείρησης;
- Με τι ασχολείται το τμήμα Πληρωμάτων μιας ναυτιλιακής επιχείρησης;

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

13.1. Έννοια

Η ναυτιλιακή επιχείρηση παρέχει υπηρεσίες που έχουν σχέση με το θαλάσσιο χώρο. Ως οικονομική μονάδα προσπαθεί να συνδυάσει, με τον ορθολογικότερο τρόπο, το κεφάλαιο και την εργασία με σκοπό το κέρδος. Η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών δεν περιορίζεται από σύνορα και η ναυτιλιακή επιχείρηση λειτουργεί σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον με συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού. Οι δραστηριότητες της ναυτιλιακής επιχείρησης αναπτύσσονται σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης και οι χρήστες των υπηρεσιών της εναλλάσσονται μεταξύ των κρατών.

Η λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης επηρεάζεται από πολλούς και διαφορετικούς παράγοντες, όπως οικονομικούς, κοινωνικούς, πολιτικούς και από έκτακτα γεγονότα, όπως πολέμους, αποκλεισμούς, κακή παραγωγή κ.λπ.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση, επειδή ακριβώς επηρεάζεται από καταστάσεις που είναι απρόβλεπτες και που λαμβάνουν χώρα στο διεθνή χώρο πρέπει να διακρίνεται για την καλή οργάνωση και λειτουργία της. Βεβαίως η οργάνωση της ναυτιλιακής επιχείρησης εξαρτάται από το είδος των υπηρεσιών που παρέχει, από το μέγεθος του στόλου των πλοίων της, από την έδρα της επιχείρησης και από το στελεχιακό δυναμικό της. Η αποτελεσματικότητα της επιχείρησης εξαρτάται από την ικανότητά της να προσαρμόζεται στις συνθήκες του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος που εύκολα μεταβάλλεται.

13.2. Ιδιομορφία της ναυτιλιακής επιχείρησης

Η ναυτιλιακή επιχείρηση διαφέρει από κάθε άλλη οικονομική δραστηριότητα. Οι υπηρεσίες που προσφέρει η ναυτιλιακή επιχείρηση μέσα από τα πλοία της έχουν διεθνή χαρακτήρα. Τα πλοία κινούνται σε όλα τα σημεία της γης, σε αντίθεση με τη σταθερότητα του εργοστασίου ή της εμπορικής επιχείρησης. Επίσης υφίσταται ένα συνεχή ανταγωνισμό που λειτουργεί σε παγκόσμιο επίπεδο και δεν υπόκειται σε κρατικές παρεμβάσεις. Το κόστος των υπηρεσιών της ναυτιλιακής επιχείρησης δεν είναι δυνατόν να προϋπολογισθεί με ακρίβεια, διότι τα στοιχεία που το συνθέτουν. π.χ. καύσιμα, μισθοί, εφόδια, λιμενικά τέλη, δαπάνες φορτοεκφόρτωσης κ.ά., υπόκεινται σε απρόβλεπτες διακυμάνσεις, τόσο χρονικά όσο και τοπικά. Επίσης ο ναύλος, δηλαδή το αντάλλαγμα που καταβάλλεται για τη θαλάσσια μεταφορά, δεν εξαρτάται από το κόστος αλλά διαμορφώνεται διεθνώς ανάλογα με τους νόμους της προσφοράς και της ζήτησης. Η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι διεθνής δραστηριότητα που λαμβάνει χώρα σε πλήρως ανταγωνιστικό περιβάλλον.

13.3. Οργάνωση ναυτιλιακής επιχείρησης

Η οργανωτική δομή μιας ναυτιλιακής επιχείρησης εξαρτάται από το μέγεθός της, από τον τύπο των πλοίων που εκμεταλλεύεται, από την αντίληψη του ιδιοκτήτη της. Στόχος της οργάνωσης είναι η ορθολογικότερη εκμετάλλευση των πλοίων της επιχείρησης. Τα βασικά τμήματα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι:

- ✓**Το τμήμα της Γραμματείας**, το οποίο τηρεί το γενικό αρχείο της εταιρείας, διεκπεραιώνει την αλληλογραφία της εταιρείας και φροντίζει για την έγκαιρη αποστολή των εντύπων στα πλοία

- ✓**Το Τεχνικό τμήμα,** που παρακολουθεί τα πλοία της επιχείρησης από τεχνική άποψη ώστε αυτά να είναι σε επιχειρησιακή ετοιμότητα. Επίσης παρακολουθεί τη συντήρηση και επισκευή των πλοίων.
- ✓**Το τμήμα Προμηθειών,** που ασχολείται με τον εφοδιασμό των πλοίων σε τρόφιμα και υλικά.
- ✓**Το τμήμα Ασφαλίσεων,** που ασχολείται με την ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου και με τη διεκπεραίωση όλων των ασφαλιστικών διεκδικήσεων.
- ✓**Το Λογιστήριο,** που παρακολουθεί και καταγράφει την οικονομική κατάσταση της επιχείρησης.
- ✓**Το τμήμα Πληρωμάτων,** που επιλέγει τους ναυτικούς για τη στελέχωση των πλοίων.
- ✓**Το τμήμα Προσωπικού,** που επιλέγει τα πρόσωπα για τη στελέχωση της εταιρείας.
- ✓**Το τμήμα Ναυλώσεων,** που ασχολείται με την εξεύρεση ναύλων για τα πλοία της επιχείρησης.
- ✓**Το τμήμα Επιχειρήσεων,** που θεωρείται το βασικότερο τμήμα της ναυτιλιακής επιχείρησης και ασχολείται με την αποτελεσματική διαχείριση των πλοίων. Για να επιτευχθεί αυτό, συνεργάζεται άμεσα με όλα τα άλλα τμήματα της επιχείρησης.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ναυτιλιακή επιχείρηση παρέχει υπηρεσίες που έχουν σχέση με το θαλάσσιο χώρο. Λειτουργεί σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον, πλήρως ανταγωνιστικό, που επηρεάζεται από τις υπάρχουσες κοινωνικές, οικονομικές, πολιτικές συνθήκες, αλλά και από έκτακτα και αστάθμητα γεγονότα, όπως πολέμους, αποκλεισμούς, καιρικές συνθήκες που επηρεάζουν την παραγωγή κ.λπ.

Η μορφή οργάνωσης μιας ναυτιλιακής επιχείρησης εξαρτάται από το μέγεθός της, τον τύπο των πλοίων που εκμεταλλεύεται, τον ιδιοκτήτη κ.λπ. Τα συνηθέστερα τμήματα είναι η Γραμματεία, το Τεχνικό τμήμα, το τμήμα Προμηθειών, το τμήμα Ασφαλίσεων, το Λογιστήριο, το τμήμα Πληρωμάτων, το τμήμα Προσωπικού, το τμήμα Ναυλώσεων και το τμήμα Επιχειρήσεων.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Ποιες είναι οι αρμοδιότητες του τμήματος ασφαλίσεων μιας ναυτιλιακής επιχείρησης;
2. Ποιες οι αρμοδιότητες του τμήματος προμηθειών μιας ναυτιλιακής επιχείρησης;
3. Ποιο, κατά την άποψή σας, είναι το σημαντικότερο τμήμα για την επιβίωση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης που μεταφέρει πετρέλαιο;
4. Για ποιους λόγους η αποτελεσματικότητα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης εξαρτάται από την ικανότητά της να προσαρμόζεται στις διεθνείς οικονομικές συνθήκες;

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου

1 ΔΙΚΑΙΟ

Προκειμένου να επιτευχθεί η κοινωνική συμβίωση των ανθρώπων σε μια οργανωμένη κοινωνία θεσπίσθηκαν οι κανόνες δικαίου. Οι κανόνες αυτοί τίθενται από την πολιτεία με ορισμένη διαδικασία. Στην ενότητα αυτή θα μάθετε τι είναι δίκαιο, ποιες είναι οι πηγές του δικαίου, πώς ιεραρχούνται οι κανόνες του δικαίου, πως ερμηνεύονται οι κανόνες του δικαίου και ποιοι είναι οι κλάδοι του δικαίου.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

Δίκαιο
Κανόνας δικαίου
Πηγή του δικαίου
Ερμηνεία του δικαίου
Συνταγματικό Δίκαιο
Διοικητικό Δίκαιο
Ποινικό Δίκαιο
Δικονομικό Δίκαιο
Αστικό Δίκαιο
Εμπορικό Δίκαιο
Εργατικό Δίκαιο

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποια στοιχεία προσδιορίζουν την έννοια του δικαίου;
- Ποιες είναι οι πηγές του δικαίου;
- Πως ερμηνεύουμε τον κανόνα δικαίου;

1.1. Έννοια του Δικαίου

Δίκαιο είναι το σύνολο των υποχρεωτικών κανόνων που θεσπίζει το κράτος και οι οποίοι διέπουν τις σχέσεις των διάφορων προσώπων μεταξύ τους και τις σχέσεις των προσώπων με το ίδιο το κράτος.

Τα χαρακτηριστικά του δικαίου είναι:

α) το δίκαιο ρυθμίζει την εξωτερική συμπεριφορά των μελών μιας κοινωνίας. Το δίκαιο δεν το αφορούν οι εσωτερικές σκέψεις του ανθρώπου και η συνείδησή του.

β) οι κανόνες του δικαίου έχουν ετερόνομη προέλευση, δηλαδή επιβάλλονται στα μέλη μιας κοινωνίας από την πολιτεία.

γ) η υποχρεωτικότητα του κανόνα δικαίου. Οι κανόνες του δικαίου ρυθμίζουν εξαναγκαστικά την εξωτερική συμπεριφορά του ανθρώπου. Η μη συμμόρφωση σ' αυτούς συνεπάγεται διάφορες κυρώσεις, π.χ. φυλάκιση.

1.2. Πηγές και ιεράρχηση των κανόνων του Δικαίου

Ως πηγή του δικαίου εννοούμε την τυπική μορφή με την οποία εμφανίζονται οι κανόνες δικαίου. Οι πηγές διακρίνονται σε πρωτογενείς ή κύριες και σε δευτερογενείς ή βοηθητικές.

Πρωτογενείς πηγές είναι οι νόμοι, τα έθιμα, οι γενικά παραδεκτοί κανόνες του διεθνούς δικαίου και το κοινοτικό δίκαιο.

Δευτερογενείς πηγές είναι οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας, τα συναλλακτικά και τα χρηστά ήθη.

Οι κανόνες δικαίου ιεραρχούνται. Ο ανώτερος κανόνας δικαίου σ' ένα κράτος είναι το Σύνταγμα. Ακολουθούν οι γενικά παραδεκτοί κανόνες του Διεθνούς Δικαίου, ο Νόμος, το Προεδρικό Διάταγμα, η Υπουργική απόφαση και οι αποφάσεις διαφόρων άλλων πολιτειακών οργάνων. Για να εφαρμοστεί ένας κανόνας δικαίου πρέπει να απορρέει από ανώτερο ιεραρχικά κανόνα και να μην έρχεται σε αντίθεση με αυτόν. Για παράδειγμα ένα Προεδρικό Διάταγμα δεν μπορεί να καταργήσει ένα Νόμο, ή μια Υπουργική απόφαση δεν μπορεί να καταργήσει ένα Προεδρικό Διάταγμα.

1.3. Ερμηνεία των κανόνων του Δικαίου.

Πολλές φορές συμβαίνει οι κανόνες δικαίου να είναι ασαφείς και να προκαλείται αμφιβολία ως προς το αληθινό νόημά τους. Τότε απαιτείται η εξακρίβωση του πραγματικού νοήματος και η διαδικασία αυτή λέγεται ερμηνεία του κανόνα δικαίου. Η ερμηνεία του κανόνα δικαίου διακρίνεται σε:

α) *αυθεντική* ερμηνεία, η οποία δίνεται από το νομοθετικό όργανο που εξέδωσε τον κανόνα δικαίου,

β) *επιστημονική* ερμηνεία, η οποία δίνεται από τους εφαρμοστές του δικαίου και είναι η συνηθέστερη.

Η επιστημονική ερμηνεία χρησιμοποιεί τις ακόλουθες μεθόδους:

α) *γραμματική* ερμηνεία, που αποβλέπει στο γράμμα του νόμου, δηλαδή βασίζεται στη γραμματική και συντακτική διατύπωση του κανόνα δικαίου.

β) *λογική* ερμηνεία, που αποβλέπει στο πνεύμα του νόμου, δηλαδή στην αναζήτηση του πραγματικού περιεχομένου του κανόνα δικαίου. Με αυτή

την μέθοδο, άλλοτε διευρύνεται το πραγματικό νόημα του κανόνα δικαίου, οπότε πρόκειται για διασταλτική ερμηνεία και άλλοτε περιορίζεται το περιεχόμενο του κανόνα δικαίου, οπότε αναφερόμαστε στη συσταλτική ερμηνεία.

γ) *αναλογική ερμηνεία*, η οποία εφαρμόζεται, όταν ο κανόνας δικαίου παρουσιάζει κενά, οπότε τα κενά αυτά καλύπτονται με ανάλογη εφαρμογή άλλου παρεμφερούς κανόνα δικαίου.

Οι κανόνες δικαίου διακρίνονται σε:

1. **Κανόνες Ενδοτικού Δικαίου**, όταν οι πολίτες μπορούν να ρυθμίσουν τις σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ τους, όπως αυτοί θέλουν, με την προϋπόθεση να τηρήσουν το βασικό πλαίσιο που θέτει η πολιτεία. Για παράδειγμα αναφέρονται οι όροι μιας μίσθωσης.
2. **Κανόνες Αναγκαστικού Δικαίου ή Δημόσιας Τάξης**, όταν οι πολίτες είναι υποχρεωμένοι να εφαρμόζουν κατά γράμμα τον κανόνα δικαίου. Για παράδειγμα αναφέρονται οι κανόνες δικαίου που εμπεριέχονται στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

1.4. Διακρίσεις του Δικαίου

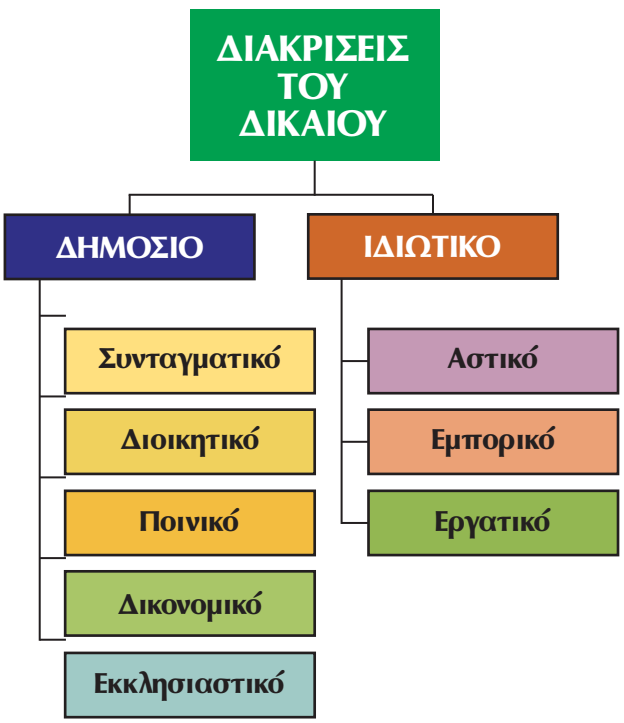
Το δίκαιο διακρίνεται σε εσωτερικό, δηλαδή το σύνολο των κανόνων δικαίου που εφαρμόζονται στα όρια ενός κράτους και στο διεθνές δίκαιο, δηλαδή το σύνολο των κανόνων δικαίου που διέπει τις σχέσεις μεταξύ των κρατών. Το εσωτερικό δίκαιο διακρίνεται σε δημόσιο δίκαιο, δηλαδή το σύνολο των κανόνων δικαίου που ρυθμίζει τις σχέσεις του κράτους προς τους πολίτες του και σε ιδιωτικό δίκαιο, που ρυθμίζει τις σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ των πολιτών του κράτους.

Το **Δημόσιο** Δίκαιο περιλαμβάνει τους ακόλουθους κλάδους:

1. το *Συνταγματικό* Δίκαιο, που ρυθμίζει τη μορφή, τη δομή και την οργάνωση του κράτους.
2. το *Διοικητικό* Δίκαιο, που αναφέρεται στη λειτουργία της Δημόσιας Διοίκησης και στις σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ Διοίκησης και διοικούμενων.
3. το *Ποινικό* Δίκαιο, που καθορίζει τις αξιόποινες πράξεις και τις αντίστοιχες κυρώσεις.
4. το *Δικονομικό* Δίκαιο, που αναφέρεται στη διαδικασία απονομής της δικαιοσύνης από τα δικαστήρια.
5. το *Εκκλησιαστικό* Δίκαιο, που ρυθμίζει την οργάνωση και τη λειτουργία της εκκλησίας και τις σχέσεις της με το κράτος.

Το **Ιδιωτικό** Δίκαιο περιλαμβάνει τους ακόλουθους κλάδους:

1. το *Αστικό* Δίκαιο, που ρυθμίζει τις σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ των πολιτών. Από το αστικό δίκαιο ορισμένες διατάξεις αυτονομήθηκαν και αποτέλεσαν νέους κλάδους του ιδιωτικού δικαίου που είναι:
2. το *Εμπορικό* Δίκαιο, που ρυθμίζει τις σχέσεις που αναπτύσσονται από αυτούς που ασκούν εμπορικές πράξεις και
3. το *Εργατικό* Δίκαιο, που ρυθμίζει τις σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ εργοδοτών και εργαζομένων.



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1. Διακρίσεις του Δικαίου

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το Δίκαιο τίθεται από την πολιτεία με τη μορφή κανόνων δικαίου. Οι κανόνες αυτοί βρίσκονται κυρίως στο νόμο και στο έθιμο. Υπεράνω όλων είναι το Σύνταγμα, ακολουθεί ο Νόμος, το Προεδρικό Διάταγμα, η Υπουργική Απόφαση και οι κανόνες που θεσπίζονται από άλλα πολιτειακά όργανα.

Το δίκαιο διακρίνεται σε Δημόσιο και Ιδιωτικό. Το Δημόσιο ρυθμίζει τις σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ του κράτους και των πολιτών. Κλάδοι του Δημοσίου δικαίου είναι το Συνταγματικό, το Διοικητικό, το Ποινικό, το Δικονομικό και το Εκκλησιαστικό Δίκαιο. Το Ιδιωτικό δίκαιο ρυθμίζει τις σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ των πολιτών. Κλάδοι του είναι το Αστικό, το Εργατικό και το Εμπορικό Δίκαιο.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Δώστε τον ορισμό του Δικαίου.
2. Αναφέρετε τις πηγές του δικαίου.
3. Αναφέρετε τις μεθόδους ερμηνείας του κανόνα δικαίου.
4. Ιεραρχήστε τους κανόνες δικαίου.
5. Αναφέρετε τις διαφορές του Δημοσίου και του Ιδιωτικού Δικαίου.
6. Αναφέρετε τους κλάδους του Δημοσίου Δικαίου.
7. Αναφέρετε τους κλάδους του Ιδιωτικού Δικαίου.

ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ 2

Σε κάθε κράτος, οι κανόνες δικαίου που ρυθμίζουν τις βασικές σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ του κράτους και των πολιτών περιέχονται στο Σύνταγμα. Σε αυτό περιγράφεται η δομή, η οργάνωση και η λειτουργία του κράτους.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

Κράτος
Σύνταγμα
Πολίτευμα
Ατομικά και κοινωνικά δικαιώματα
Δικαστική λειτουργία

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποια είναι η μορφή του Πολιτεύματος της Ελλάδας;
- Πώς επιλύονται οι διαφορές μεταξύ των πολιτών;
- Ποιες είναι οι υποχρεώσεις των πολιτών;
- Ποια είναι τα δικαιώματα των πολιτών;

ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

2.1. Έννοια

Συνταγματικό Δίκαιο είναι ο κλάδος του Δημοσίου Δικαίου που περιλαμβάνει τους κανόνες δικαίου που αναφέρονται στη μορφή του πολιτεύματος, στην οργάνωση του κράτους και στη θέση του ατόμου μέσα σ' αυτό.

Οι κανόνες αυτοί περιλαμβάνονται συνήθως σ' ένα ενιαίο κείμενο που λέγεται Σύνταγμα. Πρόκειται για το τυπικό Σύνταγμα, το οποίο αντιδιαστέλλεται προς το ουσιαστικό Σύνταγμα, που περιλαμβάνει ανεξάρτητα με τη μορφή τους, όλους εκείνους τους κανόνες δικαίου που ρυθμίζουν βασικά ζητήματα της πολιτείας. Δεν υπάρχει οργανωμένη πολιτειακή συμβίωση ανθρώπων χωρίς ουσιαστικό Σύνταγμα. Ανάλογα με τον τρόπο θέσπισης, τροποποίησης και κατάργησης των κανόνων του Συνταγματικού Δικαίου, τα Συντάγματα διακρίνονται σε αυστηρά και ήπια. *Αυστηρό* χαρακτηρίζεται το Σύνταγμα, όταν αυτό τροποποιείται και καταργείται με προϋποθέσεις αυστηρότερες από εκείνες που ισχύουν για κάθε κανόνα δικαίου. *Ήπιο* χαρακτηρίζεται το Σύνταγμα που τροποποιείται ή καταργείται σύμφωνα με την κοινή νομοθετική διαδικασία.

2.2. Κράτος

Σύμφωνα με την επικρατούσα θεωρία, κράτος είναι το σύνολο των ανθρώπων (λαός) που είναι εγκατεστημένοι μόνιμα σε ορισμένη χώρα και οργανωμένοι σε νομικό πρόσωπο που ασκεί πρωτογενή εξουσία. Σύμφωνα με τα παραπάνω, τα χαρακτηριστικά του κράτους είναι:

1. **Λαός**, με την ευρεία έννοια, είναι το σύνολο των πολιτών ενός κράτους ανεξάρτητα από το φύλο, την ηλικία, τη θρησκεία ή άλλη διαφορά. Με τη στενή έννοια του όρου, λαός είναι το σύνολο των πολιτών που έχουν την ιδιότητα του εκλογέα, δηλαδή το λεγόμενο εκλογικό σώμα. Ο νομικός δεσμός των ατόμων που αποτελούν το λαό προς το κράτος καλείται ιθαγένεια.
2. **Χώρα** είναι η χερσαία έκταση μέσα στην οποία ασκείται η εξουσία του κράτους και στην οποία συμπεριλαμβάνεται ο εναέριος χώρος και η παρακείμενη θάλασσα (αιγιαλίτιδα ζώνη).
3. **Εξουσία**, που ασκείται από το νομικό πρόσωπο του κράτους στους κατοίκους του, καλείται κρατική εξουσία και είναι η ανώτατη δύναμη. Η εξουσία αυτή είναι πρωτογενής. Πολλές φορές, το κράτος παραχωρεί σε άλλα νομικά πρόσωπα μέρος της εξουσίας του, οπότε αυτά ασκούν δοτή ή παράγωγη εξουσία.

2.3. Το ελληνικό πολίτευμα

Πολίτευμα καλείται το σύστημα με το οποίο διοικείται ένα κράτος. Το πολίτευμα μιας χώρας προσδιορίζεται από το Σύνταγμα. Το Σύνταγμα της Ελλάδας, ψηφίστηκε το 1975 και ισχύει μέχρι σήμερα, όπως αυτό αναθεωρήθηκε το 1986 και το 2001.

Το Σύνταγμα χωρίζεται σε τέσσερα (4) μέρη τα οποία περιέχουν εκατόν είκοσι (120) άρθρα. Στο πρώτο μέρος, που έχει τίτλο "βασικές διατάξεις", αναφέρεται η μορφή του πολιτεύματος, διακηρύσσεται η αρχή της λαϊκής κυριαρχίας και η προσήλωση της χώρας στους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Επίσης καθορίζονται οι σχέσεις εκκλησίας και πολιτείας. Στο δεύτερο μέρος, με τίτλο ατομικά και κοινωνικά δικαιώματα αναλύονται τα αντίστοιχα δικαιώματα των πολιτών. Στο τρίτο μέρος, που έχει τίτλο "Οργάνωση και Λειτουργία της πολιτείας", περιέχονται διατά-

ξεις σχετικά με τη Βουλή, τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, την Κυβέρνηση, τη Δικαιοσύνη και τη Διοίκηση. Στο τέταρτο μέρος, με τίτλο "Ειδικές τελικές και μεταβατικές διατάξεις", προβλέπεται μεταξύ των άλλων η διαδικασία αναθεώρησης του Συντάγματος.

Σύμφωνα με το Σύνταγμα του 1975, το πολίτευμα της χώρας μας είναι Προεδρευόμενη Κοινοβουλευτική Δημοκρατία. Όλες οι εξουσίες πηγάζουν από το λαό, υπάρχουν υπέρ αυτού και του έθνους και ασκούνται όπως ορίζει το Σύνταγμα. Θεμέλιο του πολιτεύματος είναι η λαϊκή κυριαρχία. Αρχηγός του κράτους που είναι και ρυθμιστής της λειτουργίας του πολιτεύματος, είναι ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας. Ο λαός ασκεί την εξουσία του δια μέσου των βουλευτών, οι οποίοι εκλέγονται με άμεση, καθολική και μυστική ψηφοφορία.

Το πολίτευμα βασίζεται στην αρχή της διάκρισης των εξουσιών, δηλαδή ότι η νομοθετική λειτουργία ασκείται από τη Βουλή και τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, η εκτελεστική λειτουργία ασκείται από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας και την Κυβέρνηση και η δικαστική λειτουργία ασκείται από τα Δικαστήρια.

2.4. Ατομικά και Κοινωνικά Δικαιώματα

Σύμφωνα λοιπόν με τα άρθρα 4 - 25 του Συντάγματος του 1975, τα ατομικά και κοινωνικά δικαιώματα είναι:

1. το δικαίωμα της ισότητας. Σύμφωνα με αυτό οι Έλληνες είναι ίσοι ενώπιον του νόμου. Οι Έλληνες και οι Ελληνίδες έχουν ίσα δικαιώματα και υποχρεώσεις. Επίσης οι Έλληνες πολίτες έχουν την υποχρέωση να συνεισφέρουν αδιακρίτως στα δημόσια βάρη, ανάλογα με τις δυνάμεις τους, π.χ. να φορολογούνται. Επίσης κάθε Έλληνας πολίτης υποχρεούται να συμβάλλει στην άμυνα της πατρίδας.
2. το δικαίωμα της προσωπικής ελευθερίας. Σύμφωνα με αυτό καθένας μπορεί να αναπτύσσει ελεύθερα την προσωπικότητά του και να συμμετέχει στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή της χώρας, εφόσον δεν προσβάλλει τα δικαιώματα των άλλων και δεν παραβιάζει το Σύνταγμα ή τα χρηστά ήθη.
3. το δικαίωμα της ελεύθερης κίνησης ή εγκατάστασης στη Χώρα, καθώς και της ελεύθερης εξόδου και εισόδου σ' αυτήν. Σύμφωνα με αυτό απαγορεύεται η λήψη τέτοιων μέτρων τα οποία είναι δυνατόν να επιβληθούν μόνο ως παρεπόμενη ποινή με απόφαση ποινικού δικαστηρίου, σε εξαιρετικές περιπτώσεις ανάγκης και μόνο για την πρόληψη αξιόποινων πράξεων.
4. το δικαίωμα στην προστασία της υγείας και της γενετικής ταυτότητας. Σύμφωνα με αυτό κάθε άτομο προστατεύεται έναντι των βιοϊατρικών παρεμβάσεων.
5. το δικαίωμα στην πληροφόρηση. Σύμφωνα μ' αυτό περιορισμοί στο δικαίωμα αυτό είναι δυνατόν να επιβληθούν με νόμο μόνο εφόσον είναι απολύτως αναγκαίοι και δικαιολογούνται για λόγους εθνικής ασφάλειας, καταπολέμησης του εγκλήματος ή προστασίας δικαιωμάτων και συμφερόντων τρίτων.
6. το δικαίωμα της προσωπικής ασφάλειας. Σύμφωνα με αυτό κανένας δεν συλλαμβάνεται, ούτε φυλακίζεται χωρίς αιτιολογημένο δικαστικό ένταλμα, το οποίο πρέπει να επιδοθεί κατά τη στιγμή της σύλληψης ή της προφυλάκισης. Εξαιρούνται τα αυτόφωρα εγκλήματα.
7. το δικαίωμα προστασίας από τη συλλογή, επεξεργασία και χρήση, ιδίως με ηλεκτρονικά μέσα, των προσωπικών του δεδομένων.
8. το δικαίωμα του ασύλου της κατοικίας. Σύμφωνα με αυτό, η κατοικία του κάθε ατόμου, αποτελεί άσυλο. Η ιδιωτική και οικογενειακή ζωή του ατόμου είναι απαραβίαστη. Στην κατοικία δεν ενεργείται έρευνα, παρά μόνο όταν το ορίζει ο νόμος και με την παρουσία του εκπροσώπου της δικαστικής εξουσίας.
9. το δικαίωμα της αναφοράς. Το δικαίωμα αυτό παρέχει στον καθένα τη δυνατότητα να αναφέρεται εγγράφως προς τις δημόσιες αρχές, τηρώντας τους νόμους του κράτους και να λαμβάνει έγγραφες απαντήσεις από αυτές.
10. το δικαίωμα της συνάθροισης. Σύμφωνα με αυτό, οι Έλληνες έχουν το δικαίωμα να συγκε-

ντρώνονται ήσυχα και χωρίς όπλα.

11. το δικαίωμα του συνεταιρισμού. Σύμφωνα με αυτό, οι Έλληνες έχουν το δικαίωμα να ιδρύουν σωματεία και ενώσεις χωρίς κερδοσκοπικό σκοπό, εφόσον τηρούν τους νόμους.

12. το δικαίωμα της θρησκευτικής ελευθερίας. Σύμφωνα με αυτό, η ελευθερία της θρησκευτικής συνείδησης είναι απαραβίαστη.

13. το δικαίωμα της ελευθερίας έκφρασης. Σύμφωνα με το δικαίωμα αυτό, κάθε άτομο μπορεί να εκφράζει και να διαδίδει προφορικά, ή γραπτά, ή δια του τύπου, τους στοχασμούς του, εφόσον τηρεί τους νόμους του κράτους.

14. το δικαίωμα εκπαίδευσης. Σύμφωνα με αυτό, η παιδεία αποτελεί βασική αποστολή του κράτους και έχει ως σκοπό την ηθική, πνευματική, επαγγελματική και φυσική αγωγή των Ελλήνων, την ανάπτυξη της εθνικής και θρησκευτικής συνείδησης και τη διάπλαση αυτών ως ελεύθερων και υπεύθυνων πολιτών.

15. το δικαίωμα της ιδιοκτησίας. Σύμφωνα με αυτό, το κράτος προστατεύει την ιδιοκτησία, αλλά τα δικαιώματα που προέρχονται από αυτή δεν μπορούν να ασκούνται σε βάρος του γενικού συμφέροντος.

16. το δικαίωμα του απορρήτου της επικοινωνίας. Σύμφωνα με αυτό, το απόρρητο των επιστολών και της με οποιοδήποτε τρόπο, ελεύθερης ανταπόκρισης ή επικοινωνίας, είναι απαραβίαστο.

17. το δικαίωμα δικαστικής προστασίας. Σύμφωνα με αυτό, κάθε άτομο δικαιούται σε παροχή έννομης προστασίας από τα δικαστήρια.

18. το δικαίωμα προστασίας της οικογένειας. Σύμφωνα με αυτό, το κράτος προστατεύει την οικογένεια, ως θεμέλιο της συντήρησης και προαγωγής του έθνους, το γάμο, τη μητρότητα και την παιδική ηλικία.

19. το δικαίωμα εργασίας. Σύμφωνα με αυτό, η εργασία αποτελεί δικαίωμα και τελεί υπό την προστασία του κράτους, το οποίο πρέπει να δημιουργεί συνθήκες απασχόλησης για όλους τους πολίτες και να φροντίζει για την ηθική και υλική εξύψωση του εργαζόμενου αγροτικού και αστικού πληθυσμού.

20. το δικαίωμα συνδικαλιστικής ελευθερίας. Σύμφωνα με αυτό, η απεργία αποτελεί δικαίωμα και ασκείται από τις νόμιμες συνδικαλιστικές οργανώσεις για τη διαφύλαξη και προαγωγή των οικονομικών και εργασιακών συμφερόντων των εργαζομένων.

21. το δικαίωμα της περιβαλλοντικής προστασίας. Σύμφωνα με αυτό, το κράτος έχει υποχρέωση να λαμβάνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα για την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.

2.5. Δικαστική λειτουργία

Η δικαστική λειτουργία, σύμφωνα με το Σύνταγμα του 1975, ασκείται από τα δικαστήρια και οι αποφάσεις τους εκτελούνται στο όνομα του ελληνικού λαού. Τα δικαστήρια είναι αρμόδια για την επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν μεταξύ των πολιτών, αλλά και μεταξύ πολίτη και κράτους. Τα δικαστήρια στελεχώνονται από τους δικαστές οι οποίοι είναι ανεξάρτητοι στην απονομή της δικαιοσύνης. Αποφασίζουν με βάση την ισχύουσα νομοθεσία και δεν δεσμεύονται από υποδείξεις της νομοθετικής και εκτελεστικής λειτουργίας. Έχουν από το Σύνταγμα το δικαίωμα να κρίνουν τη συνταγματικότητα ή μη των νόμων κατά την εκδίκαση των υποθέσεων. Οι δικαστές είναι ισόβιοι, δηλαδή διατηρούνται στην υπηρεσία και όταν ακόμη καταργηθεί η θέση τους ή η υπηρεσία στην οποία ανήκουν. Συνταξιοδοτούνται όταν συμπληρώσουν το όριο ηλικίας. Η δικαστική ανεξαρτησία θεωρείται μία από τις βασικότερες αρχές του σύγχρονου κράτους δικαίου και συμβάλλει στην προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Τα δικαστήρια διακρίνονται στα πολιτικά ή αστικά, στα ποινικά και στα διοικητικά.

α) Τα **πολιτικά** ή **αστικά** δικαστήρια εκδικάζουν τις ιδιωτικές διαφορές και διακρίνονται στα ειρηνοδικεία, πρωτοδικεία και εφετεία. Ανώτατο δικαστήριο είναι ο Άρειος Πάγος.

β) Τα **ποινικά** δικαστήρια εκδικάζουν τις ποινικές υποθέσεις, δηλαδή τις παραβάσεις του Ποινι-

κού Κώδικα και των ειδικών ποινικών νόμων. Διακρίνονται στα πταισματοδικεία, πλημμελειοδικεία, εφετεία και μικτά ορκωτά δικαστήρια. Ανώτατο δικαστήριο είναι ο Άρειος Πάγος.

γ) Τα **διοικητικά** δικαστήρια εκδικάζουν τις διοικητικές διαφορές που προκύπτουν μεταξύ του κράτους και των πολιτών. Διακρίνονται στα διοικητικά πρωτοδικεία και στα διοικητικά εφετεία. Ανώτατο δικαστήριο είναι το Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ).

Ως Ανώτατο δικαστήριο λειτουργεί και το Ελεγκτικό Συνέδριο (ΕλΣ), που έχει και διοικητικές αρμοδιότητες. Εκδικάζει υποθέσεις που έχουν σχέση με την απονομή των συντάξεων ή την ευθύνη των πολιτικών ή στρατιωτικών υπαλλήλων για κάθε ζημιά που προκάλεσαν με δόλο ή από αμέλεια στο κράτος.

Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 100 του Συντάγματος, λειτουργεί το Ανώτατο Ειδικό Δικαστήριο, που συγκροτείται από τους προέδρους των τριών ανωτάτων δικαστηρίων της χώρας (Άρειος Πάγος, ΣτΕ, ΕλΣ) και από τέσσερις (4) Αρεοπαγίτες και τέσσερις (4) Συμβούλους της Επικρατείας. Στις αρμοδιότητές του ανήκουν:

- ο έλεγχος του κύρους και των αποτελεσμάτων των βουλευτικών εκλογών, ο έλεγχος του κύρους και των αποτελεσμάτων δημοψηφίσματος που διεξάγεται σύμφωνα με το άρθρο 44 παρ. 2,
- η κρίση για τα ασυμβίβαστα ή την έκπτωση βουλευτή,
- η άρση των συγκρούσεων μεταξύ των δικαστηρίων και των διοικητικών αρχών ή μεταξύ του Συμβουλίου της Επικρατείας και των τακτικών διοικητικών δικαστηρίων αφενός, και των αστικών και ποινικών δικαστηρίων αφετέρου, ή τέλος μεταξύ του Ελεγκτικού Συνεδρίου και των λοιπών δικαστηρίων,
- η άρση της αμφισβήτησης για την ουσιαστική αντισυνταγματικότητα των νόμων, εάν εκδόθηκαν γι' αυτούς αντίθετες αποφάσεις του Αρείου Πάγου, του ΣτΕ ή του ΕλΣ., και
- η άρση της αμφισβήτησης για το χαρακτηρισμό κανόνων του διεθνούς δικαίου ως κανόνων γενικά παραδεκτών.

Για τους στρατιωτικούς λειτουργούν τα στρατιωτικά δικαστήρια, που δικάζουν όσους υπηρετούν στις ένοπλες δυνάμεις. Αυτά διακρίνονται στα στρατοδικεία, που δικάζουν όσους υπηρετούν στο στρατό ξηράς, τα ναυτοδικεία, που δικάζουν όσους υπηρετούν στο πολεμικό ναυτικό και στο λιμενικό σώμα και τα αεροδικεία, που δικάζουν όσους υπηρετούν στην πολεμική αεροπορία.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το Συνταγματικό Δίκαιο αναφέρεται στη δομή και στη λειτουργία του κράτους και προσδιορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των πολιτών έναντι αυτού. Στη χώρα μας ισχύει το Σύνταγμα του 1975, όπως αυτό αναθεωρήθηκε το 1986 και το 2001. Το πολίτευμα της χώρας είναι Προεδρευόμενη Κοινοβουλευτική Δημοκρατία.

Στα άρθρα του Συντάγματος, από το 4 μέχρι και το 25 αναφέρονται τα ατομικά και τα κοινωνικά δικαιώματα. Σύμφωνα με το Σύνταγμα η νομοθετική εξουσία ασκείται από τη Βουλή και τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, η εκτελεστική από την Κυβέρνηση και τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας και η δικαστική εξουσία από τους δικαστές.

Τα δικαστήρια διακρίνονται σε αστικά, που δικάζουν τις αστικές διαφορές, σε ποινικά, που δικάζουν τις άδικες πράξεις που χαρακτηρίζονται ως εγκλήματα και τα διοικητικά που δικάζουν τις διοικητικές διαφορές.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Αναφέρετε τις πηγές του Συνταγματικού Δικαίου.
2. Προσδιορίστε το αντικείμενο του Συνταγματικού δικαίου.
3. Προσδιορίστε την έννοια του κράτους.
4. Αναφέρετε τα ατομικά δικαιώματα.
5. Αναφέρετε τα κοινωνικά δικαιώματα.
6. Ποιο είναι το περιεχόμενο του δικαιώματος του ασύλου της κατοικίας;
7. Αναφέρετε τις διακρίσεις των δικαστηρίων.

3 ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Για την επίλυση των διαφορών που προκύπτουν από τη διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου, κατέστη αναγκαίο να διαμορφωθεί ένας ιδιαίτερος κλάδος του Εμπορικού Δικαίου, το Ναυτικό Δίκαιο, που αναπτύχθηκε λόγω της σπουδαιότητάς του, σε αυτόνομο κλάδο του Δικαίου.

Προκειμένου ένα πλοίο να αρχίσει να πλέει και να είναι οικονομικά εκμεταλλεύσιμο πρέπει να εγγραφεί στο νηολόγιο ενός κράτους και να φέρει τη σημαία του, δηλαδή πρέπει να γίνει νηολόγησή του.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

Ναυτικό Δίκαιο
Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου
Πηγή του Ναυτικού Δικαίου
Νηολόγηση
Νηολόγιο
Νηολόγος
Σημαία πλοίου
Έγγραφο εθνικότητας
Μετανηολόγηση

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποιο είναι το αντικείμενο του Ναυτικού Δικαίου;
- Ποιες είναι οι πηγές του ελληνικού Ναυτικού Δικαίου;
- Ποια είναι η διαδικασία νηολόγησης πλοίου;
- Τι είναι τα νηολόγια;
- Τι είναι έγγραφο εθνικότητας;
- Ποια είναι η νομική έννοια του πλοίου;
- Τι είναι ο αριθμός νηολογίου;
- Ποια αποτελέσματα επιφέρει η νηολόγηση πλοίου;
- Τι είναι η μετανηολόγηση;

ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

3.1. Έννοια

Ο Γαλλικός Εμπορικός Κώδικας του 1807 απετέλεσε τη βάση για τον Ελληνικό Εμπορικό Νόμο του 1835. Μάλιστα οι διατάξεις του νόμου αυτού, που περιλαμβάνονται στα άρθρα 226-524, αποτελούν πιστή αντιγραφή του κεφαλαίου περί "ναυτικής εμπορίας" του Γαλλικού Κώδικα.

Τις διατάξεις αυτές τροποποίησε και συμπλήρωσε ο Νόμος ΓΨΙΖ της 24 Απριλίου 1910, που βασίσθηκε όχι μόνο στη Γαλλική νομοθεσία αλλά και στον Ιταλικό Εμπορικό Κώδικα του 1882, στο Βελγικό Εμπορικό Κώδικα του 1908, στο Γερμανικό Εμπορικό Κώδικα του 1897 και στις διεθνείς συμβάσεις. Καθώς δε η ναυτιλία διαδραμάτιζε σπουδαίο ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας και επιτελούσε έργο εθνικής σημασίας, όχι μόνο σε καιρό ειρήνης αλλά και σε καιρό πολέμου, αποτελώντας στρατηγικό παράγοντα, εκδόθηκαν διάφορα νομοθετήματα που αφορούσαν σε θέματα θαλάσσιου εμπορίου. Προκλήθηκε στη συνέχεια η ανάγκη να αποσπαστεί από τον Εμπορικό Νόμο εκείνο το σύνολο των διατάξεων που ρύθμιζαν ύλη του ναυτικού δικαίου. Την ανάγκη αυτή επέβαλε η ιδιαιτερότητα του πλοίου ως θαλάσσιου μέσου μεταφοράς, η κίνησή του όχι μόνο στα χωρικά αλλά και στα διεθνή ύδατα, η φύση της εργασίας πάνω στο πλοίο και, γενικά, οι ειδικές συνθήκες υπό τις οποίες διεξάγεται η ναυτιλία.

Έτσι, άρχισε να διαμορφώνεται στην Ελλάδα η σκέψη για την ύπαρξη του ναυτικού δικαίου ως ιδιαίτερου κλάδου του δικαίου. Αυτή τη σκέψη ήρθαν να πραγματοποιήσουν δύο νομοθετήματα:

α) ο νόμος 3816/1958 "περί κυρώσεως του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου" και

β) το νομοθετικό διάταγμα 187/1973 "περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου", προσαρμόζοντας τη σχετική ύλη στις νεότερες νομικές, οικονομικές, τεχνικές και κοινωνικές αντιλήψεις και συνθήκες.

Στη λύση των δύο κωδίκων κατέφυγε ο νομοθέτης για να ρυθμίσει τα θέματα του Ναυτικού Δικαίου.

Το ναυτικό δίκαιο διαμορφώθηκε και αναπτύχθηκε αρχικά από τις συνήθειες των ναυτιλλομένων. Αν και αυτές έχουν παύσει να ορίζουν την τύχη του ναυτικού δικαίου, δεν μπορούμε να αποκλείσουμε το ναυτικό έθιμο ως πηγή του ναυτικού δικαίου και μάλιστα του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου. Σ' αυτό συνηγορεί και το άρθρο 1 του Αστικού Κώδικα, το οποίο ορίζει ότι "Πηγές Δικαίου: οι κανόνες του δικαίου περιλαμβάνονται στους νόμους και τα έθιμα". Η διάταξη αυτή συμπληρώθηκε με το άρθρο 2, παρ. 2 του Ν.Δ. 7/10-5-1946, σύμφωνα με το οποίο το έθιμο δεν καταργεί νόμο. Στο δημόσιο ναυτικό δίκαιο όμως, το έθιμο δεν θα μπορούσε να αποτελέσει πηγή διότι την όλη δράση της Διοίκησης διέπει η αρχή της νομιμότητας που αποτελεί βασικό στοιχείο της πολιτείας δικαίου. Έτσι λοιπόν το ναυτικό έθιμο και ο ναυτικός νόμος αποτελούν τις πρωτογενείς πηγές του ναυτικού δικαίου.

Τα δύο βασικά νομοθετήματα Ναυτικού Δικαίου είναι ο **Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου** (Ν. 3816/1958) και ο **Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου** (Ν.Δ. 187/1973).

Βεβαίως πηγή του Ναυτικού Δικαίου είναι και κάθε νόμος με ναυτιλιακό περιεχόμενο, καθώς επίσης και οι διεθνείς συμβάσεις ναυτιλιακού περιεχομένου που κυρώνονται και καθίστανται νόμος του κράτους σύμφωνα με το Σύνταγμα.

Εκτός όμως από τις πρωτογενείς πηγές του ναυτικού δικαίου, υπάρχουν και οι δευτερογενείς πηγές δηλαδή αυτές στις οποίες παραπέμπει

ο ναυτικός νόμος. Οι δευτερογενείς πηγές του ναυτικού δικαίου είναι η **ναυτική συνήθεια και οι γενικοί όροι των συναλλαγών.**

3.2. Νομική έννοια του πλοίου

Η νομική έννοια του πλοίου είναι η έννοια που υιοθετούν τα νομοθετικά κείμενα για να ορίσουν το πλοίο.

Δύο είναι τα βασικά νομοθετήματα που ορίζουν από νομική άποψη το πλοίο. Αυτά είναι ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

1) **Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.)** ορίζει στο άρθρο 1: "πλοίο, κατά την έννοια του παρόντος νόμου είναι κάθε σκάφος, χωρητικότητας καθαράς, τουλάχιστον, δέκα κόρων, προορισμένο για να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα". Ο νόμος ορίζει ρητά ότι για να υπάρξει πλοίο απαιτούνται τα ακόλουθα στοιχεία:

α) **σκάφος,**

β) **χωρητικότητα καθαρά τουλάχιστον δέκα κόρων,**

γ) **αυτοδύναμη κίνηση,**

δ) **θάλασσα.**

- **Σκάφος**: είναι κάθε κοίλο πλωτό μέσο.
- **Χωρητικότητα καθαρά τουλάχιστον δέκα κόρων**: Χωρητικότητα του πλοίου καλείται γενικά ο όγκος των εσωτερικών του χώρων και διακρίνεται σε ολική και καθαρά, α) **Ολική χωρητικότητα** (gross register tonnage ή gross tonnage) καλείται το άθροισμα όλων των χώρων που είναι στεγασμένοι κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα, β) **Καθαρά χωρητικότητα** (net register tonnage ή net tonnage) καλείται η χωρητικότητα που απομένει αν αφαιρέσουμε από την ολική χωρητικότητα το σύνολο των χώρων του σκάφους που δεν προορίζονται για εμπορική εκμετάλλευση, π.χ. ενδιαιτήσεις πλοιάρχου και πληρώματος, μαγειρεία, λεβητοστάσια, μηχανοστάσιο κ.λπ.

Ο νομοθέτης θεσπίζει ως στοιχείο της νομικής έννοιας του πλοίου την καθαρά χωρητικότητα και ορίζει ότι αυτή πρέπει να είναι τουλάχιστον δέκα κόροι. Ο κόρος είναι μονάδα μέτρησης της χωρητικότητας και ισούται με 100 κυβικά πόδια ή 2,83 κυβικά μέτρα.

- **Αυτοδύναμη κίνηση**: απαραίτητο στοιχείο για τη νομοθετική έννοια του πλοίου στον Κ.Ι.Ν.Δ. είναι η ικανότητα αυτού να πλέει με δική του δύναμη, με δικά του μέσα πρόωσης, είτε αυτά είναι τεχνητά π.χ. μηχανές εσωτερικής καύσης, είτε με την εκμετάλλευση των φυσικών δυνάμεων π.χ. ιστιοφόρο.

Επομένως κατά τη ρητή και σαφή διάταξη του νόμου αυτού δεν είναι πλοίο το σκάφος εκείνο που, ανεξάρτητα με τη χωρητικότητα και τις διαστάσεις, δεν μπορεί να πλέει με δικά του μέσα πρόωσης, αλλά ρυμουλκείται π.χ. φορτηγίδες.

- **Κίνηση στη θάλασσα**: σύμφωνα με την έννοια του Κ.Ι.Ν.Δ. ένα σκάφος για να θεωρηθεί πλοίο εκτός από την καθαρά χωρητικότητα τουλάχιστον δέκα κόρων και την αυτοδύναμη κίνηση πρέπει να πληροί και μία άλλη προϋπόθεση, δηλαδή να κινείται στη θάλασσα. Ο νομοθέτης εννοεί σαφώς τη θαλασσοπλοΐα και αποκλείει την ποταμοπλοΐα (πλεύση σε ποτάμια) και την λιμνοπλοΐα (πλεύση σε λίμνες). Φαίνεται πως ο νομοθέτης έλαβε υπόψη του την πραγματικότητα, το αντικειμενικό στοιχείο, ότι δηλαδή στην Ελλάδα δεν υπάρχουν πλεύσιμοι ποταμοί και λίμνες και περιόρισε και νομικά την πλεύση μόνο στη θάλασσα παραλείποντας τη διατύπωση "στο νερό".

Συνοψίζοντας λοιπόν, είναι βέβαιο, ότι σύμφωνα με τον Κ.Ι.Ν.Δ. απαιτείται η συνδρομή και των τεσσάρων προαναφερόμενων στοιχείων για τη συγκρότηση της νομικής έννοιας του πλοίου. Τίθεται όμως το ερώτημα εάν η απώλεια κάποιου από τα πιο πάνω στοιχεία επιφέρει και την απώλεια της ιδιότητας του πλοίου. Όπως προκύπτει από την έννοια του πλοίου, πραγματικά, η απώλεια ενός στοιχείου επιφέρει την εξαφάνιση της ιδιότητας του πλοίου, με την επισήμανση ότι θα πρόκειται για οριστική απώλεια, όπως για παράδειγμα πλοίο που βυθίσθηκε και δεν υπάρχει δυνατότητα ανέλκυσής του δεν μπορεί να θεωρείται πλοίο.

Επίσης, στον Κ.Ι.Ν.Δ. ορίζεται και η έννοια του

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2. Έννοια του πλοίου σύμφωνα με τον Κ.Ι.Ν.Δ.

πλωτού ναυπηγήματος. **Πλωτό ναυπήγημα** θεωρείται κάθε προϊόν της ναυπηγικής τέχνης (ναυπήγημα) που δεν είναι πλοίο και ως τέτοιο χαρακτηρίζεται:

- το σκάφος που έχει καθαρά χωρητικότητα μέχρι δέκα κόρους, ή
- το σκάφος που, ανεξάρτητα από τη χωρητικότητά του, δεν κινείται αυτοδύναμα, ή
- το σκάφος που, ανεξάρτητα από τη χωρητικότητά του, κινείται αυτοδύναμα σε λίμνες και ποτάμια και όχι στη θάλασσα.

2) **ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.)** ορίζει στο άρθρο 3, την έννοια του πλοίου ως εξής:

"1. πλοίο κατά την έννοια του παρόντος Κώδικος είναι κάθε σκάφος προορισμένο να κινείται στο νερό για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό".

Σύμφωνα με την πιο πάνω διάταξη, τα στοιχεία του πλοίου είναι:

α) **σκάφος,**

β) **οποιαδήποτε χωρητικότητα,**

γ) **κίνηση,**

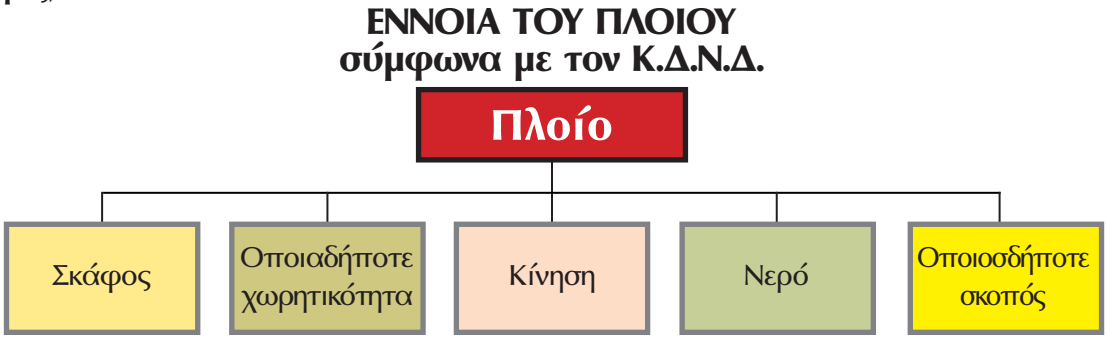
δ) **νερό,**

ε) **οποιοσδήποτε σκοπός.**

Επομένως, από τα στοιχεία αυτά συνάγεται ότι, για να υπάρξει πλοίο, σύμφωνα με τον Κ.Δ.Ν.Δ., απαιτείται μόνο σκάφος που να κινείται. Δεν έχει σημασία, με τι μέσον επιτυγχάνεται η κίνηση αυτή και σε ποιο υδάτινο χώρο κινείται (θαλάσσιο, ποτάμιο ή λιμναίο). Επίσης δεν έχει σημασία η χωρητικότητα και ο σκοπός, που μόνο ενδεικτικά αναφέρεται στο νόμο.

3.3. Νηολόγηση πλοίου

Το πλοίο, από τη φύση του, είναι πράγμα κινητό, και ως κινητό το εκλαμβάνει ο νομοθέτης τόσο στη νομική έννοια του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.), όσο και σ' αυτή του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.). Όμως το πλοίο είναι κινητό πράγμα με ιδιαίτερα μεγάλη αξία και σημασία για την εθνική οικονομία της



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3. Έννοια του πλοίου σύμφωνα με τον Κ.Δ.Ν.Δ.

(οποιασδήποτε) χώρας. Γι' αυτό το λόγο, σ' αυτό εφαρμόζονται σχετικά με ορισμένες σχέσεις που αναφέρονται αποκλειστικά στον Κ.Ι.Ν.Δ., διατάξεις που αφορούν τα ακίνητα. Για το λόγο αυτό το πλοίο χαρακτηρίζεται ως ιδιόμορφο κινητό πράγμα (sui generis). Μία από τις πιο πάνω αναφερόμενες διατάξεις είναι η εγγραφή του πλοίου στα νηολόγια, τα οποία είναι αντίστοιχα με τα βιβλία μετεγγραφών των ακινήτων.

Νηολόγηση είναι η εγγραφή ή καταχώρηση των χαρακτηριστικών στοιχείων του πλοίου και των στοιχείων του πλοιοκτήτη σε ειδικό δημόσιο βιβλίο (νηολόγιο) της Λιμενικής Αρχής, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Νηολόγιο είναι ειδικό δημόσιο βιβλίο που τηρείται από τη Λιμενική Αρχή. Το νηολόγιο περιλαμβάνει 300 σελίδες και, πριν χρησιμοποιηθεί, θεωρείται και μονογράφεται από τον αρμόδιο Εισαγγελέα Πρωτοδικών, ο οποίος ασκεί την εποπτεία στο Νηολόγο και δύο φορές το χρόνο, δηλαδή κάθε έξι (6) μήνες, προβαίνει σε έλεγχο του νηολογίου.

Τα νηολόγια διακρίνονται σε:

1. **Νηολόγια Α' κλάσης**. Σ' αυτά εγγράφονται πλοία που έχουν καθαρή χωρητικότητα από 10 μέχρι 60 κόρους.
2. **Νηολόγια Β' κλάσης**. Σ' αυτά εγγράφονται πλοία που έχουν καθαρή χωρητικότητα μεγαλύτερη των 60 κόρων. Διακρίνονται σε Νηολόγια Β' κλάσης για μηχανοκίνητα πλοία και σε Νηολόγια Β' κλάσης για ιστιοκίνητα πλοία.
3. **Νηολόγια πλοιαρίων**. Σ' αυτά καταχωρούνται τα πλοία που έχουν καθαρή χωρητικότητα κάτω των 10 κόρων.
4. **Νηολόγια πλωτών ναυπηγημάτων**. Σ' αυτά εγγράφονται τα πλωτά ναυπηγήματα που έχουν ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη των 500 κόρων, σύμφωνα με το Ν. 457/1976 (ΦΕΚ 276/Α/10-10-1976).
5. **Νηολόγια πλωτών εξεδρών**. Σ' αυτά εγγράφονται οι πλωτές εξέδρες, σύμφωνα με το Ν. 468/1976 (ΦΕΚ 302/Α).

Ο λιμένας, στη Λιμενική Αρχή του οποίου καταχωρείται το πλοίο, λέγεται λιμένας νηολογίου ή λιμένας νηολόγησης.

Νηολόγος είναι ο αξιωματικός της Λιμενικής Αρχής, ο οποίος τηρεί το νηολόγιο. Ο νηολόγος εκτελεί τα καθήκοντά του υπό την εποπτεία του Εισαγγελέα Πρωτοδικών της περιοχής και συμμορφώνεται προς τις οδηγίες του. Ευθύνεται για κάθε παράλειψη και σφάλμα και φέρει πειθαρχική και ποινική ευθύνη. Επίσης φέρει και αστική ευθύνη.

Για τη νηολόγηση, προβλέπουν ο Κ.Ι.Ν.Δ., στα άρθρα 2-9 και ο Κ.Δ.Ν.Δ., στα άρθρα 5-20.

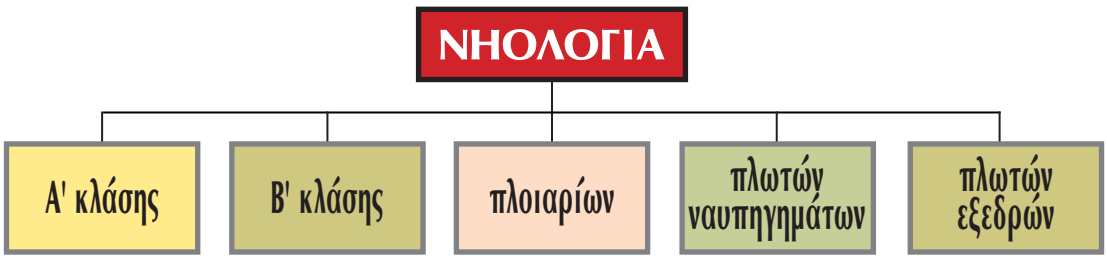
Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές, μόνο το ελληνικό πλοίο εγγράφεται στο νηολόγιο του κράτους. Η αρμόδια Λιμενική Αρχή συντάσσει τη σχετική πράξη νηολόγησης. Σ' αυτή αναφέρονται:

1. Τα στοιχεία του πλοιοκτήτη

α) *το ονοματεπώνυμο και η ιθαγένεια του πλοιοκτήτη.* Εάν πλοιοκτήτης είναι εταιρεία, αναφέρονται η εταιρική επωνυμία, η έδρα και τα ονόματα των προσώπων που την εκπροσωπούν,

β) *ο διορισμός αντικλήτου* που κατοικεί στην Ελλάδα,

ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4. Διακρίσεις των νηολογίων

γ) *ο τίτλος κτήσης της κυριότητας* του πλοίου, αντίγραφο του οποίου κατατίθεται στο νηολόγο.

2. Τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του πλοίου.

α) *το όνομα του πλοίου*. Ο κύριος του πλοίου δίδει στο πλοίο το όνομα της αρεσκείας του, εκτός και αν από τη χρήση ήδη χρησιμοποιούμενου ονόματος παραβιάζονται οι διατάξεις της νομοθεσίας περί αθέμιτου ανταγωνισμού. Μετονομασία πλοίου επιτρέπεται (βλ. Π.Δ. 28/84),

β) *το διεθνές διακριτικό σήμα* (International Call Sign). Το διεθνές σήμα χρησιμεύει για τη διεθνή επικοινωνία του πλοίου με άλλα πλοία, παράκτιους σταθμούς κ.λπ. Είναι ένας συνδυασμός γραμμάτων ή γραμμάτων και αριθμού, που περιέχονται στο Διεθνή Κώδικα Σημάτων. Το διεθνές σήμα παρέχεται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας κατά τη νηολόγηση του πλοίου. Το λαμβάνουν τα ναυαγοσωστικά και όλα τα πλοία που έχουν καθαρή χωρητικότητα μεγαλύτερη των 30 κόρων. Στο Υ.Ε.Ν. τηρείται μητρώο σηματολόγησης εμπορικών πλοίων.

γ) *χωρητικότητα* (tonnage) του πλοίου. Χωρητικότητα είναι ο όγκος των εσωτερικών χώρων του πλοίου.

3.4. Αποτελέσματα της Νηολόγησης

1) Αριθμός νηολογίου

Με την εγγραφή του πλοίου στο νηολόγιο της Λιμενικής Αρχής, χορηγείται σ' αυτό ένας αριθμός, ο αριθμός νηολογίου. Ο λιμένας νηολόγησης και ο αριθμός νηολογίου αποτελούν βασικά χαρακτηριστικά στοιχεία του πλοίου και πρέπει να γράφονται στην πρύμνη του πλοίου.

Ο λιμένας νηολόγησης έχει σημασία επίσης και για ορισμένες νομικές ενέργειες που αφορούν το πλοίο όπως για την εγγραφή υποθήκης στο πλοίο, για την επίλυση των διαφορών μεταξύ πλοιοκτητών κ.λπ.

Είναι δυνατόν ο κύριος του πλοίου να ζητήσει την μετεγγραφή του πλοίου στο νηολόγιο άλλης Λιμενικής Αρχής. Πρόκειται για τη **μετανηολόγηση.**

2) Έγγραφο εθνικότητας

Με τη νηολόγηση του πλοίου εκδίδεται το έγγραφο εθνικότητας. Το πλοίο, όπως και τα φυσικά πρόσωπα, έχει εθνικότητα.

Από την εθνικότητα του πλοίου θα εξαρτηθεί ποιας πολιτείας (κράτους) το δίκαιο θα εφαρμοστεί σ' αυτό, είτε για σχέσεις του εσωτερικού δικαίου είτε για σχέσεις του διεθνούς δικαίου, είτε δημοσίου είτε ιδιωτικού δικαίου. Δηλαδή, με την εθνικότητα εκφράζεται ο νομικός δεσμός του πλοίου με ορισμένο κράτος.

Επίσης, αυτός ο νομικός δεσμός εκφράζεται και με τις έννοιες ιθαγένεια του πλοίου και σημαία του πλοίου. Το έγγραφο εθνικότητας εκδίδεται από τη Λιμενική Αρχή, στο νηολόγιο της οποίας καταχωρήθηκε το πλοίο. Περιέχει τα στοιχεία του πλοιοκτήτη ή των πλοιοκτητών και τα ποσοστά κυριότητας καθενός, καθώς και τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν το πλοίο, δηλαδή όνομα, χωρητικότητα, διαστάσεις, αριθμό και λιμένα νηολογίου, είδος κινητήριας δύναμης και ιπποδύναμη.

Το έγγραφο εθνικότητας φυλάσσεται πάντοτε στο πλοίο. Αυτό αντικαθίσταται και εκδίδεται νέο έγγραφο εθνικότητας μόνο στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) Όταν μεταβληθούν τα στοιχεία του πλοίου ή του κυρίου του πλοίου. Τότε επιστρέφεται στη Λιμενική Αρχή το παλαιό και εκδίδεται νέο, στο οποίο γίνεται σχετική εγγραφή για την αιτία έκδοσής του,

β) Όταν χαθεί, καταστραφεί ή φθαρεί, οπότε εκδίδεται νέο, αφού ο κύριος του πλοίου ή ο πλοίαρχος αυτού προβεί σε σχετική βεβαίωση ενόρκως ενώπιον του Ειρηνοδίκη ή του συμβολαιογράφου ή της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής. Είναι δυνατόν σε ορισμένες περιπτώσεις το πλοίο να εφοδιαστεί με προσωρινό έγγραφο εθνικότητας, η ισχύς του οποίου δεν μπορεί να υπερβεί τους έξι (6) μήνες.

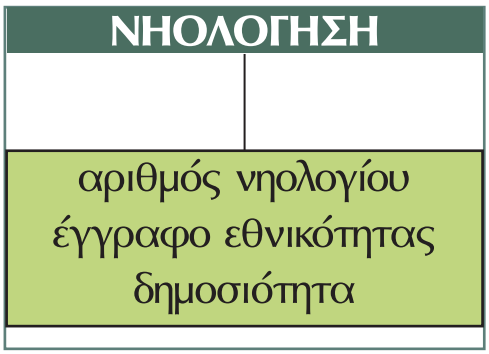
Το πλοίο που εγγράφεται στο νηολόγιο ελληνικής Λιμενικής Αρχής φέρει την ελληνική σημαία. Το ελληνικό κράτος επιτρέπει αποκλειστικά και μόνο σε πλοία με ελληνική σημαία να διεξάγουν στα ελληνικά χωρικά ύδατα:

- τη μεταφορά προσώπων και πραγμάτων (ακτοπλοΐα),

- τη ρυμούλκηση,
- την επιθαλάσσια αρωγή και ναυαγιαίρεση και
- την αλιεία.

3) Δημοσιότητα.

Με την εγγραφή του πλοίου στο νηολόγιο, το οποίο, όπως τονίσθηκε είναι δημόσιο βιβλίο, επέρχεται η δημοσιότητα. Δηλαδή, όποιος έχει έννομο συμφέρον και κινείται μέσα στα πλαίσια του νόμου, μπορεί να παρακολουθεί τη νομική κατάσταση του πλοίου.



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5. Στοιχεία που αποκτώνται με τη νηολόγηση

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το Ναυτικό Δίκαιο ρυθμίζει τις σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ εργαζομένων και εργοδοτών και μεταξύ όλων αυτών και του κράτους, με χώρο εργασίας το πλοίο. Διακρίνεται στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο και αντίστοιχα ισχύουν ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Για να τεθεί σε λειτουργία το πλοίο πρέπει προηγουμένως να νηολογηθεί, δηλαδή να εγγραφεί σε δημόσιο βιβλίο που τηρεί η Λιμενική Αρχή. Συνέπεια της νηολόγησης είναι η απόκτηση εθνικότητας, δηλαδή η σημαία του πλοίου. Το πλοίο με τη νηολόγησή του εφοδιάζεται με το έγγραφο εθνικότητας και υπόκειται στο δικαιϊκό σύστημα της χώρας της οποίας φέρει τη σημαία.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Ποια είναι η νομική έννοια του πλοίου;
2. Ποια είναι τα βασικά νομοθετήματα του ελληνικού Ναυτικού Δικαίου;
3. Αναφέρετε τις πηγές του ελληνικού Ναυτικού Δικαίου.
4. Ορίσατε τις έννοιες νηολόγηση και νηολόγιο.
5. Αναφέρετε τις διακρίσεις των νηολογίων.
6. Τι είναι ο αριθμός νηολογίου;
7. Τι είναι το έγγραφο εθνικότητας;

ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΟΥ 4

Το πλοίο είναι περιουσιακό στοιχείο και αποκτάται με διάφορους τρόπους. Αυτός ο οποίος εκμεταλλεύεται το πλοίο του λέγεται πλοιοκτήτης. Υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες κάποιος εκμεταλλεύεται πλοίο, το οποίο ανήκει σε άλλο. Αυτός λέγεται εφοπλιστής.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

Κυριότητα πλοίου
Πλοιοκτήτης
Κύριος πλοίου

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Με ποιο τρόπο αποκτάται η κυριότητα ενός πλοίου;

ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΟΥ

Έννοια, μορφή και τρόποι κτήσης.

Κυριότητα, γενικά, είναι η εξουσία που ασκείται σε ένα πράγμα, μέσα στα πλαίσια του νόμου, κατά τρόπο άμεσο, καθολικό και απόλυτο. Επειδή το πλοίο είναι πράγμα, ασκείται σ' αυτό η κυριότητα (είναι αντικείμενο κυριότητας). Η κυριότητα του πλοίου αποκτάται με πολλούς τρόπους. Τους τρόπους αυτούς τους διακρίνουμε σε δύο βασικές κατηγορίες:

α) στους πρωτότυπους, και β) στους παράγωγους.

Α. Πρωτότυποι τρόποι απόκτησης της κυριότητας πλοίου. Είναι αυτοί που αναγνωρίζουν για πρώτη φορά την κυριότητα πλοίου ή παρέχουν αυτή απαλλαγμένη από τα βάρη που προϋπήρχαν στο πλοίο λόγω προηγούμενης κυριότητας. Οι τρόποι αυτοί είναι:

1) **Ναυπήγηση πλοίου**. Η κατασκευή πλοίου, "το κτίσιμο του πλοίου" αποτελεί πρωτότυπο τρόπο απόκτησης της κυριότητας του πλοίου. Διότι αυτός που παραγγέλλει τη ναυπήγηση πλοίου (ναυπήγηση κατά παραγγελία) αποκτά πρωτότυπα την κυριότητα του πλοίου. Σήμερα τα ναυπηγεία ακολουθούν τη ναυπήγηση κατά παραγγελία.

2) **Δημόσιος πλειστηριασμός**. Ο δημόσιος πλειστηριασμός γίνεται βασικά στα πλαίσια της διαδικασίας της αναγκαστικής εκτέλεσης, όπως προβλέπεται στον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας. Η κατακύρωση σε δημόσιο πλειστηριασμό αποτελεί τρόπο απόκτησης της κυριότητας πλοίου. Επειδή ο πλειστηριασμός που γίνεται σε αναγκαστική εκτέλεση παρέχει την κυριότητα του πλοίου στον υπερθεματιστή, απαλλαγμένη από προηγούμενα βάρη, κατατάσσεται στους πρωτότυπους τρόπους απόκτησης της κυριότητας. Πλειστηριασμός όμως του πλοίου μπορεί να συμβεί και σε άλλες περιπτώσεις που προβλέπονται στο νόμο. Σ' αυτές τις περιπτώσεις η κυριότητα του πλοίου αποκτάται με παράγωγο τρόπο.

Η ναυπήγηση πλοίου και ο δημόσιος πλειστηριασμός στην αναγκαστική εκτέλεση αποτελούν πρωτότυπους τρόπους απόκτησης της κυριότητας πλοίων σύμφωνα με το ιδιωτικό δίκαιο.

Είναι δυνατή όμως η απόκτηση της κυριότητας πλοίου και σύμφωνα με το δημόσιο δίκαιο. Αυτή η απόκτηση της κυριότητας πλοίου είναι πάντοτε πρωτότυπη και αναγνωρίζεται μόνο στα κράτη. Σύμφωνα με το δημόσιο δίκαιο, η κυριότητα πλοίου αποκτάται με:

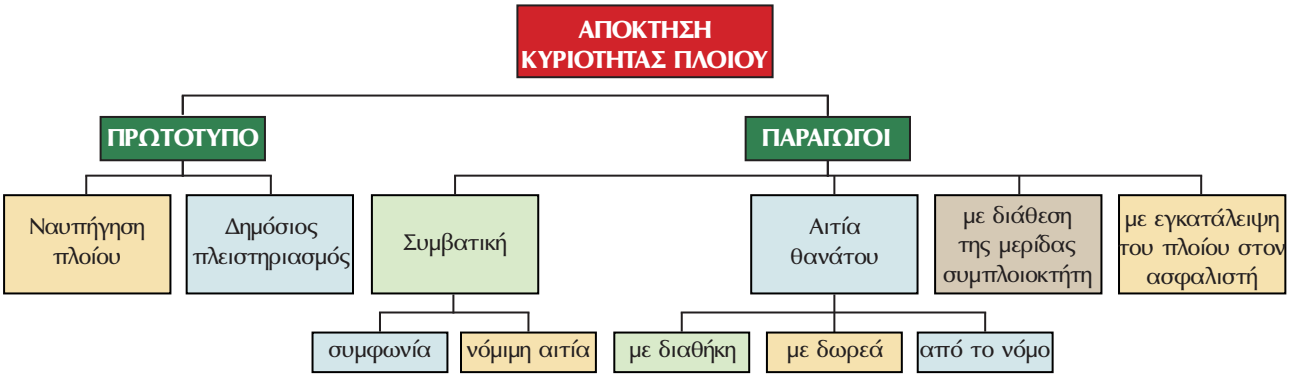
α) κατάληψη ή σύληση του πλοίου σε καιρό πολέμου, εφόσον το πλοίο θεωρήθηκε από δικαστήριο λειών ως καλή λεία,

β) δήμευση του πλοίου, κατόπιν δικαστικής απόφασης για τη διενέργεια παρανόμων πράξεων, όπως λαθρεμπορίου, πειρατείας, παράνομης αλιείας κ.λπ.

γ) τα ναυάγια που βρίσκονται στο βυθό των χωρικών υδάτων περιέρχονται στο Δημόσιο ή στους Οργανισμούς Λιμένων αν δεν βρεθεί ο κύριός τους ή αν αδιαφορήσει για την ανέλκυσή τους.

Β. Παράγωγοι τρόποι απόκτησης της κυριότητας πλοίου.

1) **Συμβατική απόκτηση**. Ο πιο συνηθισμένος τρόπος απόκτησης της κυριότητας πλοίου είναι η σύμβαση. Ο Κ.Ι.Ν.Δ. στο άρθρο 6 ορίζει ότι "για τη μεταβίβαση της κυριότητας πλοίου απαιτείται συμφωνία μεταξύ του κυρίου και του αποκτώντος ότι για νόμιμη αιτία μεταβιβάζεται σ' αυτόν η κυριότητα. Η συμφωνία γίνεται



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6. Τρόποι απόκτησης της κυριότητας πλοίου

εγγράφως και υποβάλλεται σε καταχώρηση στο νηολόγιο. Χωρίς αυτή την καταχώρηση δεν γίνεται η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου". Από τη διάταξη αυτή προκύπτει ότι για τη συμβατική απόκτηση της κυριότητας πλοίου απαιτούνται:

α) **συμφωνία,** η οποία είναι έγγραφη και καταχωρείται στο νηολόγιο,

β) **νόμιμη αιτία**, με βάση την οποία μεταβιβάζεται η κυριότητα του πλοίου.

2) **απόκτηση αιτία θανάτου**. Το πλοίο είναι περιουσιακό στοιχείο και μεταβιβάζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του κληρονομικού δικαίου. Έτσι μπορεί η κυριότητα του πλοίου να μεταβιβαστεί, είτε με διαθήκη (κληρονομιά ή κληροδότημα), είτε με δωρεά αιτία θανάτου, είτε από το νόμο (εξ αδιαθέτου/διαδοχή).

3) **Απόκτηση κυριότητας με διάθεση της μερίδας συμπλοιοκτήτη**. Ο Κ.Ι.Ν.Δ. προβλέπει για τη συμπλοιοκτησία. Σύμφωνα με το άρθρο 20 Κ.Ι.Ν.Δ., σε περίπτωση που η πλειοψηφία αποφασίσει την επισκευή του πλοίου σε μεγάλη έκταση ή την καταβολή χρέους, ο συμπλοιοκτήτης που δεν συμφωνεί μπορεί να απαλλαγεί από τις υποχρεώσεις του, με το να διαθέσει χωρίς αποζημίωση τη μερίδα του στους άλλους συμπλοιοκτήτες.

Σύμφωνα με το άρθρο 21 Κ.Ι.Ν.Δ., ο συμπλοιοκτήτης που είναι μέλος του πληρώματος δικαιούται, αν απολυθεί, να ζητήσει από τους άλλους συμπλοιοκτήτες να εξαγοράσουν τη μερίδα του, με τίμημα που ορίζει το δικαστήριο.

4) **απόκτηση κυριότητας με εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή**. Σύμφωνα με τα άρθρα 280 και 281 Κ.Ι.Ν.Δ., ο ασφαλισμένος δικαιούται να εγκαταλείψει στον ασφαλιστή το ασφαλισμένο πλοίο και να απαιτήσει το οφειλόμενο για ολική απώλεια ασφάλισμα, όταν: α) το πλοίο λόγω θαλάσσιου συμβάντος απωλέσθηκε ή είναι αδύνατη η επισκευή του, β) τα έξοδα για ανέλκυση ή επισκευή υπερβαίνουν τα 3/4 της ασφαλιστικής αξίας, ή όταν η επισκευή δεν μπορεί να γίνει στον τόπο του ατυχήματος ή δεν μπορούν να μεταφερθούν εκεί τα μέσα επισκευής ή δεν μπορεί να ρυμουλκηθεί το πλοίο στο χώρο επισκευής, γ) παρήλθαν τρεις μήνες από την τελευταία είδηση για το πλοίο, αν είναι μηχανοκίνητο, ή πέντε μήνες, αν είναι ιστιοφόρο, δ) το πλοίο εμποδίστηκε από διαταγή ξένης δύναμης.

Το δικαίωμα για εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή ασκεί ο ασφαλισμένος με σχετική δήλωση. Ο ασφαλιστής έχει δικαίωμα όμως να αποποιηθεί την απόκτηση της κυριότητας με δήλωσή του προς τον ασφαλισμένο και με σύγχρονη καταβολή του ασφαλίσματος. Αν ο ασφαλιστής δεν αμφισβητήσει το δικαίωμα της εγκατάλειψης, τότε αποκτά με παράγωγο τρόπο την κυριότητα του πλοίου.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το πλοίο είναι πράγμα στο οποίο ασκείται η κυριότητα. Η κυριότητα του πλοίου αποκτάται με τη ναυπήγηση, μετά από δημόσιο πλειστηριασμό, με σύμβαση, με μεταβίβαση μετά από θάνατο, με διάθεση της μερίδας συμπλοιοκτήτη και με εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Ορίσατε την έννοια της κυριότητας του πλοίου.
2. Αναφέρετε τους τρόπους απόκτησης της κυριότητας ενός πλοίου.
3. Περιγράψτε τη διαδικασία απόκτησης της κυριότητας πλοίου με σύμβαση.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

5

Την κίνηση των πλοίων παρακολουθεί από τη ναυπήγησή τους, μέχρι τη διάλυσή τους σε κάθε χώρα, ένας κρατικός φορέας. Ο φορέας αυτός στην χώρα μας είναι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, που μέσω των Υπηρεσιών του και των Λιμενικών Αρχών θεσπίζει κανόνες για την ομαλή διεξαγωγή της ναυσιπλοΐας και ελέγχει, από κάθε άποψη, την αξιοπλοΐα των πλοίων.

Τη δομή και την οργάνωση, καθώς και το έργο του Υ.Ε.Ν. θα γνωρίζουμε στο κεφάλαιο αυτό.

Έννοιες που πρέπει να γνωρίζετε:

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
Λιμενική Αρχή
Πλοηγικός Σταθμός
Τοπικό Κλιμάκιο Επιθεώρησης Πλοίων
Περιφερειακός Σταθμός Καταπολέμησης Ρύπανσης

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποιο είναι το έργο του Υ.Ε.Ν.;
- Ποιο είναι το έργο των Λιμενικών Αρχών;
- Ποιο είναι το έργο του Πλοηγικού Σταθμού;
- Ποιο είναι το έργο του Τοπικού Κλιμακίου Επιθεώρησης πλοίων;
- Ποιο είναι το έργο του Περιφερειακού Σταθμού Καταπολέμησης Ρύπανσης;

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

5.1. Δομή και οργάνωση

Η ναυτιλία αποτελεί σπουδαίο παράγοντα ανάπτυξης για τη χώρα μας. Είναι ένας από τους σημαντικότερους πλουτοπαραγωγικούς κλάδους της εθνικής μας οικονομίας. Αλλά και σε καιρό πολέμου, η συμβολή του εμπορικού στόλου στους απελευθερωτικούς αγώνες της πατρίδας μας υπήρξε σημαντική. Έτσι, η εμπορική ναυτιλία έτυχε του ιδιαίτερου ενδιαφέροντος του κράτους και αποτέλεσε αντικείμενο νομοθετικής ρύθμισης αμέσως μετά την απελευθέρωση της χώρας μας από τον τουρκικό ζυγό. Την 3η Φεβρουαρίου του 1828 εκδόθηκε η πρώτη πράξη για τη ναυτιλία που ρύθμιζε διάφορα θέματα σχετικά με τα εμπορικά πλοία. Με το ΙΣΤ ψήφισμα του 1828 καθορίσθηκαν οι αρμοδιότητες των λιμενικών αρχών σχετικά με την εποπτεία των πλοίων και τον έλεγχο των ικανοτήτων των πλοιάρχων. Το έτος 1834, με το Β.Δ. "περί οργανισμού λιμενίων αρχών", καθορίστηκαν εκ νέου οι αρμοδιότητες των λιμενικών αρχών, δεδομένου ότι το 1833, με την εγκαθίδρυση της μοναρχίας, είχαν ανατεθεί στις κατά τόπους ναυτικές αρχές. Το 1836 ακολούθησαν δύο βασικά για την εμπορική ναυτιλία νομοθετήματα, το "περί εμπορικής ναυτιλίας" και το "περί αστυνομίας της εμπορικής ναυτιλίας", με τα οποία ρυθμίστηκαν σημαντικά θέματα της εμπορικής ναυτιλίας, και τα σχετικά με τις αστυνομικές και διοικητικές αρμοδιότητες των λιμενικών αρχών. Μέχρι το 1919 τα θέματα που αφορούσαν στη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας υπαγόντουσαν στη γραμματεία επί των ναυτικών. Ο Ελευθέριος Βενιζέλος αντιλαμβανόμενος την τεράστια σημασία της εμπορικής ναυτιλίας για τη χώρα, και διακρίνοντας την ανάγκη ύπαρξης ανεξάρτητης υπηρεσίας, κατάλληλης για τη διοίκηση αυτής, προχώρησε στη σύσταση εξειδικευμένου και ενιαίου διοικητικού φορέα. Με το νόμο 1753/1919, άρθρο 3, καθορίστηκε, ότι η διοίκηση γενικά του εμπορικού ναυτικού με την αστυνομία των λιμένων και των ακτών και την υπηρεσία του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, αποτελεί αυτοτελή Διεύθυνση με τον τίτλο "Διεύθυνση Εμπορικού Ναυτικού", η οποία εντάχθηκε απευθείας στον Υπουργό των Ναυτικών και ότι το προσωπικό της Διεύθυνσης Εμπορικού Ναυτικού, της Επιθεώρησης των υπηρεσιών αυτού, του Ν.Α.Τ., και των Λιμενικών Αρχών αποτελεί ίδιο Σώμα, το Λιμενικό Σώμα. Στη συνέχεια, το Π.Δ. 27/5-6-1927 "περί διοίκησης εμπορικής ναυτιλίας", κωδικοποίησε σε ενιαίο κείμενο νόμου όλες τις διατάξεις που αφορούσαν τη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας και όρισε ότι αυτές θα εφαρμόζονται από ιδιαίτερη υπηρεσία που υπάγεται στον Υπουργό των Ναυτικών. Το 1936 διορίστηκε Υφυπουργός στη Διεύθυνση Εμπορικής Ναυτιλίας και το Υφυπουργείο Ναυτικών μετονομάσθηκε σε Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, και το 1944 προάχθηκε σε Υπουργείο. Το 1971 αποτέλεσε κλάδο του ιδρυθέντος τότε Υπουργείου Ναυτιλίας-Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το σχήμα αυτό όμως δεν απέδωσε και το Υ.Ε.Ν. επανέκτησε την αυτοτέλειά του το 1973 και από τότε εξακολουθεί να λειτουργεί ως αυτοδύναμο Υπουργείο. Σήμερα διέπεται από το Π.Δ. 242/1999 (ΦΕΚ 201/Α/30-9-1999) "περί Οργανισμού του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας".

Σύμφωνα με το Π.Δ. 242/1999, το Υ.Ε.Ν., ως διοικητικός φορέας της εμπορικής ναυτιλίας, συγκροτείται από την Κεντρική Υπηρεσία που έχει ως έδρα τον Πειραιά και τις Περιφερειακές Υπηρεσίες.

Ι. Κεντρική Υπηρεσία του Υ.Ε.Ν.
Η Κεντρική Υπηρεσία περιλαμβάνει:

1. Πολιτική Ηγεσία

α) το γραφείο του Υπουργού

β) το γραφείο του Γενικού Γραμματέα

γ) το γραφείο Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων

2. Στρατιωτική Ηγεσία

α) το γραφείο του Αρχηγού Λ.Σ.

β) το γραφείο του Α' Υπαρχηγού Λ.Σ.

γ) το γραφείο του Β' Υπαρχηγού Λ.Σ.

δ) το γραφείο Γενικής Επιθεώρησης του Λ.Σ.

3. Υπηρεσίες άλλων Υπουργείων στο Υ.Ε.Ν.

α) το γραφείο Νομικού Συμβούλου του Κράτους

β) το γραφείο παρέδρου του Ελεγκτικού Συνεδρίου

γ) η Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου

4. Τέσσερις κλάδοι και μία Γενική Διεύθυνση.

Αναλυτικότερα:

1. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΗΓΕΣΙΑ

α) *Το γραφείο του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας* στελεχώνεται και λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.1558/1985 (ΦΕΚ 137/Α/1985) «περί κυβέρνησης και κυβερνητικών οργάνων». Ο Υπουργός προΐσταται, κατευθύνει, συντονίζει, εποπτεύει και ελέγχει τη δράση των υπηρεσιών του Υπουργείου Ε.Ν. Ασκεί, σύμφωνα με το Σύνταγμα και τον Κανονισμό της Βουλής, τη νομοθετική πρωτοβουλία σε θέματα εμπορικής ναυτιλίας. Για την ενημέρωση του Υπουργού το γραφείο του (Υπουργού) συγκεντρώνει τα αναγκαία στοιχεία, επιμελείται της αλληλογραφίας του και οργανώνει την επικοινωνία του με το κοινό. Στον Υπουργό υπάγεται απευθείας το γραφείο Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων, η Διεύθυνση Παλλαϊκής Άμυνας, η Διεύθυνση Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης, η Διεύθυνση Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών και το γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου.

Το *γραφείο Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων* είναι αρμόδιο για την πληροφόρηση των μέσων μαζικής ενημέρωσης για τις δραστηριότητες του Υ.Ε.Ν., για την παρακολούθηση - επισήμανση και συλλογή ειδήσεων και δημοσιευμάτων που αφορούν δραστηριότητες του Υ.Ε.Ν. Σ' αυτό επίσης ανήκει η ενημέρωση του Υπουργού, η πληροφόρηση των Ελλήνων και ξένων δημοσιογράφων για το έργο του Υπουργείου, η επιμέλεια οργάνωσης εορταστικών εκδηλώσεων (άρθρο 67, Ν. 1943/1991 (ΦΕΚ 50/Α/1991).

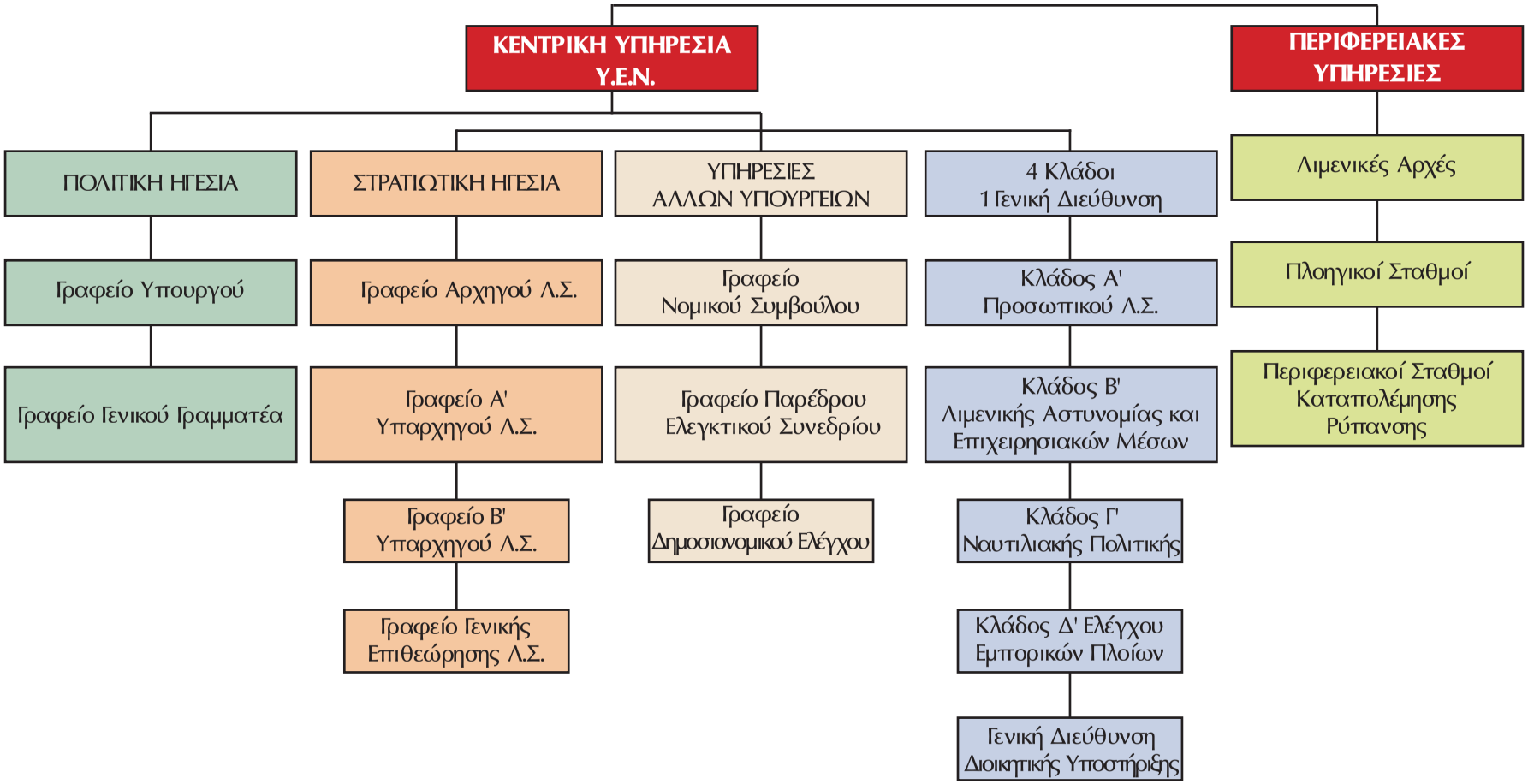
Το γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου έχει ως αντικείμενο την απάντηση των αναφορών, ερωτήσεων και επερωτήσεων που κατατίθενται στη Βουλή και είναι αρμοδιότητας του Υ.Ε.Ν.

β) *Το γραφείο του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας* στελεχώνεται και λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του ανωτέρω Ν. 1558/1985. Ο Γενικός Γραμματέας διορίζεται και παύεται με κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Η απόφαση αυτή δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης. Ο Γενικός Γραμματέας προΐσταται αμέσως μετά τον Υπουργό όλων των Υπηρεσιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο Γενικός Γραμματέας προσυπογράφει όλα τα έγγραφα που υπογράφει ο υπουργός. Για την ενημέρωση του Γενικού Γραμματέα, το γραφείο του συγκεντρώνει τα αναγκαία στοιχεία, επιμελείται της αλληλογραφίας του και οργανώνει την επικοινωνία του με το κοινό.

2. ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΗΓΕΣΙΑ

α) *Γραφείο Αρχηγού Λιμενικού Σώματος*. Ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος φέρει το βαθμό του Αντιναυάρχου και ασκεί τη διοίκηση του Λιμενικού Σώματος. Έχει τις αρμοδιότητες που προβλέπονται από τους εκάστοτε ισχύοντες νόμους και τους στρατιωτικούς κανονισμούς, καθώς και αυτές που εκχωρούνται σ' αυτόν με απόφαση του Υπουργού. Προσυπογράφει τα σχέδια νόμων, προεδρικών διαταγμάτων, υπουργικών αποφάσεων και όλα τα έγγραφα που προωθούνται για τελική υπογραφή στο Γενικό Γραμματέα και στον Υπουργό. Το γραφείο του Α.Λ.Σ. ρυθμίζει, σε επιτελικό επίπεδο, τις



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7. Οργανόγραμμα του Υ.Ε.Ν.

υπηρεσιακές εθιμοτυπικές μετακινήσεις, επισκέψεις, ακροάσεις και συνεργασίες του.

β) *Γραφείο Α' Υπαρχηγού Λ.Σ.* Ο Α' Υπαρχηγός φέρει το βαθμό του Υποναυάρχου και ασκεί άμεση εποπτεία i) στον Κλάδο Α' Προσωπικού και Διοικητικής Μέριμνας, καθώς και στις υπαγόμενες σ' αυτόν Διευθύνσεις, Υπηρεσίες και Νομικά Πρόσωπα, ii) στον Κλάδο Β' Λιμενικής Αστυνομίας και Επιχειρησιακών Μέσων, καθώς και στις υπαγόμενες σ' αυτόν Διευθύνσεις, Υπηρεσίες και Νομικά Πρόσωπα, iii) στη Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης.

γ) *Γραφείο Β' Υπαρχηγού Λ.Σ.* Ο Β' Υπαρχηγός Λ.Σ. φέρει ομοίως το βαθμό του Υποναυάρχου και ασκεί άμεση εποπτεία: i) στον Κλάδο Γ' Ναυτιλιακής Πολιτικής καθώς και στις υπαγόμενες σ' αυτόν Διευθύνσεις, Υπηρεσίες και Νομικά Πρόσωπα, και ii) στον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, καθώς και στις υπαγόμενες σ' αυτόν Διευθύνσεις, Υπηρεσίες και Νομικά Πρόσωπα.

Σε περίπτωση απουσίας ή κωλύματος του ενός Υπαρχηγού, τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες αυτού ασκούνται από τον άλλο Υπαρχηγό Λ.Σ.

δ) *Γραφείο Γενικής Επιθεώρησης Λιμενικού Σώματος.* Το Γραφείο Επιθεώρησης του Λιμενικού Σώματος (Γ.Ε.Λ.Σ.) είναι το κύριο όργανο για τον έλεγχο της δραστηριότητας όλων των Υπηρεσιών του Λ.Σ. Ενεργεί τακτικές και έκτακτες, γενικές ή ειδικές επιθεωρήσεις και ελέγχους για τη διαπίστωση της αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας της οργάνωσης, λειτουργίας και εκπλήρωσης γενικά της αποστολής των Υπηρεσιών του Λ.Σ.

3. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΛΛΩΝ ΥΠΟΥΡΓΕΙΩΝ ΣΤΟ Υ.Ε.Ν.

α) *Γραφείο Νομικού Συμβούλου.* Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας λειτουργεί γραφείο Νομικού Συμβούλου έχοντας ως αποστολή τη δικαστική υπεράσπιση των συμφερόντων του Δημοσίου (Υ.Ε.Ν.) και την καθοδήγηση των ενεργειών της διοίκησης μέσω γνωμοδοτήσεων.

β) *Γραφείο παρέδρου του Ελεγκτικού Συνεδρίου.* Στο Υ.Ε.Ν. λειτουργεί γραφείο Παρέδρου του Ελεγκτικού Συνεδρίου για την άσκηση του προληπτικού ελέγχου των χρηματικών ενταλμάτων πληρωμής των δαπανών του Υ.Ε.Ν.

γ) *Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου.*

4. ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΚΛΑΔΟΙ ΚΑΙ ΜΙΑ ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ

Για την ορθολογικότερη λειτουργία του Υ.Ε.Ν. έχουν συγκροτηθεί τέσσερις Κλάδοι και μία Γενική Διεύθυνση, ως εξής:

- Κλάδος Α' Προσωπικού Λ.Σ. και Διοικητικής Μέριμνας
- Κλάδος Β' Λιμενικής Αστυνομίας και Επιχειρησιακών Μέσων
- Κλάδος Γ' Ναυτιλιακής Πολιτικής
- Κλάδος Δ' Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων

Σε κάθε κλάδο προΐσταται Ανώτατος Αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος (Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ.)

- Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης, στην οποία προΐσταται μόνιμος υπάλληλος ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

Οι Κλάδοι και η Γενική Διεύθυνση συντονίζουν τη δράση των επί μέρους Διευθύνσεων. Θα μπορούσαμε να ομαδοποιήσουμε τις Διευθύνσεις ανάλογα με το αντικείμενό τους: α) σε αυτές που ασχολούνται με τα πλοία, β) σε αυτές που ασχολούνται με το προσωπικό των πλοίων, γ) σε αυτές που ασχολούνται με τα λιμάνια και τις ακτές, δ) σ' αυτές που ασχολούνται με το στρατιωτικό και πολιτικό προσωπικό του Υ.Ε.Ν.

Οι Διευθύνσεις είναι:

✓Διευθύνσεις που ασχολούνται με θέματα του πλοίου:

1. *Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων.* Αντικείμενο αυτής είναι η παρακολούθηση κάθε θέματος που αναφέρεται στην κατασκευή πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος, στον εξοπλισμό τους, στην ασφάλειά τους και τη διενέργεια επιθεωρήσεων των πλοίων για τη διατήρηση των επιπέδων ασφαλείας.

2. *Διεύθυνση Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας*. Αντικείμενό της είναι η συλλογή στοιχείων και πληροφοριών για τους υφιστάμενους θαλάσσιους κινδύνους και η περαιτέρω ενημέρωση των αρμόδιων υπηρεσιών και πλοίων καθώς και η μέριμνα για τη λήψη των ενδεικνυομένων μέτρων αποτροπής ή άρσης αυτών, η παροχή οδηγιών που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, ο συντονισμός του έργου έρευνας και διάσωσης στη θαλάσσια περιοχή ευθύνης της Ελλάδας (αυτό επιτυγχάνεται μέσω του Κ.Σ.Ε.Δ. που λειτουργεί επί 24/ώρου βάσεως στο Υ.Ε.Ν.).
3. *Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης*. Αντικείμενο αυτής είναι η ρύθμιση θεμάτων που αφορούν την οργάνωση και ανάπτυξη της ποντοπόρου ναυτιλίας, η παρακολούθηση των διεθνών εξελίξεων στο ναυτιλιακό τομέα, η μελέτη των απαραίτητων στοιχείων και μεγεθών και η εισήγηση μέτρων για την ποιοτική και ποσοτική ανάπτυξη και βελτίωση της ελληνικής ναυτιλίας.
4. Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών. Αντικείμενό της είναι η μελέτη και εισήγηση των αναγκαίων μέτρων για την οργάνωση, βελτίωση και ανάπτυξη της ακτοπλοΐας στις κύριες, δευτερεύουσες και τοπικές δρομολογιακές γραμμές καθώς και η μελέτη των συνθηκών οικονομικής εκμετάλλευσης των επιβατηγών και φορτηγών ακτοπλοϊκών πλοίων.

✓**Διευθύνσεις που ασχολούνται με το προσωπικό των πλοίων:**

1. *Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών*. Αντικείμενό της είναι η εισήγηση μέτρων για την οργάνωση, βελτίωση και προαγωγή της προπαίδευσης, εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης των στελεχών του εμπορικού ναυτικού.
2. *Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας*. Αντικείμενό της είναι η μελέτη και ρύθμιση θεμάτων που ανάγονται στη ναυτική εργασία και η εισήγηση για τη λήψη μέτρων που αφορούν την προστασία των ναυτικών κατά την εκτέλεση της εργασίας τους στα πλοία, την τροφοδοσία, ενδιαίτηση και ψυχαγωγία των ναυτικών. Επίσης ασκεί εποπτεία στην Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων και στο Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας (Γ.Ε.Ν.Ε.)
3. *Διεύθυνση Υποστήριξης Ασφαλιστικών Οργανισμών*. Αντικείμενό της είναι η παρακολούθηση και η εφαρμογή της κοινωνικής πολιτικής σε θέματα που ανάγονται στην κύρια και επικουρική ασφάλιση των ναυτικών, η εποπτεία της λειτουργίας των ασφαλιστικών οργανισμών των ναυτικών, η εισήγηση σε θέματα ιατροφαρμακευτικής και νοσηλευτικής περίθαλψης των ναυτικών και των οικογενειών τους, η παρακολούθηση των επιπτώσεων της ανεργίας των ναυτικών και η εποπτεία των οργανισμών πρόνοιας των ναυτικών.

✓**Διευθύνσεις που αναφέρονται σε θέματα λιμένων, ακτών και παραλίων:**

1. *Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας*. Αντικείμενό της είναι η σχεδίαση, ο καθορισμός, ο συντονισμός και η παρακολούθηση των ενεργειών των Λιμενικών Αρχών για την εξασφάλιση της δημόσιας τάξης στο χώρο δικαιοδοσίας τους, δηλαδή κίνησης, ναυσιπλοΐας, παροπλισμού, διάλυσης, ρυμούλκησης, επιθαλάσσιας αρωγής, άρσης ναυαγίων, ελευθεροκοινωνίας πλοίων κ.λπ.
2. *Διεύθυνση Ασφαλείας*. Αντικείμενό της είναι η εποπτεία και ο συντονισμός των ενεργειών των Λιμενικών Αρχών για τη δίωξη ποινικών παραβάσεων, όπως λαθρεμπορίας, εμπορίας ή χρήσης ναρκωτικών ουσιών, αρχαιοκαπηλίας, πλαστογραφίας, τυχερών παιχνιδιών και κάθε άλλου ποινικού αδικήματος στο χώρο αρμοδιότητας του Λ.Σ. και η αναζήτηση, εξακρίβωση, επεξεργασία και αξιολόγηση πληροφοριών που ανάγονται σε θέματα εθνικού ενδιαφέροντος.
3. *Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*. Αντικείμενό της είναι ο συντονισμός των Λιμενικών Αρχών για την αντιμετώπιση περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης, η κατάρτιση και προώθηση νόμων και διαταγμάτων σχετικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η εισήγηση σε θέματα τεχνικού εξοπλισμού πλοίων και εγκαταστάσεων για την αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας από πετρελαιοειδή

και άλλες ουσίες.

4. *Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικών Έργων*. Αντικείμενό της είναι η παρακολούθηση των διεθνών τεχνολογικών εξελίξεων στα πλοία και στα μέσα φορτοεκφόρτωσης και η μέριμνα για την εφαρμογή τους στις ελληνικές λιμενικές εγκαταστάσεις, η μέριμνα για τον προγραμματισμό κατασκευής των απαραίτητων λιμενικών έργων, η μελέτη και εισήγηση νομοθετικών και διοικητικών μέτρων για την οργάνωση, λειτουργία και ανάπτυξη των λιμενικών ταμείων και οργανισμών λιμένων.
5. *Διεύθυνση Επιχειρησιακών Μέσων και Ειδικών Μονάδων Λ.Σ.* Αντικείμενό της είναι η τήρηση της ετοιμότητας των πλωτών, χερσαίων και εναέριων μέσων και των ειδικών μονάδων Λ.Σ. για την πραγματοποίηση των επιχειρησιακών σχεδιασμών σε θέματα δημόσιας και κρατικής ασφάλειας, ασφάλειας ναυσιπλοΐας και προστασίας της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στα λιμάνια και στη θάλασσα.

✓Διευθύνσεις που αναφέρονται στο προσωπικό του Υ.Ε.Ν:

1. *Διεύθυνση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος*. Αντικείμενό της είναι ο χειρισμός των θεμάτων υπηρεσιακής κατάστασης του στρατιωτικού προσωπικού του Λιμενικού Σώματος
2. *Διεύθυνση Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Εκπαίδευσης Προσωπικού Λ.Σ.* Αντικείμενό της είναι η μέριμνα για την εκπαίδευση του στρατιωτικού προσωπικού του Λ.Σ. στις οικείες παραγωγικές Σχολές και η μέριμνα για μετεκπαίδευση και επιμόρφωσή του σε Σχολές του εσωτερικού και του εξωτερικού.
3. *Διεύθυνση Πολιτικού Προσωπικού*. Αντικείμενό της είναι ο χειρισμός θεμάτων υπηρεσιακής κατάστασης του πολιτικού προσωπικού του Υ.Ε.Ν. και η μέριμνα για την εκπαίδευση και επιμόρφωσή του.
4. *Διεύθυνση Οργάνωσης και Ποιότητας Υπηρεσιών*. Αντικείμενό της είναι η μελέτη, υπόδειξη και παρακολούθηση εφαρμογής των μέτρων για την απλούστευση των γραφειοκρατικών διαδικασιών, η εισήγηση μέτρων για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και η υποδοχή και πληροφόρηση των πολιτών.

✓Διεύθυνση Παλλαϊκής Άμυνας, Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης.

Αντικείμενό της είναι η μέριμνα για την οργάνωση, προπαρασκευή και κινητοποίηση των πολιτικών δυνάμεων αρμοδιότητας του Υ.Ε.Ν. για επιβίωση αυτών σε περίοδο πολέμου και για την συμβολή τους στην Εθνική Άμυνα. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, καταρτίζει σχέδια οργάνωσης και συντονισμού των ενεργειών του Υ.Ε.Ν. και των Υπηρεσιών του, μεριμνά για την εκτέλεση ασκήσεων σε θέματα Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης και για την εκτέλεση Σχεδίων Πολιτικής επιστράτευσης. Επίσης παρακολουθεί και ελέγχει την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας και διαφύλαξης του Εθνικού Διαβαθμισμένου Υλικού.

✓Διεύθυνση Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών.

Αντικείμενό της είναι κυρίως η ναύλωση πλοίων για τη διενέργεια θαλάσσιων μεταφορών για λογαριασμό του κράτους.

ΙΙ. Περιφερειακές Υπηρεσίες Υ.Ε.Ν.

1. Λιμενικές Αρχές
2. Πλοηγικοί Σταθμοί
3. Περιφερειακοί Σταθμοί Καταπολέμησης Ρύπανσης

5.2. Λιμενικές Αρχές

Λιμενικό Σώμα. Είναι ένοπλο σώμα με στρατιωτική οργάνωση. Υπάγεται διοικητικά στο Υ.Ε.Ν., το οποίο και στελεχώνει κατά το μεγαλύτερο ποσοστό του. Σε περίοδο πολέμου υπάγεται στο Πολεμικό Ναυτικό. Επικεφαλής του Λ.Σ. είναι ο Αρχηγός Λ.Σ., ο οποίος φέρει το βαθμό του Αντιναυάρχου και αποτελεί την ανώτερη βαθμίδα της στρατιωτικής ιεραρχίας. Το προσωπικό του Λ.Σ. αποτελείται από μόνιμους αξιωματικούς, υπαξιωματικούς και λιμενοφύλακες, άνδρες και γυναίκες. Οι αξιωματικοί του Λ.Σ. είναι πτυχιούχοι Α.Ε.Ι. (Πανεπιστημίων και Πολυτεχνείων) και διπλωματούχοι των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.) Πλοιάρχων και Μηχανικών και κατατάσσονται μετά από εξετάσεις ως δόκιμοι

στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, όπου φοιτούν για δεκαπέντε περίπου μήνες. Οι Υπαξιωματικοί και λιμενοφύλακες είναι απόφοιτοι Λυκείου και φοιτούν αντίστοιχα στη Σχολή Υπαξιωματικών και Λιμενοφυλάκων για περίπου εννέα μήνες. Η αποστολή του Λιμενικού Σώματος είναι, αφενός μεν η διοίκηση του εμπορικού ναυτικού, αφετέρου δε η αστυνόμευση των χωρικών υδάτων της χώρας. Η διττή αυτή αποστολή επιτυγχάνεται με τις Λιμενικές Αρχές που υπάρχουν σ' όλη την ελληνική επικράτεια.

Λιμενικές Αρχές. Σύμφωνα με το άρθρο 136 του Κ.Δ.Ν.Δ., η άσκηση της αστυνομικής εξουσίας στους λιμένες, στα χωρικά ύδατα και στα ελληνικά εμπορικά πλοία ανήκει στην αρμοδιότητα των Λιμενικών Αρχών. Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 1 του Ν.Δ. 444/1970 περί αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος και σχέσεων προς τις αρμοδιότητες των σωμάτων ασφαλείας, η αστυνομία στο θαλάσσιο χώρο, στα πλοία, στα πλωτά ναυπηγήματα και στους λιμένες ασκείται από τον Υ.Ε.Ν. μέσω του Λιμενικού Σώματος. Και τα δύο νομοθετικά διατάγματα, το Ν.Δ. 187/1973 Κ.Δ.Ν.Δ. στο Α' Κεφάλαιο του Τρίτου μέρους, άρθρα 136-140 και το Ν.Δ. 444/1970 αναθέτουν στις Λιμενικές Αρχές την άσκηση της αστυνομικής εξουσίας:

α) στο θαλάσσιο χώρο της Ελλάδας, δηλαδή στην αιγιαλίτιδα ζώνη των 6 ναυτικών μιλίων, όπως καθιερώθηκε με τον Α.Ν. 230/1936 και όπως προβλέπεται στο άρθρο 139 Κ.Δ.Ν.Δ. (το άρθρο προβλέπει ότι το πλάτος αυτό της αιγιαλίτιδας ζώνης μπορεί να οριστεί και διαφορετικά με Π.Δ. που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργικού Συμβουλίου - πρέπει να σημειώσουμε ότι το Νέο Δίκαιο της θάλασσας Δ.Σ. 1982, καθορίζει ως ανώτατο όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης το πλάτος των 12 ν.μ.),

β) στα εμπορικά πλοία που φέρουν ελληνική σημαία και πλέουν στην ανοικτή θάλασσα. Κάθε πλοίο που πλέει στην ανοικτή θάλασσα υπόκειται στους κανονισμούς του κράτους του οποίου φέρει τη σημαία. Πρέπει να διευκρινιστεί ότι η Λιμενική Αρχή ασκεί αστυνομική εξουσία μόνο στα εμπορικά πλοία και όχι στα πολεμικά,

γ) στους λιμένες. Η περιοχή του λιμένα είναι θαλάσσια και χερσαία. Ως χερσαία ζώνη λιμένα χαρακτηρίζεται η έκταση του εδάφους που περιλαμβάνει κρηπιδώματα, αποβάθρες, προκυμαίες, χώρους όπου γίνονται εργασίες φορτοεκφόρτωσης, αναμονής επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών, όπου υπάρχουν ναυπηγεία, διαλυτήρια πλοίων, ιχθυόσκαλες και, γενικά, λαμβάνουν χώρα δραστηριότητες που έχουν ναυτιλιακό χαρακτήρα και είναι απαραίτητες για τη λειτουργία του πλοίου. Οι χώροι αυτοί σε μερικούς λιμένες είναι περίφρακτοι.

Η αστυνομική δικαιοδοσία των Λιμενικών Αρχών διακρίνεται σύμφωνα με τον Κ.Δ.Ν.Δ. στη διοικητική και στη δικαστική.

Διοικητική Αστυνομία των Λιμενικών Αρχών. Το κεφάλαιο Β' του Τρίτου μέρους του Κ.Δ.Ν.Δ., στα άρθρα 141-157 αναφέρεται στη διοικητική Λιμενική Αστυνομία. Έτσι λοιπόν οι Λιμενικές Αρχές:

α) ρυθμίζουν την κίνηση, τη στάθμευση, τη μεθόρμιση, την αγκυροβολία, την ασφάλεια, την υγιεινή, την καθαριότητα και γενικά την τάξη στην περιοχή ευθύνης τους. Στους λιμένες που εδρεύει οργανισμός, ο οποίος έχει την οικονομική εκμετάλλευση του λιμένα (υπάρχουν δύο οργανισμοί στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη Ο.Λ.Π. και Ο.Λ.Θ.), απαιτείται συνεννόηση της Λιμενικής Αρχής και του Οργανισμού, για τη ρύθμιση της στάθμευσης, μεθόρμισης και αγκυροβολίας των φορτηγών πλοίων που καταπλέουν για φόρτωση ή εκφόρτωση.

β) ρυθμίζουν κάθε εργασία που γίνεται στον λιμένα, εκτός απ' αυτές που ρυθμίζονται με νομοθεσία από τις επιτροπές ρύθμισης φορτοεκφορτωτικών εργασιών. Στους λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης οι εργασίες ρυθμίζονται από τους οργανισμούς.

γ) φροντίζουν ώστε να διατηρείται ο λιμένας σε καλή κατάσταση που να εξασφαλίζει την προσόρμιση των πλοίων.

δ) ασκούν υγιεινομικά καθήκοντα, εφόσον δεν υπάρχει ιδιαίτερη υγιεινομική υπηρεσία λιμένα.

ε) παρακολουθούν την εφαρμογή της νομοθεσίας για τις αρχαιότητες και τα δημόσια κτήματα,

για τα τουριστικά πλοία, το θαλάσσιο τουρισμό, τις αγορανομικές διατάξεις τόσο στην περιοχή του λιμένα όσο και στα πλοία.

στ) ασκούν κάθε άλλη δραστηριότητα που ανατίθεται με ειδικούς νόμους στις αστυνομικές αρχές για πράξεις που λαμβάνουν χώρα στην περιοχή δικαιοδοσίας τους.

ζ) συνεργάζονται με άλλες αρμόδιες αρχές για θέματα τάξης και ασφάλειας γενικά.

η) εποπτεύουν την κανονική λειτουργία των φάρων και φανών που βρίσκονται στην περιφέρειά τους και ειδοποιούν αμέσως την αρμόδια υπηρεσία.

θ) ελέγχουν αν τα πλοία και τα βοηθητικά ναυπηγήματα που βρίσκονται στην περιοχή τους φέρουν τα φώτα και τα σήματα που προβλέπει ο Διεθνής Κανονισμός Αποφυγής Συγκρούσεων.

ι) εποπτεύουν την αποφυγή χρήσης φώτων στην ξηρά που μπορούν να παραπλανήσουν τα πλοία.

ια) αναφέρουν στις αρμόδιες υπηρεσίες κάθε κίνδυνο ναυσιπλοΐας που δεν σημειώνεται στους ναυτικούς χάρτες και λαμβάνουν κάθε μέτρο για την πρόληψη ατυχήματος.

ιβ) φροντίζουν ώστε να απομακρύνεται κάθε ναυάγιο που παρακωλύει την ελεύθερη ναυσιπλοΐα, την προσόρμιση, την κίνηση στο λιμένα ή ρυπαίνει τις ακτές, προσκαλώντας εγγράφως τον εφοπλιστή να ανελκύσει αυτό μέσα σε τακτή προθεσμία. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης του εφοπλιστή, η Λιμενική Αρχή προβαίνει στην ανέλκυση του ναυαγίου και τα έξοδα βαρύνουν τον παραβάτη.

ιγ) απαγορεύουν προσωρινά, για λόγους εθνικής ασφαλείας ή έννομης τάξης, την παραμονή ή τη διέλευση πλοίου με ξένη σημαία από τα ελληνικά χωρικά ύδατα. Η απαγόρευση αυτή γίνεται με διαταγή του Υπουργού κατόπιν απόφασης του Υπουργικού Συμβουλίου και δημοσιοποιείται.

ιδ) μπορούν να καθορίζουν, μετά από γνώμη του οργανισμού που εκμεταλλεύεται το λιμένα και μετά από άδεια του Υπουργείου, τον ανώτατο αριθμό των μονίμως απασχολούμενων στο λιμένα πλοίων και βοηθητικών ναυπηγημάτων, όταν αυτό δεν προβλέπεται από ειδικούς νόμους.

ιε) για να ανεγερθούν κτίσματα ή παραπήγματα και περίπτερα στην περιφέρεια των Λιμενικών Αρχών, απαιτείται ειδική άδεια αυτών. Επίσης οι Λιμενικές Αρχές μετά από έγκριση του Υπουργού, διατάσσουν την άρση ή τη μεταφορά των παραπηγμάτων, όταν αυτό επιβάλλεται για λόγους δημόσιου συμφέροντος.

ιστ) εποπτεύουν τα παροπλισμένα πλοία και βοηθητικά ναυπηγήματα που βρίσκονται στην περιοχή τους και καθορίζουν τον ελάχιστο αριθμό των φυλάκων και τα προσόντα που πρέπει αυτοί να έχουν.

ιζ) καθορίζουν τα αναγκαία μέτρα που πρέπει να λαμβάνουν για πρόληψη πυρκαγιάς τα πλοία, τα βοηθητικά ναυπηγήματα και οι εγκαταστάσεις του λιμένα.

ιη) σε περίπτωση πυρκαγιάς στο λιμένα, οι Λιμενικές Αρχές μπορούν να λάβουν κάθε μέτρο καταπολέμησης αυτής. Καλούν κάθε πλοίο και ναυτικό για να βοηθήσει στην κατάσβεση της πυρκαγιάς. Επίσης μπορούν να διατάξουν τη μεθόρμιση, την προσάραξη και τη βύθιση του καιγόμενου σκάφους, όταν αυτό απειλεί πλοία ή κτίσματα.

κ) εποπτεύουν την ακριβή τήρηση των δρομολογίων των πλοίων.

κα) εποπτεύουν, ώστε τα πλοία κατά τον κατάπλου και απόπλου να φέρουν την εθνική τους σημαία.

κβ) οι Λιμενικές Αρχές εκδίδουν αστυνομικές διατάξεις με τη μορφή κανονισμού, προκειμένου να ασκήσουν τις αρμοδιότητες της διοικητικής αστυνομίας. Οι Κανονισμοί αυτοί μετά από γνώμη του Νομάρχη, εγκρίνονται από τον Υπουργό και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης. Οι παραβάτες των αστυνομικών διατάξεων τιμωρούνται με πρόστιμο, το ύψος του οποίου φθάνει τα πέντε εκατομμύρια δραχμές για παραβάσεις ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το ποσόν αυτό αναπροσαρμόζεται ετησίως κατά ποσοστό 5% (Π.Δ. 381/95, άρθρο 2, ΦΕΚ 214/Α). Πριν

από την έκδοση της απόφασης ο παραβάτης καλείται σε απολογία με έγγραφη πρόσκληση της Λιμενικής Αρχής. Ο παραβάτης μπορεί να αμφισβητήσει την παράβαση μέσα σε αποκλειστική προθεσμία πέντε ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης, οπότε παραπέμπεται από τη Λιμενική Αρχή στο Ειρηνοδικείο της περιοχής.

Δικαστική Αστυνομία των Λιμενικών Αρχών.
Στο Κεφάλαιο Γ του Τρίτου μέρους του Κ.Δ.Ν.Δ., στα άρθρα 158-163 καθορίζονται τα ανακριτικά καθήκοντα των Λιμενικών Αρχών. Έτσι:

α) οι προϊστάμενοι των Λιμενικών Αρχών, οι νόμιμοι αναπληρωτές τους όπως οι αξιωματικοί, ανθυπασπιστές και αρχικελευστές του Λ.Σ. που υπηρετούν υπό τις διαταγές τους, ασκούν καθήκοντα γενικών ανακριτικών υπαλλήλων για τα εγκλήματα που συνέβησαν στην περιοχή τους. Η άσκηση των ανακριτικών καθηκόντων γίνεται υπό την εποπτεία του αρμόδιου Εισαγγελέα και σύμφωνα με τις διατάξεις της Ποινικής Δικονομίας. Επίσης ασκούν καθήκοντα δημόσιου κατήγορου στο Πταισματοδικείο για τα πταίσματα που τελούνται στην περιοχή τους.

β) οι Λιμενικές Αρχές στην εκτέλεση των ανακριτικών τους καθηκόντων μπορούν να ζητούν τη συνδρομή των άλλων αστυνομικών αρχών και οφείλουν να παρέχουν τη συνδρομή τους, όταν ζητείται απ' αυτούς.

γ) οι Λιμενικές Αρχές ασκούν τα ανακριτικά καθήκοντα σε εμπορικά πλοία και βοηθητικά ναυπηγήματα που φέρουν ξένη σημαία και τα οποία βρίσκονται στο λιμένα ή στα χωρικά ύδατα της περιοχής των, όταν δεν προβλέπεται διαφορετικά από διεθνείς συμβάσεις στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- εφόσον διαταράσσεται ή απειλείται η δημόσια τάξη,
- όταν ζητείται η συνδρομή της Λιμενικής Αρχής από τον πλοίαρχο ή άλλο πρόσωπο του πλοίου.

Πρέπει όμως η Λιμενική Αρχή να καλεί την οικεία Προξενική Αρχή να παραστεί κατά την επέμβασή της, εκτός αν πρόκειται για κατεπείγουσα ανάγκη, οπότε η ανακοίνωση της επέμβασης μπορεί να γίνει τη στιγμή της ενέργειας,

δ) οι Λιμενικές Αρχές μπορούν να ενεργούν κάθε ανακριτική πράξη σε εμπορικά πλοία με ξένη σημαία που βρίσκονται στα ελληνικά χωρικά ύδατα, κατά προσώπων που διώκονται καθώς επίσης και συλλήψεις καταδικασθέντων για έγκλημα ή άλλων προσώπων που κρίνονται ύποπτα δραπέτευσης. Σ' αυτά τα πρόσωπα συμπεριλαμβάνονται και οι στρατιωτικοί. Οι Λιμενικές Αρχές όμως δεν μπορούν να επέμβουν για εγκλήματα που διαπράττονται σε ξένα πολεμικά πλοία. Όταν όμως σ' αυτά καταφύγουν πρόσωπα του ανακριτικού ενδιαφέροντος, τότε οι Λιμενικές Αρχές ζητούν από τον κυβερνήτη του ξένου πολεμικού πλοίου την παράδοση αυτών και σε περίπτωση άρνησής του, αναφέρονται στον αρμόδιο Εισαγγελέα και το Υπουργείο.

Τοπική και κατά θέματα αρμοδιότητα των Λιμενικών Αρχών.
Η αστυνομική αρμοδιότητα των Λιμενικών Αρχών ασκείται μέσα σε καθορισμένο χώρο και για συγκεκριμένο κύκλο θεμάτων. Πρόκειται για την τοπική αρμοδιότητα και για την κατά θέματα αρμοδιότητα. Η τοπική αρμοδιότητα των Λιμενικών Αρχών σε σχέση με τις άλλες αστυνομικές αρχές καθορίζεται από το Ν.Δ. 444/70 και το Ν.Δ. 187/73. Η τοπική αρμοδιότητα μεταξύ των Λιμενικών Αρχών καθορίζεται με Π.Δ. Η κατά θέματα αρμοδιότητα περιλαμβάνει τη διοικητική και δικαστική αστυνομία, όπως πιο πάνω αναπτύχθηκε. Σύμφωνα όμως με το Ν.Δ. 444/70, εκφεύγουν της αρμοδιότητας των Λιμενικών Αρχών και ανήκουν στην Ελληνική Αστυνομία τα εξής θέματα:

α) η ασφάλεια του Προέδρου της Δημοκρατίας, των μελών της οικογένειάς του καθώς και των ηγεμόνων ξένων κρατών,

β) ο έλεγχος και η κίνηση των αλλοδαπών στην Ελλάδα, ο έλεγχος του συναλλάγματος και η προστασία του εθνικού νομίσματος,

γ) η εφαρμογή της νομοθεσίας σχετικά με τις λέσχες και τα παιχνίδια.

Οι Λιμενικές Αρχές εσωτερικού διακρίνονται σε Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία. Στη Λιμενική Αρχή προΐσταται ως λιμενάρχης αξιωματικός του Λ.Σ. Οι Λιμενικές αρχές είναι

μεταξύ τους ισότιμες και υπάγονται άμεσα στο Υ.Ε.Ν. Στα Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία μπορεί να ιδρύονται Λιμενικά Τμήματα για την καλύτερη διεκπεραίωση του διοικητικού και δικαστικού έργου. Επίσης υπάρχουν και οι Λιμενικοί Σταθμοί και οι Υπάλληλοι Λιμένα. Οι Λιμενικοί Σταθμοί υπάγονται στις άμεσες διαταγές των Λιμενικών Αρχών, στην περιφέρεια των οποίων βρίσκονται και στις οποίες αναφέρονται για κάθε θέμα. Στο Λιμενικό Σταθμό προΐσταται ως λιμενοσταθμάρχης, ανθυπασπιστής ή αρχικελευστής του Λ.Σ. Ο Υπάλληλος Λιμένα είναι υπάλληλος της τελωνειακής υπηρεσίας, στον οποίο έχουν ανατεθεί λιμενικά καθήκοντα, επειδή δεν υπάρχει Λιμενική Αρχή. Ο Υπάλληλος Λιμένα εκτελεί τις διαταγές και τις οδηγίες του προϊσταμένου της Λιμενικής Αρχής στην περιφέρεια της δικαιοδοσίας του οποίου υπάγεται.

Οι αξιωματικοί του Λ.Σ. διαπιστεύονται στις ελληνικές πρεσβείες σπουδαίων ναυτιλιακών κέντρων του εξωτερικού όπου ασκούν έλεγχο και εποπτεία στα εμπορικά πλοία με ελληνική σημαία που διέρχονται από τους λιμένες στους οποίους υπηρετούν και γενικότερα εξυπηρετούν τα συμφέροντα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Τέτοιες υπηρεσίες λειτουργούν στο Λονδίνο, στη Νέα Υόρκη, στο Τόκιο, στο Σίδνεϋ, στη Σιγκαπούρη και αλλού.

Τοπικά Κλιμάκια Επιθεώρησης Πλοίων. Σε κάθε Λιμενική Αρχή (Κεντρικό Λιμεναρχείο, Λιμεναρχείο, Υπολιμεναρχείο) συγκροτείται Τοπικό Κλιμάκιο Επιθεώρησης Πλοίων. Το Τοπικό Κλιμάκιο Επιθεώρησης Πλοίων τελεί υπό την εποπτεία του Τμήματος Επιθεώρησης Πλοίων της Διεύθυνσης Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υ.Ε.Ν. Το Τοπικό Κλιμάκιο Επιθεώρησης Πλοίων αποτελείται από το Λιμενάρχη ή έναν αξιωματικό της υπηρεσίας του, από ένα Μηχανικό Ε.Ν., τον πλοηγό της περιοχής και από ένα ραδιοτηλεγραφητή για τις περιπτώσεις επιθεώρησης των τηλεπικοινωνιακών μέσων. Το Τοπικό Κλιμάκιο Επιθεώρησης Πλοίων ενεργεί αρχική ή τακτική - περιοδική επιθεώρηση πλοίων ολικής χωρητικότητας μέχρι 100 κόρους και κατόπιν έγκρισης της Δ.Ε.Ε.Π. μπορεί να ενεργεί τακτική - περιοδική επιθεώρηση σε φορτηγά πλοία μέχρι 500 κ.ο.χ., καθώς και έκτακτη ή συμπληρωματική σε πλοία οποιασδήποτε χωρητικότητας. Σε περίπτωση που κάποιο πλοίο υποστεί βλάβη, ανεξάρτητα με τη χωρητικότητά του και εφόσον αυτό δεν παρακολουθείται από αναγνωρισμένο νηογνώμονα, το Τοπικό Κλιμάκιο Επιθεώρησης Πλοίων ενεργεί την έκτακτη επιθεώρηση για να διαπιστώσει την έκταση ή την αποκατάσταση της βλάβης και εισηγείται ανάλογα στον προϊστάμενο της Λιμενικής Αρχής. Μετά από κάθε τακτική - περιοδική επιθεώρηση το Τοπικό Κλιμάκιο Επιθεώρησης Πλοίων συντάσσει έκθεση, η οποία υποβάλλεται από το Λιμενάρχη στην Δ.Ε.Ε.Π. του Υ.Ε.Ν. για την έκδοση του οικείου πρωτοκόλλου.

2. Πλοηγικοί Σταθμοί.

Σύμφωνα με το Ν. 3142/1955 (ΦΕΚ 43/Α/1955) περί Πλοηγικής Υπηρεσίας, άρθρο 15, για την πλοήγηση των πλοίων στους λιμένες, στους όρμους, στους πορθμούς, στις διώρυγες, στους διαύλους ή σε άλλες περιοχές διάπλου ή αγκυροβολίας πλοίων λειτουργούν Πλοηγικοί Σταθμοί. Οι Πλοηγικοί Σταθμοί ιδρύονται και καταργούνται με Προεδρικό Διάταγμα, μετά από γνώμη του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού. Υπάγονται διοικητικά στις άμεσες διαταγές των προϊσταμένων των Λιμενικών Αρχών, στην περιφέρεια των οποίων ανήκουν.

Η διοίκηση της πλοηγικής υπηρεσίας ασκείται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, τη Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικών Έργων και το Τμήμα Πλοήγησης. Στο Υ.Ε.Ν. λειτουργεί Συμβούλιο Πλοηγικής Υπηρεσίας που έχει την αρμοδιότητα να γνωμοδοτεί για κάθε θέμα που ανάγεται στη διοίκηση και διαχείριση των υποθέσεων της Πλοηγικής Υπηρεσίας.

Πλοήγηση - Πλοηγός: Όπου υπάρχει Πλοηγικός Σταθμός, η πλοήγηση είναι υποχρεωτική για κάθε πλοίο που εισπλέει στην περιοχή του Σταθμού ή εκπλέει απ' αυτή ή μεθορμίζεται σ' αυτή. Εάν δεν υπάρχει Πλοηγικός Σταθμός ο προϊστάμενος της Λιμενικής Αρχής μπορεί να διατάσσει, σε εξαιρετικές συνθήκες, την πλοήγηση από πρόσωπο που γνωρίζει καλά τη θαλάσσια περιοχή. Τόσο κατά το άρθρο 182 Κ.Δ.Ν.Δ., όσο και κατά το άρθρο 17 παρ. 7 του Ν. 3142/1955, οι οδηγίες και οι υποδείξεις του πλοηγού στον πλοίαρχο έχουν συμβουλευτικό χαρακτήρα. Παρά την παρουσία του πλοηγού, την ευθύνη για την κυβέρνηση του σκάφους φέρει ο πλοίαρχος. Από την υποχρεωτική

πλοήγηση εξαιρούνται: α) τα με ελληνική σημαία επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, β) τα με ελληνική σημαία φορτηγά πλοία, ολικής χωρητικότητας κάτω των 1.000 κόρων που εκτελούν ακτοπλοΐα, γ) τα πολεμικά πλοία και τα βοηθητικά πλοία του Πολεμικού Ναυτικού και εκείνα με ξένη σημαία, εφόσον υπάρχει ο όρος της αμοιβαιότητας. Εξαίρεση από την υποχρεωτική πλοήγηση μπορεί να θεσπίζεται και σε άλλες περιπτώσεις ή κατηγορίες πλοίων με την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας.

Πλοηγικά δικαιώματα: Για την πλοήγηση τα πλοία υποχρεούνται στην καταβολή πλοηγικών δικαιωμάτων (άρθρο 20, Ν. 3142/55). Πλοηγικά Δικαιώματα είναι: α) η για την πλοήγηση του πλοίου αποζημίωση της Πλοηγικής Υπηρεσίας (το προσωπικό των Πλοηγικών Σταθμών αποτελείται από το ανώτερο, δηλαδή αρχιπλοηγούς και πλοηγούς και από το κατώτερο - βοηθητικό, δηλαδή κυβερνήτες, μηχανοδηγούς, λεμβούχους, ξυλουργό και αποθηκάριο), β) κάθε πρόσθετη αποζημίωση ή υποχρέωση που γεννάται από την απασχόληση του πλοηγού και της πλοηγίδας πέραν του χρόνου που είναι αναγκαία η παρουσία του πλοηγού στο πλοίο, γ) κάθε άλλη αποζημίωση που προκύπτει από την εφαρμογή των διατάξεων του Ν. 3142/55 και οφείλεται στην πλοήγηση του πλοίου ή πηγάζει από αυτή.

Τα πλοηγικά δικαιώματα βαρύνουν το πλοίο (άρθρο 21 παρ. 1) και για την καταβολή τους ευθύνονται αλληλέγγυα, χωρίς να επιτρέπεται η ένσταση της δίζησης και διαίρεσης, ο πλοιοκτήτης, ο εφοπλιστής, ο διαχειριστής στη συμπλοιοκτησία, ο διευθυντής στα νομικά πρόσωπα, ο ναυτικός πράκτορας, καθώς και κάθε αντιπρόσωπός τους που δήλωσε ότι είναι υπεύθυνος για την καταβολή των πλοηγικών δικαιωμάτων. Για τη βεβαίωση και είσπραξη αυτών αρμόδιες είναι οι Λιμενικές αρχές, στην περιοχή των οποίων εδρεύει ο Πλοηγικός Σταθμός. Τα πλοηγικά δικαιώματα καθορίζονται μετά από πρόταση των Υπουργείων Οικονομικών και Ε.Ν. και μετά από γνώμη του Σ.Ε.Ν. και αποτελούν πόρους του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας που τελεί υπό τη διαχείριση και ευθύνη του Ν.Α.Τ.

Σε περίπτωση καθυστέρησης καταβολής των πλοηγικών δικαιωμάτων, εφαρμόζονται οι διατάξεις περί είσπραξης δημοσίων εσόδων και είναι δυνατόν να επιφέρει την απαγόρευση του απόπλου, που διατάσσεται από τη Λιμενική Αρχή

Πλοηγικά δικαιώματα καταβάλλονται και όταν, ενώ η πλοήγηση είναι υποχρεωτική, δεν προσλαμβάνεται πλοηγός. Εξαιρούνται οι περιπτώσεις:

α) όταν η μη πρόσληψη πλοηγού οφείλεται σε ανώτερα βία,

β) όταν ο πλοηγός δεν εμφανιστεί, ενώ έχει εγκαίρως ζητηθεί η πλοήγηση.

Για τη συνδρομή των περιπτώσεων αυτών αποφαίνεται ο προϊστάμενος της οικείας Λιμενικής Αρχής.

3. Περιφερειακοί Σταθμοί Καταπολέμησης Ρύπανσης.

Ο Ν. 743/1977 (ΦΕΚ 319/Α/1977) περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ρύθμισης συναφών θεμάτων, στο άρθρο 15, προβλέπει τη σύσταση Περιφερειακών Σταθμών Πρόληψης και Καταπολέμησης της Ρύπανσης. Οι αρμοδιότητες των Σταθμών αυτών συνίστανται:

α) στην επιθεώρηση των πλοίων κατά τις διενεργούμενες φορτοεκφορτώσεις πετρελαίου,

β) στον έλεγχο της παράδοσης των κατάλοιπων πετρελαίου, πετρελαιοειδών μιγμάτων και άλλων ρυπαντικών ουσιών στις ευκολίες υποδοχής,

γ) στην επιτήρηση του θαλάσσιου χώρου με πλωτά ή χερσαία μέσα,

δ) στην αντιμετώπιση των περιστατικών ρύπανσης με ειδικά αγήματα,

ε) στην εκτέλεση κάθε άλλης υπηρεσίας που ανατίθεται σ' αυτούς με Υπουργική Απόφαση. Οι Περιφερειακοί Σταθμοί Πρόληψης και Καταπολέμησης της Ρύπανσης συνιστώνται με Προεδρικό Διάταγμα μετά από πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών - Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομικών, Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας. Οι σταθμοί αυτοί ιδρύονται στις Λιμενικές Αρχές. Μέχρι σήμερα Περιφερειακοί Σταθμοί Πρόληψης και Καταπολέμησης της Ρύπανσης λειτουργούν στις

Λιμενικές αρχές Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Πατρών, Ελευσίνας, Καβάλας, Χανίων και Πύλου.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι ο διοικητικός φορέας της Εμπορικής Ναυτιλίας στη χώρα μας. Με τις Διευθύνσεις του και τις Λιμενικές Αρχές ασκεί τον έλεγχο και την εποπτεία του εμπορικού στόλου και των λιμένων. Για την παρακολούθηση των εμπορικών πλοίων με ελληνική σημαία, που πλέουν σε σπουδαία λιμάνια του εξωτερικού, λειτουργούν οι Προξενικές Λιμενικές Αρχές. Για την καταπολέμηση των περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης σε διάφορα λιμάνια της χώρας, λειτουργούν ειδικοί σταθμοί που λέγονται Περιφερειακοί Σταθμοί Πρόληψης και Καταπολέμησης της Ρύπανσης. Για την επιθεώρηση των εμπορικών πλοίων, στις Λιμενικές Αρχές λειτουργούν τα Τοπικά Κλιμάκια Επιθεώρησης Πλοίων.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Αναφέρετε τις Διευθύνσεις του Υ.Ε.Ν.
2. Ποιο είναι το αντικείμενο της Διεύθυνσης Λιμενικής Αστυνομίας;
3. Ποιο είναι το αντικείμενο της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών;
4. Ποιο είναι το αντικείμενο της Διεύθυνσης Θαλασσίων Συγκοινωνιών;
5. Ποιο είναι το αντικείμενο της Διεύθυνσης Θαλάσσιου Περιβάλλοντος;
6. Ποιο είναι το έργο των Λιμενικών Αρχών;
7. Ποιο είναι το αντικείμενο του Πλοηγικού Σταθμού;
8. Ποιο είναι το έργο των Τοπικών Κλιμακίων Επιθεώρησης Πλοίων;

6 ΝΑΥΤΙΚΟΣ

Ο ναυτικός προσφέρει τις σωματικές και πνευματικές δυνάμεις του για να κινηθεί το πλοίο. Για να ασκήσει κάποιος το επάγγελμα του ναυτικού πρέπει να έχει εφοδιαστεί με το ναυτικό φυλλάδιο, που χορηγείται από το Υ.Ε.Ν.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

Ναυτικός
Ναυτικό φυλλάδιο
Εργάτης θάλασσας
Απογραφή ναυτικού

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Τι απαιτείται για να ασκήσει κάποιος το επάγγελμα του ναυτικού;
- Τι είναι το ναυτικό φυλλάδιο;
- Τι είναι η απογραφή ναυτικών;

6.1. Έννοια

Η λέξη ναυτικός, από τα παλιά χρόνια, αναφερόταν στον εργαζόμενο στα πλοία. Ο ναυτικός ήταν εκείνος που πρόσφερε τις πνευματικές και σωματικές δυνάμεις του για να κινηθεί το πλοίο και να ανταποκριθεί στον προορισμό του, στη μεταφορά φορτίων και επιβατών. Αρχικά δε γινόταν διάκριση, ως προς τον τρόπο με τον οποίο ο ναυτικός παρείχε την εργασία του. Με την εξέλιξη όμως της ναυτιλίας, τη διάκριση των ειδικοτήτων στην παροχή εργασίας στα πλοία και την καθιέρωση ειδικών καθηκόντων, πολλά από τα οποία απομακρύνονται από τη φύση της καθαρώς ναυτικής εργασίας (μουσικοί, κομμωτές, ιατροί κ.λπ.), άρχισαν να καθιερώνονται και άλλοι όροι όπως, ναυτεργάτης, εργάτης θάλασσας, πλήρωμα, προσωπικό πλοίου κ.λπ. Οι όροι αυτοί, τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς, χρησιμοποιήθηκαν ακόμη και σε νομοθετικά κείμενα, άλλοτε με ταυτόσημη έννοια και άλλοτε με διαφορετική, είτε ευρύτερη, είτε στενότερη. Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, στο άρθρο 55, υιοθετεί τον όρο "των εργαζομένων στη θάλασσα". Είναι μία ευρεία έννοια, στην οποία περιλαμβάνονται όλοι όσοι προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στο θαλάσσιο χώρο. Ο νομοθέτης, αντιλαμβανόμενος την ευρύτητα της έννοιας αυτής, προέβη στη διάκριση των εργαζομένων στη θάλασσα σε α) ναυτικούς και β) εργάτες θάλασσας. Σύμφωνα λοιπόν με το άρθρο 55, παράγραφο 2 του Κ.Δ.Ν.Δ., ναυτικοί είναι όσοι έχουν εγγραφεί σε ειδικό γι' αυτούς μητρώο απογραφής. Σύμφωνα δε με το άρθρο 55, παράγραφο 3 του Κ.Δ.Ν.Δ., εργάτες θάλασσας είναι α) όσοι εργάζονται κατ' επάγγελμα σε βοηθητικά ναυπηγήματα ή σε πλοία που δεν τηρούν ναυτολόγια, όπως λεμβούχοι, πορθμείς, αλιείς κ.λπ.

β) όσοι εργάζονται ως πλοηγοί ή αλιεργάτες σε πλοία που υποχρεούνται από το νόμο να τηρούν ναυτολόγιο.

Κρίνεται σκόπιμο να διευκρινίσουμε και την έννοια του πληρώματος, που συχνά αναφέρεται στο ναυτιλιακό χώρο. Πλήρωμα πλοίου, όπως προκύπτει από τον Κ.Ι.Ν.Δ., άρθρα 53-83 (περί πληρώματος) είναι το σύνολο των προσώπων που με σύμβαση εργασίας προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στα πλοία, ανεξαρτήτως της φύσης των εργασιών, αν δηλαδή είναι καθαρά ναυτικές ή όχι. Έτσι στην έννοια του πληρώματος, μέλη πληρώματος πλοίου είναι οι μουσικοί, οι ιατροί, οι κομμωτές κ.λπ.

6.2. Απογραφή ναυτικών

Για να ασκήσει κάποιος το ναυτικό επάγγελμα πρέπει να πληροί ορισμένες προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος. Ο Κ.Δ.Ν.Δ., στα άρθρα 55-64, αναφέρεται στη ναυτική απογραφή και, μεταξύ άλλων, ορίζει, ότι απαγορεύεται η εργασία με την ιδιότητα του ναυτικού πάνω σε Ελληνικό πλοίο, που τηρεί ναυτολόγιο, σ' αυτούς που δεν έχουν απογραφεί σε ειδικό μητρώο (άρθρο 56 παρ. 1). Το ειδικό μητρώο τηρείται από την Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και από τις Λιμενικές Αρχές Εσωτερικού.

Για να απογραφεί κάποιος ως ναυτικός πρέπει να έχει, σύμφωνα με το άρθρο 57 Κ.Δ.Ν.Δ., τα ακόλουθα γενικά προσόντα:

α) να έχει ελληνική ιθαγένεια και να είναι γραμμένος στα μητρώα Δήμου ή Κοινότητας,

β) να είναι υγιής και σωματικά ικανός για παροχή ναυτικής εργασίας,

γ) να είναι στρατολογικά τακτοποιημένος,

δ) να μην έχει στερηθεί τα πολιτικά του δικαιώματα.

Εκτός όμως από τα γενικά προσόντα για την απογραφή ναυτικού απαιτούνται, σύμφωνα με το άρθρο 58 Κ.Δ.Ν.Δ., και ειδικά προσόντα που καθορίζονται με προεδρικά διατάγματα κατόπιν πρότασης του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και τα οποία είναι:

1) Ο υποψήφιος ναυτικός να έχει συμπληρώσει το δέκατο πέμπτο (15) έτος της ηλικίας του και να μην έχει υπερβεί το τριακοστό (30). Για όσους δεν έχουν συμπληρώσει το δέκατο όγδοο (18) έτος της ηλικίας τους, ο Κ.Δ.Ν.Δ., άρθρο 60, απαιτεί για την απογραφή τους, έγγραφη άδεια του πατέρα, του επίτροπου ή του κηδεμόνα.

Επίσης εξαιρούνται από τη διάταξη για το ανώτατο όριο ηλικίας οι πιο κάτω αναφερόμενοι:

α) οι γιατροί που ναυτολογούνται σε πλοία που υποχρεούνται να προσλαμβάνουν γιατρό,

β) οι πλοιοκτήτες και οι κατά σαράντα τουλάχιστον εκατοστά συμπλοιοκτήτες πλοίων ή πλοιαρίων με ελληνική σημαία,

γ) οι μόνιμοι αξιωματικοί του πολεμικού ναυτικού και του Λιμενικού Σώματος,

δ) όσοι προέρχονται από το Π.Ν. και το Λ.Σ. και αποκτούν αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας με βάση ειδικές διατάξεις,

ε) οι ομογενείς, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά για την επαγγελματική τους αποκατάσταση.

2) Ο υποψήφιος ναυτικός πρέπει να μην έχει καταδικαστεί σε φυλάκιση μεγαλύτερη των έξι (6) μηνών ή να μην είναι υπότροπος για λαθρεμπορία, κλοπή, απάτη, παράβαση των διατάξεων περί ναρκωτικών και περί προστασίας του εθνικού νομίσματος, για εγκλήματα κατά των ηθών, για στάση ή παράβαση των νόμων περί μέτρων ασφαλείας του κράτους, του πολιτεύματος, του κοινωνικού καθεστώτος και προστασίας της ελευθερίας των πολιτών κατά την τελευταία δεκαετία.

Οι εργάτες της θάλασσας απογράφονται προαιρετικά σε ειδικό γι' αυτούς μητρώο (Κ.Δ.Ν.Δ., άρθρο 56 παρ. 2). Ο νόμος απαιτεί για την απογραφή των εργατών θάλασσας και την ύπαρξη των ακολούθων ειδικών προσόντων:

α) ηλικία μεγαλύτερη των δεκαπέντε (15) ετών και

β) να μην έχει καταδικαστεί ο υποψήφιος εργάτης θάλασσας σε φυλάκιση μεγαλύτερη των έξι (6) μηνών για λαθρεμπορία, κατοχή ή εμπορία ναρκωτικών, παράνομη αλιεία ή για παράβαση των νόμων περί προστασίας του εθνικού νομίσματος.

⌦ *Ναυτικό φυλλάδιο*

Όσοι απογράφονται ως ναυτικοί, εφοδιάζονται, σύμφωνα με το άρθρο 62 του Κ.Δ.Ν.Δ., με ναυτικό φυλλάδιο. Το ναυτικό φυλλάδιο είναι δημόσιο έγγραφο που εκδίδεται από το Υ.Ε.Ν. (από την Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων ή την απογράφουσα το ναυτικό Λιμενική Αρχή). Είναι ειδικό έντυπο στο οποίο αναγράφονται τα πλήρη στοιχεία του ναυτικού (ονοματεπώνυμο, όνομα πατέρα και μητέρας, ο δήμος ή η κοινότητα, ημερομηνία γέννησης, η ναυτική περιφέρεια, ο αριθμός του μητρώου του ναυτικού), η θαλάσσια υπηρεσία του ναυτικού, τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας και καταχωρούνται η ναυτολόγηση και η απόλυση του ναυτικού. Ο ναυτικός δεν έχει το δικαίωμα να καταστρέψει ή να αλλοιώσει ή να μεταβιβάσει σε άλλο πρόσωπο το ναυτικό του φυλλάδιο. Ούτε επιτρέπεται σε τρίτο να κατακρατήσει το ναυτικό φυλλάδιο από τον κάτοχό του. Μόνο η Λιμενική ή η Προξενική Αρχή μπορεί να προβεί σε κατάσχεση του ναυτικού φυλλαδίου, όταν ο ναυτικός υποπέσει σε σοβαρά πειθαρχικά παραπτώματα (λιποταξία, παράνομη απουσία κ.λπ.). Με τη λήξη της εργασιακής σχέσης, ο πλοίαρχος υποχρεούται να επιστρέφει το ναυτικό φυλλάδιο στον κάτοχό του, ανεξάρτητα από το λόγο λύσης της εργασιακής σχέσης.

6.3. Ναυτικό επάγγελμα

Ο ναυτικός παρέχει τις πνευματικές και σωματικές του υπηρεσίες πάνω στο πλοίο που αποτελεί έναν ειδικό χώρο παροχής εργασίας. Και αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το πλοίο κινείται συνεχώς, είναι κινητό πράγμα, όπου ο ναυτικός παρέχει την εργασία του, γεγονός που καθιστά

τη ναυτική εργασία ιδιόμορφη, με πολλές βασικές διαφορές από την εργασία σε οποιοδήποτε χώρο της ξηράς. Ο ναυτικός όχι μόνο εργάζεται στο πλοίο αλλά είναι αναγκασμένος να διαμένει στο χώρο εργασίας του, δηλ. στο πλοίο και όταν δεν εργάζεται, όλες τις ώρες. Η ιδιομορφία αυτή του ναυτικού επαγγέλματος, το γεγονός ότι ο ναυτικός είναι αναγκασμένος να βρίσκεται στον ίδιο χώρο, χωρίς την δυνατότητα άλλης επιλογής, όλο το 24/ωρο αλλά και καθόλη την διάρκεια της επαγγελματικής του προσφοράς, επέβαλλε τη διαφορετική ρύθμιση της ναυτικής εργασίας από την εργασία της ξηράς και τη διάπλαση ειδικού κλάδου του εργατικού δικαίου, του ναυτεργατικού δικαίου ή δικαίου της ναυτικής εργασίας. Ο ναυτικός έχει να αντιμετωπίσει σοβαρά προβλήματα, τόσο ως εργαζόμενος στο πλοίο, όσο και ως διαμένων στο πλοίο. Ως εργαζόμενος στο πλοίο, οφείλει να βρίσκεται πάντοτε σε επαγγελματική ετοιμότητα, ανεξάρτητα από το ωράριο εργασίας, για την αντιμετώπιση κάθε κινδύνου που μπορεί να παρουσιαστεί κατά τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού του πλοίου. Οφείλει να εκτελεί τις εντολές των προϊσταμένων του και να πραγματοποιεί με υψηλό αίσθημα ευθύνης τα καθήκοντά του, διότι και ελαφρά αμέλεια στην εκτέλεση αυτών μπορεί να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στο πλοίο, αλλά και κυρίως στη ζωή του ιδίου, των μελών του πληρώματος του πλοίου και γενικά των επιβαινόντων στο πλοίο. Επίσης ο ναυτικός δεν έχει τη δυνατότητα να διακόπτει την προσφορά εργασίας του στο πλοίο και να το εγκαταλείπει όποτε το θελήσει, ακόμη και αν πρόκειται για σοβαρούς λόγους, προσωπικούς ή οικογενειακούς, αν προηγουμένως δεν τηρηθούν κάποιες προϋποθέσεις. Ως διαμένων στο πλοίο, αντιμετωπίζει δύσκολες συνθήκες διαβίωσης όσο και αν τα τελευταία χρόνια αυτές βελτιώνονται συνεχώς, αντιμετωπίζει έντονη μονοτονία και πλήξη, βρίσκεται για μεγάλο χρονικό διάστημα μακριά από την οικογένειά του, το φιλικό, το κοινωνικό του περιβάλλον και είναι αναγκασμένος να συναναστρέφεται και εκτός εργασίας τους ίδιους ανθρώπους όλο το 24/ωρο και σε όλη τη διάρκεια παροχής της εργασίας του στο ίδιο πλοίο. Αντιμετωπίζει διαφορετικές κλιματολογικές συνθήκες καθώς το πλοίο κινείται μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα σε όλες τις ηπείρους και οι συνεχείς και γρήγορες κλιματολογικές μεταβολές επιδρούν δυσμενώς στην υγεία του.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο ναυτικός, προκειμένου να εργαστεί στο πλοίο, πρέπει να έχει εφοδιαστεί με ναυτικό φυλλάδιο. Ο ναυτικός ασκεί ένα επάγγελμα με ιδιαιτερότητες, διότι, όχι μόνο εργάζεται στο πλοίο, αλλά είναι αναγκασμένος να διαμένει στο χώρο εργασίας του, δηλαδή στο πλοίο, και όταν δεν εργάζεται, όλο το 24/ωρο. Οφείλει να βρίσκεται πάντοτε σε επαγγελματική ετοιμότητα ανεξάρτητα από το ωράριο εργασίας, για την αντιμετώπιση κάθε κινδύνου που μπορεί να παρουσιαστεί στη διάρκεια του ταξιδιού.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Ποιος χαρακτηρίζεται ναυτικός;
2. Ποιος χαρακτηρίζεται εργάτης θάλασσας;
3. Πώς αποκτάται το ναυτικό φυλλάδιο;
4. Αναφέρετε τις ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος.

7 ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Για να ασκήσει ο ναυτικός με τον καλύτερο τρόπο τα επαγγελματικά του καθήκοντα είναι αναγκασμένος να φοιτήσει στις ναυτικές σχολές. Μετά τη φοίτηση εφοδιάζεται με τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας. Με αυτό τον τρόπο ο ναυτικός αποκτά επαγγελματική κατάρτιση και είναι σε θέση να αντιμετωπίζει τις δυσκολίες του επαγγέλματός του.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

Ναυτική εκπαίδευση
Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού
Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων
Κέντρο Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποια είναι τα επίπεδα της Ναυτικής Εκπαίδευσης;
- Ποια είναι η επιμόρφωση των ναυτικών;

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

7.1. Γενικά

Φορέας υπεύθυνος για την εκπαίδευση και επαγγελματική κατάρτιση των ναυτικών είναι το Υ.Ε.Ν. Όλες οι Σχολές του Εμπορικού Ναυτικού, μέσω της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών, τελούν υπό τη διοίκηση και τον έλεγχο του Υ.Ε.Ν. Στην κατάρτιση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων και την έγκριση των δαπανών λειτουργίας των Σχολών Ε.Ν. λαμβάνονται υπόψη οι απόψεις του Γνωμοδοτικού Συμβουλίου Δημοσίων Σχολών Ε.Ν., στο οποίο συμμετέχουν εκπρόσωποι των πλοιοκτητών, των συνδικαλιστικών οργανώσεων των εργαζομένων, του Υ.Ε.Ν. και ειδικοί στη ναυτική εκπαίδευση. Τα επίπεδα της εκπαίδευσης που παρέχονται στις Σχολές Ε.Ν. είναι τα ακόλουθα:

7.2. Επίπεδα Εκπαίδευσης

I. Τεχνικά Επαγγελματικά Εκπαιδευτήρια (Τ.Ε.Ε.) Ναυτικού και Ναυτιλιακού Τομέα.

Αντικατέστησαν τα Δημόσια Λύκεια Εμπορικού Ναυτικού (Δ.Λ.Ε.Ν.) σύμφωνα με το άρθρο 16 του Ν. 2743/1999 (ΦΕΚ 211Α). Περιλαμβάνουν δύο τμήματα α) Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού και β) Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού. Σ' αυτά παρέχεται η εκπαίδευση σε όσους θέλουν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα. Διδάσκονται ειδικά ναυτικά και ναυτιλιακά μαθήματα όπως ναυτιλία, ναυτική τέχνη, ευστάθεια, ναυτικές μηχανές, ψυκτικές εγκαταστάσεις κ.λπ. Επίσης καταργήθηκαν και τα Ιδιωτικά Λύκεια Εμπορικού Ναυτικού (Ι.Λ.Ε.Ν.), τα οποία μπορούν να μετατραπούν σε Ιδιωτικά Τ.Ε.Ε. Ναυτικού και Ναυτιλιακού τομέα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

II. Δημόσιες Σχολές Ε.Ν.- Μετεκπαίδευσης Θαλαμηπόλων.

Στις Σχολές αυτές φοιτούν οι ναυτικοί που έχουν θαλάσσια υπηρεσία ως θαλαμηπόλοι ή σε άλλες συναφείς ειδικότητες. Η διάρκεια της εκπαίδευσης είναι 6 μήνες και διδάσκονται μαθήματα όπως αγγλικά, ναυτικές γνώσεις, επαγγελματικές γνώσεις, πρώτες βοήθειες κ.λπ. Οι απόφοιτοι αποκτούν την άδεια θαλαμηπόλου Α' τάξης Ε.Ν., που τους παρέχει το δικαίωμα να εργαστούν στα εμπορικά πλοία σε ανάλογη θέση.

III. Σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων (Σ.Σ.Π.Μ.).

Στις σχολές αυτές παρέχεται δωρεάν εκπαίδευση σε όλες τις ειδικότητες των ναυτικών που εργάζονται στα πλοία, στη χρήση των σωστικών και πυροσβεστικών μέσων που διαθέτουν τα πλοία και στην παροχή πρώτων βοηθειών. Η εκπαίδευση είναι ταχύρυθμη και διαρκεί δώδεκα ημέρες. Οι γνώσεις που παρέχονται αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της επαγγελματικής κατάρτισης των ναυτικών και αφορούν την προσωπική τους ασφάλεια στη διάρκεια της εργασίας τους στα πλοία. Οι Σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων λειτουργούν στον Ασπρόπυργο Αττικής και στη Μηχανιώνα Μακεδονίας.

IV. Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.).

Ιδρύθηκαν με το Ν. 2638/1998 (ΦΕΚ 204/Α) και αντικατέστησαν τις Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (Α.Δ.Σ.Ε.Ν.). Στις Α.Ε.Ν. λειτουργούν Σχολή Πλοιάρχων και Σχολή Μηχανικών. Στις Σχολές αυτές εισάγονται νέοι και νέες ηλικίας 18-25 ετών, που επιθυμούν να σταδιοδρομήσουν ως αξιωματικοί του Ε.Ν. Σ' αυτούς παρέχεται

θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση, ώστε μετά την αποφοίτησή τους να μπορούν να ανταποκριθούν στα ιδιαίτερα καθήκοντα του αξιωματικού καταστρώματος και μηχανής. Για το σκοπό αυτό διδάσκονται μαθήματα της ειδικότητάς τους, π.χ. για δίπλωμα πλοιάρχου, ναυτιλία, ραντάρ, ευστάθεια κ.λπ., για δίπλωμα μηχανικού, αντοχή υλικών, μηχανές εσωτερικής καύσης, ηλεκτρικές μηχανές κ.λπ. Από το εκπαιδευτικό έτος 1989-90 καθιερώθηκε το σύστημα της εναλλασσόμενης διαδοχικής εκπαίδευσης μεταξύ Σχολής και χώρου εργασίας (πλοίου). Η διάρκεια της εκπαίδευσης είναι οκτώ εκπαιδευτικά εξάμηνα από τα οποία τα δύο αντιστοιχούν σε πρακτική εκπαίδευση σε εμπορικά πλοία. Σε κάθε Α.Ε.Ν. τα όργανα διοίκησης είναι:

1) το Συμβούλιο Α.Ε.Ν.,

2) ο Διοικητής,

3) ο Υποδιοικητής.

Το Συμβούλιο Α.Ε.Ν. απαρτίζεται από το Διοικητή, ως πρόεδρο, τον Υποδιοικητή, το Διευθυντή και τον Αναπληρωτή Διευθυντή κάθε Σχολής, έναν εκπρόσωπο του τακτικού εκπαιδευτικού προσωπικού κάθε Σχολής, έναν εκπρόσωπο των σπουδαστών από κάθε Σχολή και έναν εκπρόσωπο του Διοικητικού προσωπικού της Α.Ε.Ν. Το Συμβούλιο Α.Ε.Ν. προσδιορίζει τις ανάγκες των Σχολών σε εκπαιδευτικό εξοπλισμό, μετά από εισήγηση του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου. Προτείνει στο Υπουργείο την προκήρυξη θέσεων εκπαιδευτικού προσωπικού και ειδικού τεχνικού προσωπικού, εκφράζει απόψεις προς το Υπουργείο σε θέματα κανονισμού σπουδών και εσωτερικού κανονισμού. Το Συμβούλιο Α.Ε.Ν. συγκαλείται τακτικά μία φορά κάθε εξάμηνο. Εκτάκτως συγκαλείται κατά την κρίση του προέδρου ή αν ζητηθεί γραπτώς από το 1/3 του συνόλου των μελών του.

Ο Διοικητής και ο Υποδιοικητής των Α.Ε.Ν. είναι ανώτεροι ή ανώτατοι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος.

Σε κάθε Σχολή όργανα διοίκησης είναι το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο, ο Διευθυντής και ο Αναπληρωτής Διευθυντής. Το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο απαρτίζεται από τα τακτικά μέλη του εκπαιδευτικού προσωπικού της Σχολής, έναν εκπρόσωπο του ειδικού τεχνικού προσωπικού της Σχολής και εκπροσώπους των σπουδαστών της Σχολής, σε ποσοστό 20% των μελών του τακτικού εκπαιδευτικού προσωπικού. Το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο:

α) εισηγείται στο Συμβούλιο Α.Ε.Ν. για θέματα σπουδών, διδασκαλίας και εξετάσεων, στα πλαίσια του Κανονισμού Σπουδών,

β) επεξεργάζεται προτάσεις του εκπαιδευτικού προσωπικού,

γ) αποφασίζει για την κατανομή της διδασκαλίας μαθημάτων στα μέλη του εκπαιδευτικού προσωπικού,

δ) εισηγείται στο Συμβούλιο Α.Ε.Ν. θέματα σχετικά με τον εκπαιδευτικό εξοπλισμό.

Το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο συγκαλείται κάθε μήνα και εκτάκτως κατά την κρίση του Διευθυντή της Σχολής, ή όταν ζητηθεί από το 1/3 του συνόλου των μελών του.

Η φοίτηση σ' όλες τις Α.Ε.Ν. είναι δωρεάν και παρέχεται στους σπουδαστές στέγη και τροφή. Κατά τη διάρκεια της πρακτικής τους εκπαίδευσης οι σπουδαστές αμείβονται σύμφωνα με τις οικείες συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

Η πρώτη Α.Δ.Σ.Ε.Ν. (νυν Α.Ε.Ν.) που ιδρύθηκε ήταν της Ύδρας, με το Ν.4511/1930.

V. Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Ε.Ν. (Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.).

Στα Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. παρέχεται η αναγκαία επαγγελματική κατάρτιση και επιμόρφωση σε αξιωματικούς του Ε.Ν., προκειμένου να αποκτήσουν προσόντα ανωτέρου επιπέδου που θα τους επιτρέψουν να βελτιώσουν ιεραρχικά τη θέση τους. Σ' αυτά επιμορφώνονται πλοίαρχοι Ε.Ν., μηχανικοί Ε.Ν. και ραδιοτηλεγραφητές Ε.Ν. Λειτουργούν αντιστοίχως Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. πλοιάρχων, μηχανικών και ραδιοτηλεγραφητών-ραδιοηλεκτρονικών (η ειδικότητα του ραδιοτηλεγραφητή τείνει να καταργηθεί λόγω των εξελίξεων της τεχνολογίας της ναυτιλίας και μετεξελίσσεται στην ειδικότητα του ραδιοηλεκτρονικού πλοίων). Επίσης στα Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. λειτουργούν ειδικά τμήματα εκπαίδευσης (ηλεκτρονικά όργανα, ραντάρ, γυροπυξίδες κ.λπ., ασφαλείας δεξαμενοπλοίων που μεταφέρουν χημικά προϊόντα, ασφάλειας πετρελαιοφόρων κ.λπ.). Στα Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. η φοίτηση διαρκεί 96 εργάσιμες ημέρες, χωρίζεται σε 3-4

κύκλους σπουδών, παρέχεται δωρεάν και, κατά την διάρκειά της, καταβάλλεται στους εκπαιδευόμενους ημερήσια αποζημίωση. Τα Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. και των τριών ειδικοτήτων λειτουργούν στην Αττική.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο ναυτικός, προκειμένου να ανταποκριθεί στα επαγγελματικά του καθήκοντα εκπαιδεύεται και επιμορφώνεται. Σχολές Εκπαίδευσης είναι τα Τεχνικά Επαγγελματικά Εκπαιδευτήρια Ναυτικού και Ναυτιλιακού Τομέα, η Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων και οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.
Οι Σχολές Επιμόρφωσης είναι το Κέντρο Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού Πλοιάρχων και Μηχανικών και η Σχολή Μετεκπαίδευσης Θαλαμηπόλων

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Τι είναι τα Τ.Ε.Ε. Ναυτικού-Ναυτιλιακού Τομέα;
2. Τι είναι οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού;
3. Τι είναι η Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων;
4. Τι είναι το Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.;

ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

8

Ο ναυτικός μετά τη φοίτησή του στις Σχολές Εκπαίδευσης εφοδιάζεται με αντίστοιχο αποδεικτικό, που πιστοποιεί την ικανότητά του να εργαστεί σε κάποιο τομέα του πλοίου.
Στο κεφάλαιο αυτό θα πληροφορηθείτε ποια είναι τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

Αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποια είναι τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας κατά κλάδο προσωπικού πλοίου;

ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

Αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας είναι τα πιστοποιητικά που χορηγούνται από το Υ.Ε.Ν. στους ναυτικούς, συνήθως μετά από εξετάσεις, και με τα οποία πιστοποιείται η καταλληλότητα του κατόχου τους για την άσκηση ειδικών καθηκόντων στο Ε.Ν. Διακρίνονται σε διπλώματα, πτυχία και άδειες.

Τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας κατά κλάδο προσωπικού είναι:

1. Κλάδος προσωπικού καταστρώματος

Δίπλωμα: Α', Β', Γ' τάξης

Δίπλωμα Πρακτικού Πλοιάρχου

Πτυχίο Κυβερνήτη Α', Β', Γ' τάξης

Πτυχίο Κυβερνήτη ρυμουλκών

Πτυχίο Κυβερνήτη τουριστικών θαλαμηγών.

Πτυχίο Ναύκληρου

Άδεια Ναύτη

2. Κλάδος προσωπικού μηχανής

α. Ατμομηχανής

Δίπλωμα Ατμομηχανικού Α', Β', Γ' τάξης

Δίπλωμα Πρακτικού Ατμομηχανικού

Πτυχίο Αρχιθερμαστή

Πτυχίο Λιπαντή

Άδεια Θερμαστή

β. Μηχανών Εσωτερικής Καύσης (Μ.Ε.Κ.)

Δίπλωμα Μηχανικού Μ.Ε.Κ. Α', Β', Γ' τάξης

Δίπλωμα Πρακτικού Μηχανικού Μ.Ε.Κ.

Πτυχίο Μηχανοδηγού Α' τάξης

Πτυχίο Μηχανοδηγού Β' τάξης

Άδεια Χειριστή

3. Κλάδος προσωπικού Γενικών υπηρεσιών.

α. Υπηρεσία Τηλεπικοινωνιών

Δίπλωμα Ραδιοτηλεγραφητή Α', Β' τάξης

β. Οικονομική Υπηρεσία

Δίπλωμα Οικονομικού Α', Β' τάξης

γ. Υπηρεσία Τροφοδοσίας

Δίπλωμα Φροντιστή

Δίπλωμα Πρακτικού Φροντιστή

Πτυχίο Βοηθού Φροντιστή

δ. Υπηρεσία Διαμερισμάτων

Πτυχίο Αρχιθαλαμηπόλου

Άδεια θαλαμηπόλου Α', Β' τάξης

ε. Υπηρεσία Μαγειρείου

Πτυχίο Αρχιμαγείρου

Άδεια Μαγείρου Α', Β', Γ' τάξης

Για να αποκτήσει κάποιος αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας πρέπει:

- να έχει ναυτικό φυλλάδιο,
- να είναι ηλικίας από 20 έως 60 ετών,
- να είναι στρατολογικά τακτοποιημένος,
- να μην έχει στερηθεί τα πολιτικά του δικαιώματα,
- να μην έχει καταδικαστεί για κακούργημα ή φυλάκιση πέραν του εξαμήνου, για λαθρεμπόριο, ναρκωτικά, για παράβαση του νόμου περί προστασίας του εθνικού νομίσματος ή για αδίκημα που αναφέρεται στην υπηρεσία του πλοίου και να μην έχει στερηθεί το δικαίωμα άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος,
- να είναι σωματικά και πνευματικά υγιής,
- να έχει θαλάσσια υπηρεσία,
- να επιτύχει στις εξετάσεις, όπου αυτές απαιτούνται.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

9

Ο ναυτικός ανάλογα με το αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας που κατέχει, αναλαμβάνει ειδικότερα καθήκοντα στο πλοίο στο οποίο ναυτολογείται. Ο ναυτικός εκτελεί τα καθήκοντά του με βάση τον κανονισμό εσωτερικής υπηρεσίας που ισχύει στο πλοίο.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

Κανονισμός Εσωτερικής Υπηρεσίας
Ειδικά καθήκοντα

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποια είναι τα καθήκοντα κάθε ναυτικού στο πλοίο;

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

9.1. Κανονισμοί

Για την ομαλή και απρόσκοπτη διεξαγωγή της εργασίας στα πλοία καταρτίζονται από το Υ.Ε.Ν. και εγκρίνονται με Π.Δ. Ειδικοί Κανονισμοί Εργασίας που ρυθμίζουν:

α) την ιεραρχία στο πλοίο και τη διαίρεση του πληρώματος σε κλάδους καταστρώματος, μηχανής και γενικών υπηρεσιών,

β) τα καθήκοντα του πλοιάρχου, των αξιωματικών και των μελών πληρώματος,

γ) τη διεξαγωγή της υπηρεσίας στο πλοίο "εν όρμω" και "εν πλω".

Ισχύουν δύο Κανονισμοί Εργασίας:

α) Κανονισμός Εργασίας Φορτηγών Πλοίων άνω των 800 κ.ο.χ. (Β.Δ. 806/1971) και

β) Κανονισμός Εσωτερικής Υπηρεσίας Επιβατηγών Πλοίων άνω των 500 κ.ο.χ. (Β.Δ. 683/1960).

9.2. Ειδικά καθήκοντα ναυτικών

Σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς εργασίας στα πλοία τα ειδικότερα καθήκοντα του κάθε ναυτικού είναι:

Πλοίαρχος: ο πλοίαρχος είναι ο κυβερνήτης και ο διοικητής του πλοίου. Βρίσκεται επί κεφαλής της ιεραρχίας του πληρώματος και έχει εξουσία σε κάθε πρόσωπο που επιβαίνει στο πλοίο. Είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια και ευταξία στο πλοίο και δικαιούται να λαμβάνει κάθε νόμιμο πρόσφορο μέτρο για την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου. Ο πλοίαρχος δίνει πάντοτε το παράδειγμα των ναυτικών αρετών, δηλαδή της τιμής, της αξιοπρέπειας, της καλής συμπεριφοράς, της δικαιοσύνης, της σύνεσης, της ετοιμότητας, της αποφασιστικότητας, της αφοσίωσης στο καθήκον, του θάρρους και της αυτοθυσίας.

Υποπλοίαρχος: ο υποπλοίαρχος είναι ο άμεσος συνεργάτης του πλοιάρχου για κάθε θέμα που αφορά το πλοίο, τους επιβαίνοντες και το φορτίο. Είναι ο αξιωματικός που προΐσταται των υπηρεσιών του προσωπικού καταστρώματος, της τροφοδοσίας, των ενδιαιτήσεων και του μαγειρείου. Επιμελείται θεμάτων υγιεινής, καθαριότητας, τροφοδοσίας και ψυχαγωγίας του πληρώματος. Μεριμνά για την προετοιμασία για άπαρση και αγκυροβολία, έχοντας την επιμέλεια της πλώρης.

Ύπαρχος: στα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία τα καθήκοντα του υποπλοιάρχου ασκεί ο ύπαρχος που είναι ιεραρχικά μεταξύ πλοιάρχου και υποπλοιάρχου.

Ανθυποπλοίαρχος: ο ανθυποπλοίαρχος είναι ο άμεσος βοηθός του υποπλοιάρχου σε κάθε θέμα που αφορά την υπηρεσία του σκάφους, τη ναυσιπλοΐα και το φορτίο. Έχει την επιμέλεια της γέφυρας, των κλιμάκων, των φανών, των πυροσβεστικών και σωστικών μέσων, των σημαιών και των σημάτων. Κατά την άπαρση και αγκυροβολία έχει την επιμέλεια της πρύμνης.

Δόκιμος πλοίαρχος: ο δόκιμος πλοίαρχος ασκείται υπό την επίβλεψη του υποπλοιάρχου και ανθυποπλοιάρχου σε κάθε θέμα που αφορά την υπηρεσία του σκάφους και τη ναυσιπλοΐα. Συμμετέχει στις φυλακές του πλοίου ως βοηθός αξιωματικού φυλακής γέφυρας.

Α' Μηχανικός: ο Α' μηχανικός είναι ο αξιωματικός που προΐσταται της υπηρεσίας μηχανής και του προσωπικού της. Τελεί υπό τις άμεσες διαταγές και τον έλεγχο του πλοιάρχου και είναι υπεύθυνος απέναντί του στην άσκηση των

καθηκόντων του. Ευθύνεται για τη συντήρηση και καλή λειτουργία των κινητήριων μηχανών, των βοηθητικών μηχανημάτων, των λεβήτων και των λοιπών εγκαταστάσεων του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου και κάθε μηχανικής και ηλεκτρικής εγκατάστασης που βρίσκεται στο πλοίο, εκτός των ραδιοτηλεγραφικών μηχανημάτων και εγκαταστάσεων.

ΑΒ' Μηχανικός: ο ΑΒ' μηχανικός (πρωτοδεύτερος) είναι ο άμεσος βοηθός του Α' μηχανικού και εκτελεί τα καθήκοντα που αναφέρονται στο Β' μηχανικό.

Β' Μηχανικός: ο Β' μηχανικός είναι ο άμεσος βοηθός του Α' μηχανικού, αν βέβαια στο πλοίο δεν υπηρετεί ΑΒ' μηχανικός. Μεριμνά για την κατανομή του προσωπικού μηχανής σε φυλακές και γενικές εργασίες μηχανής, για την καλή συντήρηση και λειτουργία των μηχανών και μηχανημάτων του πλοίου κ.λπ.

Γ' Μηχανικός: ο Γ' μηχανικός εκτελεί φυλακή και οποιαδήποτε άλλη εργασία σχετική με την ειδικότητά του, που του αναθέτει ο Β' μηχανικός.

Ψυκτικός Μηχανικός: ο ψυκτικός μηχανικός τελεί υπό τις οδηγίες του Α' μηχανικού. Επιμελείται της καλής συντήρησης και λειτουργίας των ψυκτικών μηχανημάτων και εγκαταστάσεων.

Δόκιμος Μηχανικός: ο δόκιμος μηχανικός ασκείται υπό την επίβλεψη των αξιωματικών μηχανής σε κάθε θέμα που αφορά την υπηρεσία μηχανής. Μετέχει στις φυλακές μηχανής ως βοηθός αξιωματικού φυλακής μηχανής.

Αξιωματικός Ραδιοτηλεπικοινωνιών: ο αξιωματικός ραδιοτηλεπικοινωνιών προΐσταται της υπηρεσίας ραδιοτηλεπικοινωνιών και τελεί υπό τις διαταγές του πλοιάρχου. Ευθύνεται για την τακτική παρακολούθηση, συντήρηση και διατήρηση σε άριστη κατάσταση των ηλεκτρονικών συσκευών του σταθμού ασυρμάτου, των σωσιβίων λέμβων και των πλωτών σωστικών μέσων.

Δόκιμος Αξιωματικός Ραδιοτηλεπικοινωνίας: ο δόκιμος αξιωματικός ραδιοτηλεπικοινωνίας, ασκείται υπό την επίβλεψη του αξιωματικού ραδιοτηλεπικοινωνίας. Μετέχει στις φυλακές υπηρεσίας ραδιοτηλεπικοινωνιών, ως βοηθός αξιωματικού φυλακής.

Ναύκληρος: ο ναύκληρος είναι ο υπαξιωματικός υπεύθυνος για την υπηρεσία καταστρώματος και το κατώτερο προσωπικό της. Τελεί υπό τις διαταγές του υποπλοιάρχου και είναι βοηθός του στη διατήρηση της πειθαρχίας στο κατώτερο προσωπικό καταστρώματος, στην εξασφάλιση της καθαριότητας και ευπρέπειας των κοινόχρηστων χώρων του πλοίου, στη συντήρηση του σκάφους, των καταστρωμάτων κ.λπ. Κατανέμει το κατώτερο προσωπικό του καταστρώματος σε ειδικές εργασίες σύμφωνα με τις διαταγές του υποπλοιάρχου. Μεριμνά για την καλή κατάσταση των μηχανημάτων ανακρέμασης των λέμβων, σχοινιών και λοιπών εξαρτημάτων.

Αντλιωρός: ο αντλιωρός είναι υπαξιωματικός που τελεί υπό τις διαταγές του υποπλοιάρχου. Μεριμνά για τον καθαρισμό και αερισμό του αντλιοστασίου, την επισκευή των αντλιών, βαλβίδων, σωληνώσεων κ.λπ., τη λίπανση των βαρούλκων. Συμμετέχει σε εργασίες ανεφοδιασμού του πλοίου με καύσιμα, ελέγχει τις δεξαμενές υγρών φορτίων κ.λπ.

Ηλεκτρολόγος: ο ηλεκτρολόγος είναι υπαξιωματικός που εξασφαλίζει την καλή λειτουργία των ηλεκτροκινητήρων των μηχανών και όλων των εγκαταστάσεων παραγωγής ηλεκτρισμού που υπάρχουν στο πλοίο. Τελεί υπό τις διαταγές του Β' μηχανικού.

Μηχανοδηγός Α': σε πλοία που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης τα καθήκοντα του αρχιθερμαστή εκτελεί ο μηχανοδηγός Α'.

Λιπαντής: ο λιπαντής είναι υπαξιωματικός που τελεί υπό τις οδηγίες των αξιωματικών μηχανής. Μεριμνά για τη λίπανση των κύριων μηχανών και γενικά κάθε μηχανήματος, για την παραλαβή των καυσίμων και νερού κ.λπ.

Μηχανοδηγός Β': σε πλοία που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης, τα καθήκοντα του λιπαντή εκτελεί ο μηχανοδηγός Β'.

Τροφοδότης: ο τροφοδότης είναι υπαξιωματικός υπεύθυνος για την υπηρεσία τροφοδοσίας και τελεί υπό τις οδηγίες του υποπλοιάρχου. Μεριμνά για την έγκαιρη προμήθεια των τροφίμων, την

καλή ποιότητα και την επαρκή ποσότητα αυτών.

Θαλαμηπόλος: είναι υπαξιωματικός υπεύθυνος για την υπηρεσία διαμερισμάτων και τελεί υπό τις οδηγίες του υποπλοιάρχου. Μεριμνά για τον καθαρισμό του ιματισμού του πλοίου, για την ύπαρξη σε επαρκείς ποσότητες φαγητών και αναψυκτικών για τους εκτελούντες νυκτερινή φυλακή κ.λπ.

Μάγειρος: ο μάγειρος είναι υπαξιωματικός, υπεύθυνος για την υπηρεσία του μαγειρείου. Τελεί υπό τις οδηγίες του υποπλοιάρχου. Μεριμνά για την καθαριότητα των διαμερισμάτων του μαγειρείου, για την έγκαιρη παρασκευή φαγητών για το προσωπικό του πλοίου, σύμφωνα με το επίσημο εδεσματολόγιο.

Ναύτες: οι ναύτες τελούν υπό τις οδηγίες του ναύκληρου και βοηθούν αυτόν και τον ξυλουργό στις εργασίες τους. Εκτελούν κατά φυλακές εργασίες πηδαλιούχου, οπτήρα και αγγελιαφόρου.

Ναυτόπαιδες: οι ναυτόπαιδες βοηθούν τους ναύτες στις εργασίες τους. Εκτελούν τον καθαρισμό των καταστρωμάτων και των κοινόχρηστων χώρων των πλοίων.

Καθαριστές: οι καθαριστές βοηθούν τους λιπαντές στα καθήκοντά τους.

Βοηθός Θαλαμηπόλου: ο βοηθός θαλαμηπόλου εξυπηρετεί τους αξιωματικούς του πλοίου στη διάρκεια των γευμάτων τους, καθαρίζει τα διαμερίσματά τους και βοηθά τον τροφοδότη και το θαλαμηπόλο στα καθήκοντά τους.

Βοηθός Μαγείρου: ο βοηθός μαγείρου καθαρίζει τα διαμερίσματα του μαγειρείου, μεταφέρει τα τρόφιμα από τις αποθήκες και από τα ψυγεία στο μαγειρείο κ.λπ.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο ναυτικός ανάλογα με την εκπαίδευσή του αναλαμβάνει ειδικά καθήκοντα πάνω στο πλοίο. Ασκεί τα καθήκοντά του, σύμφωνα με τον Κανονισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας του Πλοίου. Οι ειδικότητες σε ένα πλοίο είναι πλοίαρχος, υποπλοίαρχος, ύπαρχος, ανθυποπλοίαρχος, δόκιμος πλοίαρχος, Α' μηχανικός, ΑΒ' μηχανικός, Β' μηχανικός, Γ' μηχανικός, δόκιμος μηχανικός, ψυκτικός μηχανικός, αξιωματικός ραδιοτηλεπικοινωνιών, ναύκληρος, αντλιωρός, ηλεκτρολόγος, λιπαντής, θαλαμηπόλος, μάγειρας, ναύτης κ.λπ.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Σε τι αναφέρονται οι Κανονισμοί Εσωτερικής Υπηρεσίας στα πλοία;
2. Ποια είναι τα καθήκοντα του πλοιάρχου;
3. Ποια είναι τα καθήκοντα του ναυκλήρου;
4. Ποια είναι τα καθήκοντα του θαλαμηπόλου;
5. Ποια είναι τα καθήκοντα του μάγειρα;

10 ΠΛΗΡΩΜΑ

Το πλοίο, για να πλεύσει με ασφάλεια, χρειάζεται έναν αριθμό ναυτικών που αποτελεί το πλήρωμα. Ο αριθμός των ναυτικών και οι ειδικότητές τους εξαρτώνται από τον τύπο του πλοίου.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

Πλήρωμα
Οργανική σύνθεση πληρώματος
Ελλιπής σύνθεση πληρώματος

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Πώς καθορίζεται η οργανική σύνθεση του πλοίου;
- Πότε η σύνθεση του πλοίου χαρακτηρίζεται ως ελλιπής;

ΠΛΗΡΩΜΑ

10.1. Σύνθεση προσωπικού πλοίου

Το πλοίο, για να κινηθεί με ασφάλεια και για να ανταποκριθεί στο σκοπό του, απαιτεί την εργασία κάποιων ανθρώπων. Οι άνθρωποι αυτοί που στελεχώνουν το πλοίο, πρέπει να κατέχουν τις απαραίτητες γνώσεις και να είναι στον αναγκαίο αριθμό. Το σύνολο των ανθρώπων που εργάζονται στο πλοίο αποτελεί τη σύνθεση προσωπικού κατά προσόντα και αριθμό. Η σύνθεση αυτή δεν είναι ενιαία για όλα τα πλοία αλλά διαφέρει ανάλογα με τον τύπο του πλοίου, τις διαστάσεις του, τα ταξίδια που εκτελεί κ.λπ. Έτσι για κάθε πλοίο καθορίζεται η λεγόμενη οργανική σύνθεση του προσωπικού του πλοίου. Η οργανική σύνθεση προβλέπει ακριβώς για το συγκεκριμένο πλοίο, στο οποίο αναφέρεται, πόσοι άνθρωποι και με ποιες γνώσεις (ειδικότητα) πρέπει να εργάζονται σ' αυτό, προκειμένου να επιτευχθεί η ασφαλής πλεύση του και να εκπληρωθεί ο οικονομικός του σκοπός. Η οργανική σύνθεση του προσωπικού του πλοίου καθορίζεται με Προεδρικό Διάταγμα.

10.2. Ελλιπής σύνθεση προσωπικού πλοίου

Παρατηρείται μερικές φορές, η σύνθεση του προσωπικού του πλοίου, να μην ανταποκρίνεται στην οργανική και να είναι ελλιπής ή ειδική.

Η ελλιπής σύνθεση διακρίνεται:

Ελλιπής κατά αριθμό σύνθεση προσωπικού πλοίου είναι εκείνη η σύνθεση, κατά την οποία ο αριθμός των εργαζομένων στο πλοίο ανά ειδικότητα είναι μικρότερος απ' αυτόν που προβλέπει η οργανική σύνθεση.

Ελλιπής κατά προσόντα σύνθεση προσωπικού πλοίου, είναι εκείνη η σύνθεση, κατά την οποία οι ειδικότητες των εργαζομένων στο πλοίο δεν καλύπτουν αυτές που προβλέπονται στην οργανική σύνθεση.

Είναι δυνατό η σύνθεση ενός πλοίου να είναι ταυτόχρονα ελλιπής και κατά αριθμό και κατά προσόντα.

Ειδική σύνθεση προσωπικού πλοίου είναι αυτή η οποία καθορίζεται, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, με Υπουργική Απόφαση, για την εκτέλεση μεμονωμένου ταξιδιού.

Όταν η σύνθεση του προσωπικού του πλοίου είναι ελλιπής είτε κατά αριθμό είτε κατά προσόντα απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου.

Η ελλιπής όμως σύνθεση επιτρέπεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, σύμφωνα με τα άρθρα 88 και 89 του Κ.Δ.Ν.Δ. και αφού τηρηθούν οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) να μην προκαλείται κίνδυνος στην ασφαλή πλεύση του πλοίου,

β) να το ζητήσει ο πλοίαρχος,

γ) να το εγκρίνει η αρμόδια Λιμενική ή Προξενική Αρχή.

ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

11

Μεταξύ των συνδικαλιστικών φορέων των ναυτικών και των πλοιοκτητών υπογράφονται κάθε χρόνο οι Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας, που αναφέρουν τους όρους και τις συνθήκες που παρέχεται η ναυτική εργασία στο πλοίο.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

Συλλογική Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας

ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας συνάπτονται μεταξύ των οργανώσεων των ναυτικών και των εφοπλιστών. Καταρτίζονται εγγράφως, κυρώνονται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης. Ισχύουν συνήθως για ένα έτος, αλλά ο Υπουργός μπορεί να παρατείνει την ισχύ της Συλλογικής Σύμβασης. Καταρτίζονται για τις διάφορες κατηγορίες πλοίων, π.χ. Συλλογική Σύμβαση Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων, Συλλογική Σύμβαση Ακτοπλοϊκών Φορτηγών Πλοίων, Συλλογική Σύμβαση Πληρωμάτων Ρυμουλκών, Συλλογική Σύμβαση Φορτηγών Πλοίων από 4.500 dwt. και άνω, Συλλογική Σύμβαση Πληρωμάτων Ναυαγοσωστικών Πλοίων, Συλλογική Σύμβαση Πληρωμάτων Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων από 801-4.500 dwt κ.λπ. Οι Συλλογικές Συμβάσεις ρυθμίζουν θέματα, όπως το ύψος του μισθού των ναυτικών, τα διάφορα επιδόματα, τις ώρες εργασίας, τις ημέρες αργίας κ.λπ.

ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ 12

Ο ναυτικός όταν αναλαμβάνει εργασία σε ένα πλοίο υπογράφει την ατομική σύμβαση ναυτικής εργασίας. Στη σύμβαση αυτή αναφέρονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

Σύμβαση ναυτολόγησης
Διάρκεια σύμβασης
Δικαιώματα ναυτικού
Υποχρεώσεις ναυτικού

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποια είναι η διάρκεια της σύμβασης ναυτολόγησης;
- Ποια είναι τα δικαιώματα του ναυτικού;
- Ποιες είναι οι υποχρεώσεις του ναυτικού;
- Πότε λύεται η σύμβαση ναυτολόγησης;

ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ

12.1. Έννοια

Σύμβαση ναυτολόγησης είναι η σύμβαση, με την οποία ο ναυτικός αναλαμβάνει την υποχρέωση να παρέχει στον πλοιοκτήτη τις υπηρεσίες του στο πλοίο με αντάλλαγμα το μισθό. Η σύμβαση ναυτολόγησης είναι αυστηρώς προσωπική για το ναυτικό, ενώ δεν είναι (προσωπική) για τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή. Έτσι η μεταβολή του προσώπου του εργοδότη (πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή) δεν οδηγεί στη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης.

Σύμφωνα με το άρθρο 53 του Κ.Ι.Ν.Δ., "η σύμβαση ναυτολόγησης συνομολογείται με τον πλοίαρχο και συντελείται με την εγγραφή αυτής στο ναυτολόγιο. Η εγγραφή ενεργείται από το Λιμενάρχη ή τον πρόξενο". Ο πλοίαρχος του πλοίου στο οποίο ναυτολογείται ο ναυτικός, ενεργώντας ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, συνομολογεί τη σύμβαση ναυτολόγησης λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες τους, σύμφωνα με το άρθρο 39 Κ.Ι.Ν.Δ. και 105 Κ.Δ.Ν.Δ. Η σύμβαση ναυτολόγησης κατά κανόνα είναι έγγραφη, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι είναι άκυρη, αν δεν τηρηθεί ο έγγραφος τύπος. Μπορεί βεβαίως να συνομολογηθεί και προφορικά. Η σύμβαση ναυτολόγησης συντελείται με την εγγραφή της στο ναυτολόγιο, που γίνεται από το Λιμενάρχη, στο εσωτερικό της χώρας ή από την Ελληνική Προξενική Αρχή, στο εξωτερικό. Εάν δεν υπάρχει Προξενική Αρχή, η εγγραφή στο ναυτολόγιο γίνεται από τον πλοίαρχο του πλοίου, με παράλληλη σχετική εγγραφή στο ημερολόγιο γέφυρας του πλοίου. Όταν η εγγραφή της σύμβασης ναυτολόγησης στο ναυτολόγιο γίνεται από τον πλοίαρχο, τότε, για να είναι έγκυρη, χρειάζεται επικύρωση από τη Λιμενική Αρχή ή την Προξενική Αρχή του πρώτου λιμένα κατάπλου, όπου βέβαια υπάρχει αντίστοιχη Αρχή.

Η σύμβαση ναυτολόγησης πρέπει να περιέχει σύμφωνα με το άρθρο 54 Κ.Ι.Ν.Δ.:

1) το όνομα του ναυτικού που ναυτολογείται, τον τόπο και χρόνο της γέννησής του, την περιφέρεια και τον αριθμό απογραφής, όπως και την ειδικότητά του,

2) το όνομα του πλοίου, τη χωρητικότητα και το διεθνές διακριτικό του σήμα,

3) το όνομα του πλοιοκτήτη και του τυχόν διαχειριστή, της συμπλοιοκτησίας και του πλοιάρχου,

4) το μισθό,

5) τη διάρκεια της σύμβασης.

Η σύμβαση χρονολογείται και υπογράφεται από τα συμβαλλόμενα μέρη.

12.2. Διάρκεια Σύμβασης

Η σύμβαση ναυτολόγησης συνομολογείται για ορισμένο χρόνο, για αόριστο χρόνο και για ορισμένο πλου-ταξίδι.

α. σύμβαση ορισμένου χρόνου: η σύμβαση ναυτολόγησης ισχύει για το χρονικό διάστημα που αναφέρεται σ' αυτήν. Αν παρέλθει το χρονικό αυτό διάστημα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, η ισχύς της παρατείνεται μέχρι τον κατάπλου του πλοίου στο λιμένα προορισμού.

β. σύμβαση αορίστου χρόνου: στη σύμβαση αυτή δεν προσδιορίζεται ο χρόνος ισχύος της. Η σύμβαση ναυτολόγησης αορίστου χρόνου μπορεί να λυθεί με καταγγελία του ναυτικού, όταν έχουν παρέλθει επτά μήνες από τη συνομολόγησή της. Ο ναυτικός μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση ναυτολόγησης ορισμένου ή αορίστου χρόνου οποτεδήποτε, αν ο πλοίαρχος υπέπεσε

σε σοβαρή παράλειψη των καθηκόντων του απέναντι στο ναυτικό.

γ. σύμβαση για ορισμένο πλου-ταξίδι: η σύμβαση ναυτολόγησης συνομολογείται για ένα ταξίδι και λύεται, όταν το πλοίο φθάσει στο λιμένα προορισμού.

12.3. Δικαιώματα και Υποχρεώσεις του ναυτικού

Από τη σύμβαση ναυτολόγησης ο ναυτικός αποκτά δικαιώματα και αναλαμβάνει υποχρεώσεις.

⌧ Τα **δικαιώματα** του ναυτικού είναι:

1. *Δικαίωμα μισθού.* Όπως κάθε εργαζόμενος, έτσι και ο ναυτικός παρέχοντας την εργασία του δικαιούται μισθό. Ο μισθός αναφέρεται στη σύμβαση ναυτολόγησης και αποτελεί βασικό στοιχείο του περιεχομένου της. Σε περίπτωση που δεν αναφερθεί, θεωρείται ότι συμφωνήθηκε ο μισθός που προβλέπεται στη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας για την αντίστοιχη ειδικότητα. Εάν δεν ισχύει Συλλογική Σύμβαση τότε καταβάλλεται στο ναυτικό ο "εθισμένος μισθός" σύμφωνα με τις αρχές της καλής πίστης. Ο μισθός στο ναυτικό καταβάλλεται σε χρήμα και σε είδος, όπως είναι η τροφή και το ύψος του καθορίζεται με τις Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας. Είναι όμως δυνατόν να συμφωνηθεί μισθός μεγαλύτερος από τον προβλεπόμενο στη Συλλογική Σύμβαση, ενώ απαγορεύεται η καταβολή μισθού μικρότερου από εκείνο που προβλέπεται στη Συλλογική Σύμβαση. Εάν ο μισθός καταβάλλεται κατά μήνα, ο ναυτικός δικαιούται το μισθό των μηνών και ημερών που διήρκησε η ναυτολόγησή του. Η ημέρα ναυτολόγησης και η ημέρα απόλυσης θεωρούνται ως πλήρεις ημέρες. Εάν η ναυτολόγηση διήρκεσε λιγότερο από μήνα, ο ναυτικός δικαιούται πλήρη μηνιαίο μισθό. Με την κατάρτιση της σύμβασης ναυτολόγησης, ο ναυτικός δικαιούται να λάβει προκαταβολή από το μισθό του, το ύψος της οποίας καθορίζεται ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες και δεν υπερβαίνει το μισθό που αναλογεί σ' ένα μήνα. Εάν αδικαιολόγητα ο ναυτικός δεν παρέχει τις υπηρεσίες του, στερείται τον ανάλογο μισθό και ευθύνεται για αποζημίωση στον πλοιοκτήτη, αν από την άρνηση παροχής των υπηρεσιών του προκλήθηκε ζημιά στο πλοίο. Εάν ο ναυτικός ασθένησε, δικαιούται μισθό και νοσηλεύεται με δαπάνη του πλοίου. Εάν η σύμβαση ναυτολόγησης λυθεί λόγω της ασθένειας και ο ναυτικός νοσηλεύεται εκτός του πλοίου, δικαιούται τα νοσήλια και ειδικό μισθό εφ' όσον διαρκεί η ασθένεια, όχι όμως μεγαλύτερο των τεσσάρων μηνών. Η ασθένεια δεν πρέπει να οφείλεται σε πταίσμα του ναυτικού. Είναι δυνατόν να συμφωνηθεί μισθός κατά πλουν, δηλαδή να συμφωνηθεί μισθός κατά ταξίδι, οπότε, αν το ταξίδι διαρκέσει περισσότερο, τότε καταβάλλεται στο ναυτικό ανάλογη αύξηση, ενώ, αν διαρκέσει λιγότερο, τότε ο μισθός παραμένει αμείωτος.

2. *Δικαίωμα τροφής και διαμονής στο πλοίο.* Ο ναυτικός δικαιούται να διαμένει σε κατάλληλο χώρο στο πλοίο και να διατρέφεται στο χρονικό διάστημα που εργάζεται και παραμένει στο πλοίο. Το εδεσματολόγιο, δηλαδή ο κατάλογος των φαγητών, που πρέπει να παρέχονται στο πλήρωμα καθορίζεται με απόφαση του Υ.Ε.Ν. και η μη τήρησή του συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα του πλοιάρχου. Για την παρακολούθηση της ακριβούς τήρησης του εδεσματολογίου, συγκροτείται η επιτροπή τροφίμων που αποτελείται από μέλη του πληρώματος, τα οποία κάθε εβδομάδα αλλάζουν.

3. *Επιδόματα.* Ο ναυτικός εκτός από το μισθό, δικαιούται και διάφορα επιδόματα όπως: i) δώρο πλοιοκτήτη (bonus) ή επιμίσθιο. Μερικές φορές με τη σύμβαση ναυτολόγησης συμφωνείται η καταβολή επιπλέον ποσού στο ναυτικό, ii) επίδομα Κυριακών. Το επίδομα αυτό χορηγείται σε όλα τα μέλη του πληρώματος, ανεξάρτητα αν εργάζονται ή όχι τις Κυριακές, iii) επίδομα αδείας. Ο ναυτικός δικαιούται άδεια, η διάρκεια της οποίας καθορίζεται στη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας. Στο επίδομα αυτό έχουν ενσωματωθεί σήμερα και επιδόματα που χορηγούνταν στο παρελθόν, όπως το δώρο Χριστουγέννων και Πάσχα, το επίδομα χρόνου υπηρεσίας κ.λπ., iv) επίδομα δεξαμενόπλοιου. Το επίδομα αυτό καταβάλλεται στους ναυτικούς που υπηρετούν

σε δεξαμενόπλοια και υπολογίζεται σε ποσοστό επί του μισθού, ν) επίδομα εμπόλεμης ζώνης. Καταβάλλεται στους ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία που καταπλέουν σε περιοχές όπου διεξάγονται πολεμικές επιχειρήσεις.

4. *Αμοιβή για καθαρισμό δεξαμενών*. Στους ναυτικούς που υπηρετούν σε δεξαμενόπλοια καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή για την απασχόλησή τους στον καθαρισμό των δεξαμενών, των αντλιοστασίων κ.λπ.

5. *Αμοιβή για υπερωρίες και ιδιαίτερες εργασίες*. Στο ναυτικό καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή (υπερωρία), όταν αυτός διαταχθεί να εργαστεί πέραν του κανονικού ωραρίου εργασίας, όπως και όταν απασχοληθεί με ιδιαίτερες εργασίες που αναφέρονται ως τέτοιες στη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, π.χ. καθαρισμός κυτών πλοίου κ.λπ.

6. *Προστασία από ασθένεια και ατύχημα που συνέβη στη διάρκεια της ναυτολόγησης*. Ο ναυτικός που στη διάρκεια της ναυτολόγησής του ασθένησε ή τραυματίστηκε δικαιούται ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης με δαπάνη του πλοίου.

7. *Αποζημίωση λόγω ναυαγίου*. Ο ναυτικός σε περίπτωση ναυαγίου, πυρκαγιάς ή άλλου παρόμοιου γεγονότος δικαιούται αποζημίωση για την απώλεια αντικειμένου της προσωπικής ή επαγγελματικής του χρήσης.

8. *Αποζημίωση λόγω λύσης της σύμβασης*. Ο ναυτικός δικαιούται αποζημίωση όταν η σύμβαση ναυτολόγησής του λυθεί:

   - λόγω απώλειας του πλοίου
   - λόγω αποβολής της ελληνικής σημαίας
   - λόγω εκποίησης του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό
   - λόγω ανικανότητας του πλοίου για πλου
   - λόγω καταγγελίας της σύμβασης από το ναυτικό εξ αιτίας σοβαρού παραπτώματος του πλοιάρχου
   - λόγω καταγγελίας της σύμβασης από τον πλοίαρχο χωρίς να υπάρχει παράπτωμα του ναυτικού
   - λόγω κατάσχεσης του πλοίου
   - λόγω παροπλισμού του πλοίου τουλάχιστον για 15 ημέρες.

Το ποσό της αποζημίωσης ανέρχεται:

α) σε ποσό ίσο με το μισθό των δεκαπέντε (15) ημερών, όταν ο ναυτικός απολύεται σε λιμένα της Ελλάδας,

β) σε ποσό ίσο με μισθό τριάντα (30) ημερών, όταν ο ναυτικός απολύεται σε λιμένα της Μεσογείου, του Εύξεινου Πόντου, της Ερυθράς θάλασσας ή της Ευρώπης,

γ) σε ποσό ίσο με μισθό σαράντα πέντε (45) ημερών, όταν ο ναυτικός απολύεται σε οποιονδήποτε άλλο λιμένα.

Το ποσό της αποζημίωσης μειώνεται στο ήμισυ, αλλά όχι σε ποσό κατώτερο του μισθού των 15 ημερών, όταν ο ναυτικός απολύεται:

- λόγω κατάσχεσης του πλοίου,
- λόγω εκποίησης του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό,
- λόγω ανικανότητας του πλοίου για πλου και
- λόγω παροπλισμού του πλοίου για τουλάχιστον 15 ημέρες.

9. *Δικαίωμα παλιννόστησης*. Ο ναυτικός έχει δικαίωμα να ζητήσει παλιννόστηση, όταν λυθεί η σύμβαση ναυτολόγησής του. Ο πλοίαρχος, αφού του υποβληθεί η αίτηση παλιννόστησης, υποχρεούται να δώσει στο ναυτικό εισιτήριο επιστροφής στην Ελλάδα, με συγκοινωνιακό μέσο που εκλέγεται με εύλογη κρίση, και να καταβάλλει στο ναυτικό το χρηματικό ποσό που εξασφαλίζει τη διατροφή του μέχρι την επιστροφή. Ο ναυτικός μπορεί να ζητήσει εισιτήριο για άλλη χώρα, εάν αυτό δεν συνεπάγεται μεγαλύτερη δαπάνη. Ο ναυτικός δικαιούται να παραμένει και να διατρέφεται στο πλοίο μέχρι την καταβολή του οφειλόμενου μισθού και την εγχείριση του εισιτηρίου παλιννόστησης με τα έξοδα διατροφής.

Ο ναυτικός στερείται του δικαιώματος παλιννόστησης όταν:

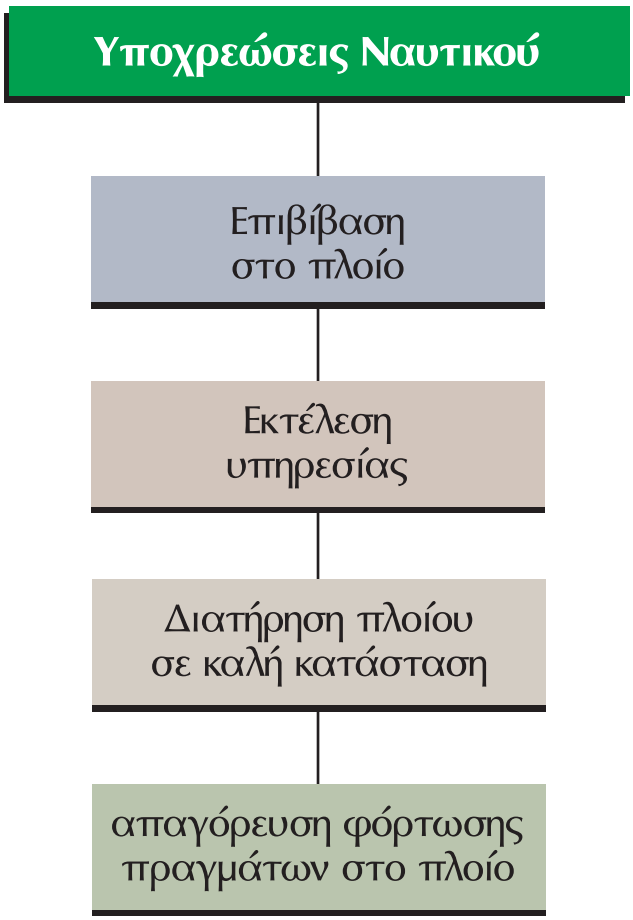
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8. Δικαιώματα του ναυτικού

- η σύμβαση λυθεί λόγω καταγγελίας του πλοιάρχου που δικαιολογείται από παράπτωμα του ναυτικού,
- η σύμβαση αορίστου χρόνου λυθεί πριν τη συμπλήρωση έτους, λόγω καταγγελίας από το ναυτικό,
- η σύμβαση είναι ορισμένου χρόνου,
- ο ναυτικός σύναψε, μετά την απόλυση, νέα σύμβαση ναυτολόγησης.

⌦ Οι **υποχρεώσεις** του ναυτικού είναι:

1. *Υποχρέωση επιβίβασης στο πλοίο.* Ο ναυτικός οφείλει να επιβιβαστεί στο πλοίο την ημέρα που θα συνάψει τη σύμβαση ναυτολόγησης. Αν, χωρίς δικαιολογία, ο ναυτικός δεν επιβιβαστεί στο πλοίο, ο πλοίαρχος δικαιούται να υπαναχωρήσει.
2. *Υποχρέωση εκτέλεσης υπηρεσίας.* Ο ναυτικός είναι υποχρεωμένος να εκτελεί την υπηρεσία του σύμφωνα με το νόμο, τη σύμβαση ναυτολόγησης, τους κανονισμούς και τις κρατούσες συνήθειες, υπακούοντας πάντοτε στις διαταγές των ιεραρχικά προϊσταμένων. Επίσης ο ναυτικός είναι υποχρεωμένος να προσφέρει τις υπηρεσίες του πέραν εκείνων που επιβάλλει η σύμβασή του, όταν σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ο πλοίαρχος αναθέσει σ' αυτόν προσωρινά επί πλέον υπηρεσία, εφ' όσον δεν είναι ασυμβίβαστη με το βαθμό του.
3. *Υποχρέωση διατήρησης του πλοίου σε καλή κατάσταση.* Ο ναυτικός έχει την υποχρέωση να διατηρεί σε καλή κατάσταση το πλοίο και τα αντικείμενα που παραχωρούνται σ' αυτόν για χρήση. Σε περίπτωση καταστροφής υποχρεούται στην καταβολή αποζημίωσης.

   - *Απαγόρευση φόρτωσης πραγμάτων στο πλοίο.* Απαγορεύεται στο ναυτικό να φορτώσει πράγματα στο πλοίο χωρίς την έγγραφη άδεια του πλοιάρχου. Ο ναυτικός σε περίπτωση που παραβεί τη διάταξη αυτή υποχρεούται σε ανόρθωση κάθε ζημιάς.



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9. Υποχρεώσεις του ναυτικού

12.4. Λύση της σύμβασης ναυτολόγησης

Η σύμβαση ναυτολόγησης μπορεί να λυθεί με καταγγελία κάποιου από τα συμβαλλόμενα μέρη, ναυτικού ή πλοιάρχου, ή και αυτοδικαίως. Αυτοδικαίως λύεται η σύμβαση ναυτολόγησης, όταν συμβεί κάποιο από τα ακόλουθα γεγονότα:

♦ *Απώλεια πλοίου.* Η απώλεια του πλοίου επιφέρει τη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης. Ως απώλεια εννοείται η οριστική εξαφάνιση του πλοίου.

♦ *Αποβολή ελληνικής σημαίας.* Όταν στο πλοίο, στο οποίο είναι ναυτολογημένος ο ναυτικός, παύσει να κυματίζει η Ελληνική σημαία, επέρχεται η λύση της σύμβασης ναυτολόγησής του.

♦ *Εκποίηση του πλοίου* σε δημόσιο πλειστηριασμό.

Επίσης η σύμβαση ναυτολόγησης λύεται, όταν ο πλοίαρχος ασκήσει το δικαίωμα υπαναχώρησης. Το δικαίωμα υπαναχώρησης ασκεί ο πλοίαρχος σε: α) ανικανότητα πλοίου για εκτέλεση ταξιδιού. Ο πλοίαρχος όταν κρίνει ότι το πλοίο δεν πληροί τους όρους ασφαλείας και ότι είναι ανίκανο για πλεύση, έχει το δικαίωμα να υπαναχωρήσει, οπότε απολύεται το πλήρωμα του πλοίου, β) παράνομη απουσία του ναυτικού. Ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα της υπαναχώρησης οπότε και επέρχεται η λύση της σύμβασης ναυτολόγησης όταν ο ναυτικός απουσιάσει παράνομα από το πλοίο. Ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση ναυτολόγησης και να απολύσει το ναυτικό, σε οποιονδήποτε χρόνο χωρίς να τηρήσει κάποια προθεσμία και χωρίς να επικαλεστεί κάποιο λόγο.

Ο ναυτικός μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση ναυτολόγησης: α) όταν αυτή είναι αορίστου χρόνου και έχουν περάσει έξι (6) μήνες (για δ/ξ) ή επτά (7) μήνες (για φ/γ) από τη σύναψή της. Στην περίπτωση αυτή ο ναυτικός πρέπει να τηρήσει προθεσμία επτά ημερών, β) σε οποιονδήποτε χρόνο, αν ο πλοίαρχος υπέπεσε σε βαριά παράβαση των καθηκόντων του έναντι του ναυτικού.

Μετά τη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης, απολύεται ο ναυτικός από το πλοίο και η σχετική πράξη καταχωρείται στο ναυτολόγιο και στο ναυτικό του φυλλάδιο. Επίσης αναγράφεται και η αιτιολογία απόλυσης.

Ενδεικτικά αναφέρεται ως αιτιολογία, σύμφωνα με σχετικό πίνακα του Υ.Ε.Ν.: 1) αμοιβαία συναίνεση, 2) μετάθεση ναυτικού, 3) λιποταξία ναυτικού, 4) παράνομη απουσία ναυτικού, 5) αλλαγή ειδικότητας ναυτικού, 6) εκποίηση πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό, 7) λήξη σύμβασης, 8) υπαιτιότητα πλοιάρχου, 9) υπαιτιότητα ναυτικού, 10) ασθένεια ναυτικού, 11) καταγγελία σύμβασης από πλοίαρχο, 12) τραυματισμός ή ατύχημα ναυτικού, 13) ναυάγιο, 14) παροπλισμός πλοίου κ.λπ.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Όταν ο ναυτικός αναλάβει εργασία στο πλοίο πρέπει να υπογράψει την ατομική σύμβαση ναυ-

τικής εργασίας. Αυτή μπορεί να είναι ορισμένου χρόνου ή αορίστου χρόνου ή ορισμένου ταξιδιού. Υπογράφοντας τη σύμβαση ο ναυτικός αναλαμβάνει συγκεκριμένες υποχρεώσεις, όπως να εκτελεί κανονικά τα καθήκοντά του και αποκτά συγκεκριμένα δικαιώματα, όπως δικαίωμα μισθού, δικαίωμα τροφής και διαμονής στο πλοίο κ.λπ.

Η σύμβαση ναυτολόγησης μπορεί να λυθεί με καταγγελία είτε του ιδίου του ναυτικού, είτε του πλοιάρχου.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Τι είναι η σύμβαση ορισμένου χρόνου;
2. Τι είναι η σύμβαση ορισμένου ταξιδιού;
3. Αναφέρετε τα επιδόματα του ναυτικού.
4. Τι είναι το δικαίωμα παλιννόστησης;
5. Πότε λύεται αυτοδικαίως η σύμβαση ναυτολόγησης;

ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ

13

Οι ναυτικοί προκειμένου να βελτιώσουν τους όρους και τις συνθήκες εργασίας στα πλοία συνδικαλίζονται ανά κλάδο. Στο κεφάλαιο αυτό θα μάθετε ποιες είναι οι συνδικαλιστικές οργανώσεις των ναυτικών.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού

Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού

Πανελλήνια Ένωση Θαλαμηπόλων Εμπορικού Ναυτικού

Πανελλήνιος Σύνδεσμος Οικονομικών Αξιωματικών Ε.Ν.

Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποιες είναι οι ναυτικές συνδικαλιστικές οργανώσεις;

ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ

13.1. Γενικά

Σύμφωνα με το Σύνταγμα αλλά και με τον Καταστατικό Χάρτη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, η συνδικαλιστική ελευθερία αναγνωρίζεται ως το βασικό μέσον για τη βελτίωση της θέσης των εργαζομένων. Με σκοπό τη διαφύλαξη και προαγωγή των επαγγελματικών συμφερόντων των εργαζομένων, ιδρύονται επαγγελματικά σωματεία. Για την επιδίωξη του σκοπού αυτού:

α) συνεργάζονται μεταξύ τους ή με τις αρμόδιες κρατικές αρχές, στη μελέτη και αντιμετώπιση των εργασιακών συμφερόντων των εργαζομένων,

β) διαπραγματεύονται και συνάπτουν συλλογικές συμβάσεις εργασίας ή μετέχουν στη διαιτητική ρύθμιση των συλλογικών διαφορών εργασίας κατά τις σχετικές διατάξεις της εργατικής νομοθεσίας,

γ) οργανώνουν τα θέματα της διαχείρισης και δράσης τους και καταστρώνουν το πρόγραμμα ενέργειάς τους,

δ) προβαίνουν στην οργάνωση μορφωτικών και άλλων κοινωνικών εκδηλώσεων. Η σύσταση επαγγελματικών σωματείων είναι ελεύθερη στους Έλληνες.

Ναυτικά επαγγελματικά σωματεία θεωρούνται εκείνα, των οποίων τα μέλη ασκούν το επάγγελμα του ναυτικού.

13.2. Τα ναυτικά επαγγελματικά σωματεία

Για την ίδρυση ναυτικού σωματείου απαιτούνται: α) συστατική πράξη, β) καταστατικό και γ) εγγραφή του σωματείου στο βιβλίο σωματείων του Πρωτοδικείου, που γίνεται μετά από δικαστική απόφαση.

Τα επαγγελματικά σωματεία των ναυτικών είναι νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου και αποκτούν προσωπικότητα από την εγγραφή τους στο βιβλίο σωματείων του Πρωτοδικείου. Αυτά είναι:

1. Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (Π.Ε.Π.Ε.Ν.): Ιδρύθηκε την 13η Ιουνίου 1916 και το καταστατικό της εγκρίθηκε με την με αριθμό 766 απόφαση του Πρωτοδικείου Αθηνών. Από τότε έχει υποστεί πολλές τροποποιήσεις. Έδρα της Ένωσης είναι ο Πειραιάς. Η ένωση διοικείται από Συμβούλιο που αποτελείται από 21 τακτικά και 10 αναπληρωματικά μέλη. Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι το ανώτατο διοικητικό και εκτελεστικό όργανο της Ένωσης. Το κυρίαρχο όργανο της ένωσης είναι η Γενική Συνέλευση των μελών της. Η Ένωση εκδίδει και κυκλοφορεί δικό της δημοσιογραφικό έντυπο με την επωνυμία "Πλοιαρχική Ηχώ".

2. Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (Π.Ε.Μ.Ε.Ν.): Ιδρύθηκε την 2-2-1919 όταν με την με αριθμό 31 απόφαση του Πρωτοδικείου Πειραιά αναγνωρίσθηκε ως επαγγελματικό σωματείο ο ατμομηχανουργικός σύνδεσμος "Προμηθεύς". Το 1940 έλαβε την σημερινή επωνυμία Π.Ε.Μ.Ε.Ν. Ως έδρα έχει τον Πειραιά. Όργανα της Π.Ε.Μ.Ε.Ν. είναι: α) η Γενική Συνέλευση, που είναι το ανώτατο όργανο της ένωσης και αποφασίζει για κάθε θέμα, β) το διοικητικό συμβούλιο, που αποτελείται από 25 συμβούλους, τον Πρόεδρο, το Γενικό Γραμματέα Α', το Γενικό Γραμματέα Β' και τον Ταμία. Εκτελεστικό όργανο των αποφάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου είναι το Προεδρείο, που αποτελείται από τον Πρόεδρο, το Γενικό Γραμματέα Α' και Β' και τον Ταμία.

3. Πανελλήνιος Σύνδεσμος Οικονομικών Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού: Ιδρύθηκε την 22-9-1916, με την με αρ. 1133 απόφαση του Πρωτοδικείου Αθηνών. Όργανα του συνδέσμου είναι: α) το Διοικητικό Συμβούλιο και β) η Γενική Συνέλευση των μελών.
4. Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού (Π.Ε.Ν.Ε.Ν.): Ιδρύθηκε την 3-1-1917, με την με αρ. 160 απόφαση του Πρωτοδικείου Αθηνών. Έδρα της ένωσης είναι ο Πειραιάς. Τα όργανα της Π.Ε.Ν.Ε.Ν. είναι: α) το Διοικητικό Συμβούλιο και β) η Γενική Συνέλευση.
5. Πανελλήνια Ένωση Φροντιστών Εμπορικού Ναυτικού.
6. Πανελλήνια Ένωση Ναυτομαγείρων.
7. Πανελλήνια Ένωση Θαλαμηπόλων Εμπορικού Ναυτικού.
8. Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ηλεκτρολόγων Εμπορικού Ναυτικού.
9. Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Τροφοδοσίας Εμπορικού Ναυτικού και Ενώσεις άλλων ειδικοτήτων του Εμπορικού Ναυτικού.

Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (Π.Ν.Ο.)

Το 1920 εγκρίθηκε με την με αρ. 733/16-12-1920 απόφαση του Πρωτοδικείου Πειραιά το καταστατικό της Ένωσης των Ναυτικών Επαγγελματικών Σωματείων της Ελλάδας, με την επωνυμία Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία. Η Π.Ν.Ο. αποτελεί ναυτεργατική ένωση δεύτερου βαθμού με έδρα τον Πειραιά.

Σκοπός της είναι: α) να συνενώνει όλους τους Έλληνες ναυτικούς με επιδίωξη τα οικονομικά και ηθικά τους συμφέροντα, β) να ενώνει τις ναυτικές οργανώσεις σ' ένα εργατικό σύνολο, γ) να βοηθά στην επαγγελματική κατάρτιση των ναυτικών, δ) να εκπροσωπεί όλες τις ναυτικές οργανώσεις και να παρακολουθεί όλα τα θέματα των ναυτικών.

Τα όργανα της Π.Ν.Ο. είναι: α) το Συνέδριο, που είναι το κυρίαρχο σώμα της ομοσπονδίας, β) το Γενικό Συμβούλιο, που αποτελείται από τους Γενικούς Συμβούλους που εκλέγονται από τη διοίκηση κάθε οργάνωσης ή από τα μέλη του σωματείου, γ) η Διοίκηση, που αποτελείται από τους προέδρους των οργανώσεων που ανήκουν στην ομοσπονδία. Είναι το εκτελεστικό όργανο της ομοσπονδίας και εκτελεί τις αποφάσεις του Συνεδρίου και του Γενικού Συμβουλίου.

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ 14

Πολλές φορές κατά την παροχή της ναυτικής εργασίας στο πλοίο, παρουσιάζονται διαφορές μεταξύ ναυτικού και πλοιοκτήτη. Αυτές είναι οι λεγόμενες ναυτεργατικές διαφορές.

Όρος που πρέπει να μάθετε:

Ναυτεργατική διαφορά

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Τι είναι οι ναυτεργατικές διαφορές;
- Πώς επιλύονται οι ναυτεργατικές διαφορές;

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ

Ναυτεργατικές διαφορές. Είναι οι διαφορές ή αμφισβητήσεις που εμφανίζονται κατά την εφαρμογή και ερμηνεία των Συλλογικών Συμβάσεων και των άλλων ναυτεργατικών διατάξεων. Αφορούν μισθούς, πρόσθετες αμοιβές, συνθήκες εργασίας κ.λπ.

Διακρίνονται σε δύο κατηγορίες:

- *Συλλογικές* ναυτεργατικές διαφορές, που ανακύπτουν μεταξύ μίας ή περισσοτέρων επαγγελματικών οργανώσεων πλοιοκτητών και ναυτικών. Επιλύονται με διαιτησία, δηλαδή από τετραμελή πρωτοβάθμια επιτροπή που αποτελείται από δύο αντιπροσώπους της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (Ε.Ε.Ε.) και δύο της Π.Ν.Ο. Σε δεύτερο βαθμό από οκταμελή επιτροπή που αποτελείται από 4 μέλη της Ε.Ε.Ε. και 4 μέλη της Π.Ν.Ο. Οι αποφάσεις των επιτροπών κηρύσσονται εκτελεστές με απόφαση του Υ.Ε.Ν.

- *Ατομικές* ναυτεργατικές διαφορές, που ανακύπτουν μεταξύ πλοιάρχου και ναυτικού. Επιλύονται συνήθως από τη Λιμενική Αρχή, από την οποία παρέχονται λύσεις με συμβιβαστικό χαρακτήρα. Σε περίπτωση διαφωνίας οι ενδιαφερόμενοι προσφεύγουν στα δικαστήρια.

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

15

Ο ναυτικός προστατεύεται από την πολιτεία σε περίπτωση ασθένειας, ατυχήματος, ανικανότητας και γήρατος. Η προστασία αυτή παρέχεται από διάφορους οργανισμούς, για τους οποίους θα μάθετε στην ενότητα που ακολουθεί.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο
Ταμεία Πρόνοιας Εμπορικού Ναυτικού
Οίκος Ναύτου
Εστία Ναυτικών
Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποιοι είναι οι φορείς που παρέχουν κοινωνική προστασία στο ναυτικό;

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Η πολιτεία με σκοπό την προστασία και εξασφάλιση των ναυτικών και των οικογενειών τους σε περίπτωση ατυχήματος, ανικανότητας για εργασία, γήρατος κ.λπ. έλαβε διάφορα νομοθετικά μέτρα, το σύνολο των οποίων χαρακτηρίζουν την κοινωνική πρόνοια των ναυτικών. Η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών ως θεσμός είναι απόρροια των δύσκολων συνθηκών, κάτω από τις οποίες διεξάγεται η ναυτική εργασία.

Η κοινωνική ασφάλιση παρέχεται από τα ακόλουθα ιδρύματα ή οργανισμούς του Εμπορικού Ναυτικού.

Α. Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο: Το Ν.Α.Τ. είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και εποπτεύεται από το Υ.Ε.Ν. Τη διοίκηση του Ν.Α.Τ. ασκεί το διοικητικό συμβούλιο που αποτελείται από εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών και από ειδικούς στα θέματα ασφάλισης. Σκοπός του Ν.Α.Τ. είναι η παροχή προστασίας στους ναυτικούς σε περίπτωση γήρατος, αναπηρίας και θανάτου. Στο Ν.Α.Τ. ασφαλίζονται οι Έλληνες ναυτικοί που είναι ναυτολογημένοι σε πλοία με Ελληνική σημαία ή σε πλοία Ελληνικής πλοιοκτησίας με ξένη σημαία, τα λεγόμενα "πλοία συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ."

Σύμφωνα με το ισχύον συνταξιοδοτικό καθεστώς του Ν.Α.Τ. προβλέπονται τα εξής:

(α) Κύρια ασφάλιση, κατά την οποία η συνταξιοδότηση του ναυτικού συντρέχει λόγω γήρατος, λόγω ανικανότητας για εργασία και παρέχεται και στην οικογένεια του ναυτικού λόγω θανάτου του,

(β) Επικουρική ασφάλιση, που παρέχεται από το Τ.Ε.Α.Ν. (Ταμείο Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών), στο οποίο συνεισφέρουν ασφαλισμένος και πλοιοκτήτης, και από το Κ.Ε.Α.Ν. (Κλάδος Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών).

Οι πόροι του Ν.Α.Τ. προέρχονται από δύο πηγές:

α) από τις εισφορές των πλοιοκτητών και των ναυτικών,

β) από την εκμετάλλευση της περιουσίας του Ν.Α.Τ.

Β. Ταμεία Προνοίας Εμπορικού Ναυτικού: Η κύρια ασφάλιση που παρέχεται στους ναυτικούς από το Ν.Α.Τ., συμπληρώθηκε με την παροχή σ' αυτούς επικουρικής ασφάλισης από τα Ταμεία Προνοίας Εμπορικού Ναυτικού, που διακρίνονται σε δύο:

α) Ταμείο Προνοίας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού: Το ταμείο αυτό ιδρύθηκε με το Ν.Δ. 3736/1957 (ΦΕΚ/Α/3-9-1957) με σκοπό την παροχή πρόσθετης ασφάλισης στους Έλληνες ναυτικούς (αξιωματικούς), με τη χορήγηση εφ' άπαξ χρηματικής παροχής στους ίδιους όταν αποσύρονται από το ναυτικό επάγγελμα ή στις οικογένειές τους σε περίπτωση θανάτου του ασφαλισμένου. Το Ταμείο είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, εποπτεύεται από το Υ.Ε.Ν. και έχει ως έδρα τον Πειραιά. Το Τ.Π.Α.Ε.Ν. διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο, μέλη του οποίου είναι εκπρόσωποι του κράτους και εκπρόσωποι των αξιωματικών όλων των ειδικοτήτων του Εμπορικού Ναυτικού. Οι πόροι του Ταμείου προέρχονται από εισφορές των ασφαλισμένων, από δωρεές, κληροδοσίες και κληρονομιές.

β) Ταμείο Προνοίας Κατώτερων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού: Το Ταμείο αυτό ιδρύθηκε με το Ν.Δ. 3737/1957 (ΦΕΚ/Α/7-9-1957) με σκοπό

τη χορήγηση εφ' άπαξ χρηματικής παροχής στους ναυτικούς (κατώτερα πληρώματα) όταν αποσύρονται από το ναυτικό επάγγελμα ή στις οικογένειές τους, σε περίπτωση θανάτου του ασφαλισμένου. Το Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν. είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, εποπτεύεται από το Υ.Ε.Ν. και έχει ως έδρα τον Πειραιά. Διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο, στο οποίο μετέχουν ως μέλη εκπρόσωποι του κράτους και εκπρόσωποι των ναυτικών κατωτέρου πληρώματος, όλων των ειδικοτήτων του Εμπορικού Ναυτικού. Οι πόροι του Ταμείου προέρχονται από εισφορές των ασφαλισμένων και από δωρεές, κληροδοσίες και κληρονομιές.

Γ. Οίκος Ναύτου: Ο Οίκος Ναύτου είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με έδρα τον Πειραιά και με παραρτήματα στους σημαντικότερους ελληνικούς λιμένες. Εποπτεύεται από το Υ.Ε.Ν. και διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο, μέλη του οποίου είναι εκπρόσωποι των ναυτικών, των πλοιοκτητών και του κράτους. Σκοπός του Ο.Ν. είναι η παροχή στους ναυτικούς και στις οικογένειές τους ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης, νοσηλείας σε κλινικές, νοσοκομεία και ειδικά θεραπευτήρια, επιδόματος τοκετού, λουτροθεραπείας κ.λπ.

Δ. Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας (Γ.Ε.Ν.Ε.): Σύμφωνα με τον Κ.Δ.Ν.Δ. η εύρεση εργασίας στους ναυτικούς γίνεται υποχρεωτικά από το Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας, που έχει ως έδρα τον Πειραιά. Στους άλλους λιμένες της χώρας η εύρεση ναυτικής εργασίας γίνεται μέσω των Λιμενικών Αρχών, που λειτουργούν ως προς την άσκηση της αρμοδιότητας αυτής, ως παραρτήματα του Γ.Ε.Ν.Ε. Πειραιά. Το Γ.Ε.Ν.Ε. διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο, στο οποίο συμμετέχουν εκπρόσωποι του κράτους, των πλοιοκτητών και των ναυτικών. Το Γ.Ε.Ν.Ε. Πειραιά συνεργάζεται με εκπροσώπους του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) και την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (Π.Ν.Ο.), στη μεσολάβηση για εξεύρεση εργασίας στους ναυτικούς και στην τήρηση των καταλόγων ζήτησης ναυτικών που προσφέρονται για ναυτολόγηση και ανέργων για επιδότηση, παρεμβαίνοντας στη ρύθμιση των θεμάτων που ανακύπτουν. Το Γ.Ε.Ν.Ε. τηρεί αρχείο και ευρετήριο με ονομαστικούς καταλόγους ναυτικών που προσφέρονται για ναυτολόγηση, κατά ειδικότητα. Χορηγεί σημειώματα "μη προσφερομένων Ελλήνων ναυτικών", όταν δηλαδή δεν υπάρχουν Έλληνες ναυτικοί για να ναυτολογηθούν σε ορισμένη ειδικότητα. Γνωμοδοτεί για τη ναυτολόγηση αλλοδαπών ναυτικών. Προτείνει τα ενδεικνυόμενα μέτρα για την επίτευξη της εξίσωσης μεταξύ προσφοράς και ζήτησης ναυτικής εργασίας. Παρακολουθεί την εφαρμογή της νομοθεσίας σχετικά με την εύρεση εργασίας στους ναυτικούς και το όριο ηλικίας εισδοχής νέων στις διάφορες ειδικότητες του ναυτικού επαγγέλματος. Εφοδιάζει τους ναυτικούς που πρόκειται να ναυτολογηθούν με τα πιστοποιητικά υγείας, αφού τους παραπέμψει στην Α.Ν.Υ.Ε. (Ανώτατη Ναυτική Υγειονομική Επιτροπή). Χαρακτηρίζει ως ανέργους τους ναυτικούς που δεν έχουν εργασία και καταρτίζει τους πίνακες ανέργων ναυτικών, που είναι απαραίτητοι για την επιδότησή τους. Προβαίνει σε στατιστική παρακολούθηση των επιδοτούμενων ανέργων Ελλήνων ναυτικών. Τηρεί φακέλους για τα ελληνικά πλοία και τα πλοία με ξένη σημαία, τα συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ.

Ε. Εστία Ναυτικών. Η Εστία Ναυτικών είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου, με έδρα τον Πειραιά και σκοπό την προαγωγή της οικονομικής, πνευματικής και κοινωνικής κατάστασης των ναυτικών. Ειδικότερα η Εστία Ναυτικών:

α) παρέχει προσωρινή διανυκτέρευση και ενδιαίτηση στους ναυτικούς που βρίσκονται μακριά από τις εστίες τους,

β) παρέχει ψυχαγωγία στους ναυτικούς και στα μέλη των οικογενειών τους, με την οργάνωση εκδρομών, ταξιδιών, εορτών, καλλιτεχνικών και μορφωτικών εκδηλώσεων,

γ) παρέχει δωρεάν νομικές συμβουλές στους ναυτικούς και στις οικογένειές τους,

δ) ενημερώνει τους ναυτικούς για θέματα επαγγελματικής φύσης,

ε) παρέχει υποτροφίες στα παιδιά των ναυτι-

κών που πρωτεύουν ή αριστεύουν στις σχολές Εμπορικού Ναυτικού ή στα Α.Ε.Ι.,

στ) συμπαρίσταται στις οικογένειες των ναυτικών κατά τη διάρκεια της απουσίας τους.

Η Εστία Ναυτικών διοικείται από επταμελές Διοικητικό Συμβούλιο, στο οποίο συμμετέχουν εκπρόσωποι του κράτους, των ναυτικών και των πλοιοκτητών. Πρόεδρος του Δ.Σ. ορίζεται ο εκάστοτε Γενικός Γραμματέας της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας. Η θητεία των μελών, πλην του Προέδρου είναι διετής.

Οι πόροι της Εστίας Ναυτικών προέρχονται:

α) από εισφορές των πλοιοκτητών,

β) από εισφορές των ναυτικών,

γ) από δωρεές, κληρονομιές και κληροδοτήματα.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η κοινωνική προστασία στους ναυτικούς παρέχεται από το Ν.Α.Τ., από τα Ταμεία Πρόνοιας Εμπορικού Ναυτικού, από τον Οίκο Ναύτου, από το Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας και από την Εστία Ναυτικών.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Τι είναι το Ν.Α.Τ.;
2. Τι είναι τα Ταμεία Πρόνοιας Εμπορικού Ναυτικού;

3 Τι είναι το Γ.Ε.Ν.Ε;

4. Τι είναι η Εστία Ναυτικών;

16 ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ

Ο ναυτικός κατά τη διάρκεια της εργασίας του στο πλοίο, διαπράττει μερικές φορές κάποιες άδικες πράξεις που χαρακτηρίζονται ως ναυτικά εγκλήματα. Ποια είναι αυτά τα ναυτικά εγκλήματα και με ποιο τρόπο τιμωρούνται θα πληροφορηθούμε σ' αυτό το κεφάλαιο.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

ναυτικό έγκλημα
παράνομη απουσία
εγκατάλειψη θέσης
λιποταξία
εγκατάλειψη πλοίου που κινδυνεύει
ανυπακοή
στάση
πειρατεία
βιαιοπραγία
κατάχρηση εξουσίας

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Τι ονομάζεται ναυτικό έγκλημα;
- Ποια είναι τα ναυτικά εγκλήματα;
- Σε ποια ναυτικά εγκλήματα υποπίπτει ο ναυτικός;
- Σε ποια ναυτικά εγκλήματα υποπίπτει ο πλοίαρχος;
- Τι είναι απείθεια επιβάτη;

ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ

16.1. Γενικά.

Έγκλημα, όπως καθορίζεται στον Ποινικό Κώδικα, άρθρο 14 παραγρ. 1, είναι πράξη άδικη και καταλογιστή στο δράστη, η οποία τιμωρείται από το νόμο. Δηλαδή, έγκλημα είναι η πράξη εκείνη που θίγει τις αξίες της κοινωνικής ζωής στις γενικότερης αποδοχής πλευρές τους, και που η τέλεσή του εκφράζει την έλλειψη σεβασμού του δράστη προς τις αξίες αυτές, έτσι ώστε η ποινική καταστολή της να κρίνεται κοινωνικά απόλυτα αναγκαία.

Επειδή η ναυτική εργασία είναι ιδιόμορφη και γενικότερα η διαβίωση στο πλοίο έχει πολλά και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, ο Κ.Δ.Ν.Δ. περιέλαβε ειδικό μέρος, το πέμπτο, όπου αναφέρεται στις ποινικές και πειθαρχικές διατάξεις.

Το πέμπτο μέρος του Κ.Δ.Ν.Δ. (άρθρα 202 - 271) διαιρείται σε τρία τμήματα:

1) Το τμήμα Α που περιλαμβάνει τα άρθρα 202 - 239 και είναι το ουσιαστικό ναυτικό ποινικό δίκαιο,

2) Το τμήμα Β που περιλαμβάνει τα άρθρα 240 - 244 και αποτελεί το ναυτικό ποινικό δικονομικό δίκαιο, και

3 Το τμήμα Γ που περιλαμβάνει τα άρθρα 245 - 271 και αποτελεί το ναυτικό πειθαρχικό δίκαιο.

16.2. Ναυτικό Ποινικό Δίκαιο

Σύμφωνα με το άρθρο 202 Κ.Δ.Ν.Δ., οι διατάξεις του ουσιαστικού ναυτικού ποινικού δικαίου εφαρμόζονται στα εγκλήματα που διαπράττονται, είτε από Έλληνες είτε από αλλοδαπούς, σε ελληνικά πλοία ή βοηθητικά ναυπηγήματα και σε κάθε άλλη περίπτωση που προβλέπεται ειδικά στον Κ.Δ.Ν.Δ.

Επίσης οι διατάξεις που αναφέρονται στα εγκλήματα:

- της παράλειψης του πλοιάρχου σε περίπτωση σύγκρουσης, άρθρο 224 Κ.Δ.Ν.Δ.,
- της παράβασης του Κανονισμού προς αποφυγή συγκρούσεων, άρθρο 225 Κ.Δ.Ν.Δ. και
- του απόπλου πλοίου χωρίς έλεγχο της Λιμενικής Αρχής, άρθρο 234 Κ.Δ.Ν.Δ.,

εφαρμόζονται και σε πλοία με ξένη σημαία, όταν οι πράξεις έγιναν μέσα στα ελληνικά χωρικά ύδατα. Βεβαίως εφαρμόζονται και οι διατάξεις του Γενικού Μέρους του Ποινικού Κώδικα.

Ο Κ.Δ.Ν.Δ., στα άρθρα 205 - 239, περιλαμβάνει ιδιαίτερο κεφάλαιο με τον τίτλο "ειδικά ναυτικά εγκλήματα", αναφέροντας στα επί μέρους άρθρα καθένα απ' αυτά τα ειδικά ναυτικά εγκλήματα. Από τη μελέτη των διατάξεων αυτών προκύπτει ότι τα εγκλήματα που χαρακτηρίζονται ως ειδικά ναυτικά εγκλήματα είναι εκείνα που διαπράττονται σε σχέση με τη ναυτική εργασία και όχι αποκλειστικά και μόνο από ναυτικούς (πλοίαρχο και πλήρωμα) ή αποκλειστικά και μόνο στο πλοίο, διότι π.χ. ειδικό ναυτικό έγκλημα συνιστά η απείθεια επιβάτη, η στάση που γίνεται από τους επιβαίνοντες στο πλοίο, η αποστολή πληρωμάτων από πλοιοκτήτες, εφοπλιστές ή αντιπροσώπους αυτών σε πλοίο άλλο από εκείνο για το οποίο έλαβαν άδεια ναυτολόγησης από τη Λιμενική Αρχή κ.λπ. Βεβαίως στη συντριπτική τους πλειοψηφία, τα ειδικά ναυτικά εγκλήματα διαπράττονται, όπως θα αναφέρουμε στη συνέχεια, από ναυτικούς και κυρίως στο πλοίο. Αυτό όμως, όπως εξηγήσαμε, δεν είναι απόλυτο.

Επίσης ο Κ.Δ.Ν.Δ., στο άρθρο 204, διευκρινίζει ότι πλοίαρχος είναι αυτός που ασκεί τη διακυβέρνηση του πλοίου και πλήρωμα είναι όλα

τα πρόσωπα, εκτός του πλοιάρχου, που έχουν προσληφθεί στην υπηρεσία του πλοίου.

Σύμφωνα με τον Κ.Δ.Ν.Δ. τα ναυτικά εγκλήματα είναι:

1) Η παράνομη απουσία, άρθρο 205.

Μέλος πληρώματος που απουσιάζει αδικαιολόγητα από το πλοίο, κατά το χρόνο που διεξάγεται σ' αυτό η υπηρεσία σε φυλακές, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι 3 μήνες.

2) Η εγκατάλειψη θέσης, άρθρο 206.

Μέλος πληρώματος που απουσιάζει αδικαιολόγητα από το πλοίο, κατά το χρόνο που είναι υποχρεωμένο να εκτελεί διατεταγμένη υπηρεσία, σχετική με τη φύλαξη ή ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων ή του φορτίου, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι (6) μήνες.

3) Η λιποταξία, άρθρο 207.

Μέλος πληρώματος που απουσιάζει αδικαιολόγητα από το πλοίο στην αλλοδαπή για δύο (2) ημέρες συνέχεια ή μέχρι τον απόπλου, εφ' όσον αυτός γίνεται νωρίτερα, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ένα (1) χρόνο. Εάν αυτός που λιποτάκτησε μεταχειρίστηκε βία ή απειλές, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών, αν μεταχειρίστηκε και όπλα τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός (1) χρόνου.

4) Η μη προσέλευση για ανάληψη υπηρεσίας, άρθρο 208.

Αυτός που ναυτολογήθηκε, αν αδικαιολόγητα δεν προσέλθει στο πλοίο για να αναλάβει υπηρεσία, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι (6) μήνες ή με χρηματική ποινή. Με την ίδια ποινή τιμωρείται και αυτός που υπέγραψε ατομική σύμβαση ναυτολόγησης και ενώ αποστέλλεται στην αλλοδαπή, δεν προσέρχεται αδικαιολόγητα για ναυτολόγηση και ανάληψη εργασίας.

5) Η εγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου, άρθρο 209.

Μέλος πληρώματος που εγκαταλείπει, χωρίς τη συναίνεση του πλοιάρχου, πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών. Η ιδιότητα του αξιωματικού ασύρματου αποτελεί επιβαρυντική περίσταση.

6) Η ανυπακοή, άρθρο 210.

Μέλος πληρώματος που δεν υπακούει σε διαταγή του πλοιάρχου ή του αρμόδιου αξιωματικού που αναφέρεται σε εκτέλεση υπηρεσίας, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών. Ανυπακοή σε διαταγή που αναφέρεται στη σωτηρία πλοίου ή ανθρώπου που κινδυνεύει, αποτελεί επιβαρυντική περίσταση.

7) Η εξύβριση ή απειλή κατά ανωτέρου, άρθρο 212.

Μέλος πληρώματος που εξυβρίζει ή απειλεί ανώτερο του, εξαιτίας ή στην ενάσκηση των καθηκόντων του, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών.

8) Η στάση, άρθρο 213.

Επιβαίνοντες σε πλοίο, οι οποίοι από κοινού στρέφονται, με εξέγερση, κατά της εξουσίας του πλοιάρχου, τιμωρούνται με φυλάκιση μέχρι τρία (3) χρόνια. Εάν στην πιο πάνω πράξη συμμετείχαν αξιωματικοί, τιμωρούνται με κάθειρξη μέχρι δέκα (10) χρόνια. Εάν η πράξη τελέστηκε με βιαιοπραγίες ή με τη χρήση όπλων, επιβάλλεται ποινή κάθειρξης.

9) Η βιαιοπραγία, άρθρο 214.

Μέλος πληρώματος που βιαιοπραγεί στο πλοίο ή έξω από αυτό, κατά του πλοιάρχου ή ανωτέρου του αξιωματικού του πλοίου, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών. Εάν η πράξη της βιαιοπραγίας κατά του πλοιάρχου ή του αξιωματικού τελέστηκε από άλλο επιβαίνοντα, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι δύο (2) χρόνια. Η ιδιότητα του δράστη ως ναυτικού αποτελεί επιβαρυντική περίσταση. Μέλος πληρώματος που βρίσκεται ενώπιον της πράξης βίας ή των απειλών σε βάρος ανωτέρου του και δεν προσφέρει τη βοήθεια που ζητήθηκε από αυτόν, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι (6) μήνες.

10) Η πειρατεία, άρθρο 215.

Πειρατεία διαπράττει καθένας που επιβαίνει σε πλοίο και ο οποίος με σωματική βία ή με απειλή σωματικής βίας κατά προσώπων, ενεργεί πράξεις διαρπαγής σε άλλο πλοίο στην ανοικτή θάλασσα, με σκοπό να ιδιοποιήσει τα πράγματα που με αυτό τον τρόπο αρπάζει. Πειρατικό θε-

ωρείται κάθε πλοίο που προορίζεται από τους κυβερνώντες του για τέλεση των πράξεων που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο ή χρησιμοποιήθηκε γι' αυτό και εξακολουθεί να κυβερνάται από τους πειρατές. Με την ποινή της κάθειρξης τιμωρούνται οι κατά την πρώτη παράγραφο αναφερόμενες πράξεις πειρατείας. Με την ίδια ποινή τιμωρούνται επίσης, τόσο ο πλοίαρχος όσο και οι αξιωματικοί που κυβερνούν το πειρατικό πλοίο. Με την ποινή της κάθειρξης μέχρι δέκα (10) χρόνια τιμωρούνται τα μέλη του πληρώματος πειρατικού πλοίου που γνωρίζουν τον προορισμό του.

11) Η επιβουλή κατά του πλοιάρχου, άρθρο 216.

Εάν δύο ή περισσότεροι από τους επιβαίνοντες στο πλοίο αποφάσισαν την τέλεση εγκλήματος κατά της ζωής, της σωματικής ακεραιότητας, της υγείας, της προσωπικής ελευθερίας ή της εξουσίας του πλοιάρχου, σύμφωνα με το άρθρο 213 του Κ.Δ.Ν.Δ., τιμωρούνται με φυλάκιση μέχρι ένα (1) χρόνο. Εκείνος από τους συμμέτοχους που αναγγέλλει εγκαίρως μία τέτοια συμφωνία, απαλλάσσεται από την ποινική ευθύνη. Μέλος πληρώματος που λαμβάνει οπωσδήποτε γνώση για τη σχεδιαζόμενη επιβουλή κατά του πλοιάρχου, υποχρεούται να αναφέρει αμέσως αυτό αρμοδίως. Σε αντίθετη περίπτωση τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών.

12) Η κλοπή και φθορά φορτίου ή εξοπλισμού του πλοίου, άρθρο 217.

Πλοίαρχος ή μέλος του πληρώματος που διαπράττει κλοπή φορτίου ή εξοπλισμού του πλοίου τιμωρείται, με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών. Εάν το αντικείμενο της κλοπής είναι ιδιαίτερα μεγάλης αξίας, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) χρόνων. Η με πρόθεση φθορά του φορτίου ή του εξοπλισμού γενικά του πλοίου, που τελείται από τον πλοίαρχο ή από μέλος του πληρώματος ή από κάθε επιβαίνοντα, τιμωρείται αυτεπάγγελτα με φυλάκιση τριών (3) μηνών μέχρι τρία (3) χρόνια. Εάν το αντικείμενο της φθοράς είναι ιδιαίτερα μεγάλης αξίας, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών. Η ίδια ποινή επιβάλλεται, αν από τη φθορά προκαλείται κίνδυνος πυρκαγιάς ή ναυαγίου. Η ιδιότητα του πλοιάρχου ή του αξιωματικού του πλοίου αποτελεί επιβαρυντική περίσταση.

13) Η κατάχρηση εξουσίας, άρθρο 218.

Με φυλάκιση μέχρι ένα (1) χρόνο και με χρηματική ποινή τιμωρείται ο πλοίαρχος ή ο αξιωματικός ή ο υπαξιωματικός του πλοίου, ο οποίος:

α) προβαίνει σε κατάχρηση της εξουσίας του στο πλοίο,

β) διατάσσει, επιτρέπει ή ανέχεται κατάχρηση εξουσίας εναντίον προσώπου που επιβαίνει στο πλοίο,

γ) χρησιμοποιεί κατά την ενάσκηση των καθηκόντων του, ο ίδιος ή μέσω άλλου προσώπου βία, εκτός αν αυτή είναι απόλυτα αναγκαία για την τήρηση της τάξης στο πλοίο, την ασφάλεια του ταξιδιού και την προστασία της ζωής των επιβαινόντων. Η τέλεση των ανωτέρω πράξεων κατά των ανηλίκων που δεν συμπλήρωσαν το 18ο έτος αποτελεί επιβαρυντική περίσταση.

14) Η μη αυτοπρόσωπη διεύθυνση του πλοίου, άρθρο 219.

Πλοίαρχος, ο οποίος χωρίς σοβαρό λόγο:

α) δε διευθύνει αυτοπροσώπως το πλοίο κατά την είσοδο σε λιμένες και όρμους, κατά την έξοδο απ' αυτούς, κατά τη διέλευση από διώρυγες και στενά και γενικά σε κάθε περίπτωση ιδιαίτερα δύσκολου ταξιδιού, καθώς και όταν οι καιρικές συνθήκες ή οι περιστάσεις γενικά το επιβάλλουν,

β) εγκαταλείπει το πλοίο πριν από την πάροδο εύλογου χρόνου για την αντικατάστασή του, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός (1) μήνα και με χρηματική ποινή.

15) Η παράνομη ανάθεση της διοίκησης του πλοίου, άρθρο 220.

Πλοίαρχος, ο οποίος με την επιφύλαξη των διατάξεων για νόμιμη αναπλήρωση, συμφωνεί να αναλάβει ουσιαστικά άλλο πρόσωπο, την όλη διοίκηση του πλοίου, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών και με χρηματική ποινή. Οι ίδιες ποινές επιβάλλονται και σ' αυτόν που ανέλαβε

ουσιαστικά τη διοίκηση του πλοίου, καθώς και στον εφοπλιστή που τυχόν συνέπραξε σ' αυτό.

16) Η ανυπακοή πλοιάρχου, άρθρο 221.

Πλοίαρχος, ο οποίος στην ανοικτή θάλασσα, δεν υπακούει σε εντολή του Υπουργείου ή σε πρόσκληση ελληνικού πολεμικού πλοίου, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι δύο (2) χρόνια και με χρηματική ποινή. Με την ίδια ποινή τιμωρείται και ο πλοίαρχος που βρίσκεται σε αλλοδαπά χωρικά ύδατα ή λιμένα, εάν δεν υπακούσει σε εντολή του Υπουργείου.

17) Η άρνηση εκτέλεσης διαταγών στην αλλοδαπή, άρθρο 222.

Πλοίαρχος ή μέλος πληρώματος που αρνείται να εκτελέσει διαταγή της Προξενικής Αρχής ή του κυβερνήτη ελληνικού πολεμικού πλοίου, που αφορά στην τιμή της ελληνικής σημαίας, σε επείγουσα ανάγκη του πολεμικού ναυτικού ή γενικότερα εθνικά συμφέροντα, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι δύο (2) χρόνια και με χρηματική ποινή. Με την ίδια ποινή τιμωρείται καθένας από το πλήρωμα, ο οποίος, αν και απολύθηκε νόμιμα, αρνείται να υπακούσει σε διαταγή της Προξενικής Αρχής να εγκαταλείψει το πλοίο στο οποίο υπηρετούσε.

18) Οι παραβάσεις του πλοιάρχου σε ώρα κινδύνου, άρθρο 223.

Πλοίαρχος που, ενώ διαρκεί το ταξίδι και σε ώρα κινδύνου, διατάσσει την εγκατάλειψη του πλοίου χωρίς προηγουμένως να ζητήσει τη γνώμη των αξιωματικών του, και σε έλλειψη αυτών, των πιο έμπειρων μελών του πληρώματος, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι δύο (2) χρόνια και με χρηματική ποινή. Πλοίαρχος που δεν αποχωρεί τελευταίος στην εγκατάλειψη πλοίου που κινδυνεύει, τιμωρείται με φυλάκιση και με χρηματική ποινή. Πλοίαρχος ο οποίος σε ώρα κινδύνου του πλοίου ή εγκατάλειψης αυτού παραμελεί τη διάσωση των επιβαινόντων, των εγγράφων του πλοίου, του ταχυδρομείου και των πολυτιμότερων πραγμάτων στο πλοίο τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών και με χρηματική ποινή.

19) Η παράβαση του Κανονισμού για αποφυγή συγκρούσεων, άρθρο 225.

Πλοίαρχος ή αξιωματικός φυλακής ο οποίος από αμέλεια παραβαίνει τις διαταγές του Κανονισμού για αποφυγή συγκρούσεων ή ο πλοηγός που από αμέλεια παρέχει συμβουλές αντίθετες στις πιο πάνω διατάξεις, που αναφέρονται στην πλεύση που πρέπει να τηρείται, τιμωρούνται με φυλάκιση μέχρι έξι (6) μήνες και με χρηματική ποινή.

Εάν εξαιτίας των πιο πάνω παραβάσεων ή από αμέλεια άλλου μέλους του πληρώματος κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του, προκλήθηκε σύγκρουση, προσάραξη ή πρόσκρουση του πλοίου σε εμφανές ή γνωστό εμπόδιο ή σοβαρή βλάβη του πλοίου ή του φορτίου, επιβάλλεται ποινή φυλάκισης μέχρι τρία (3) χρόνια και χρηματική ποινή.

Εάν από τις παραβάσεις επήλθε η απώλεια του πλοίου ή απόλυτη ανικανότητα αυτού ή ολική απώλεια του φορτίου ή θάνατος προσώπου ή βαριά τραύματα, ο υπαίτιος τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών και με χρηματική ποινή.

20) Η παράνομη εκτροπή πορείας, άρθρο 226.

Πλοίαρχος ο οποίος, με σκοπό να επιτύχει, για τον εαυτό του ή για τρίτο πρόσωπο, παράνομο περιουσιακό όφελος ή να προκαλέσει βλάβη σε άλλους, εκτρέπει το πλοίο από τη πορεία του, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών και με χρηματική ποινή. Ως επιβαρυντικές περιπτώσεις θεωρούνται η από την πράξη πρόκληση κινδύνου στην ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων καθώς και η τέλεση της πράξης σε επιβατηγό πλοίο.

21) Η παράλειψη βοήθειας σε πρόσωπα που κινδυνεύουν, άρθρο 227.

Πλοίαρχος ο οποίος δεν παρέχει βοήθεια σε πρόσωπο που κινδυνεύει στη θάλασσα, εάν μπορεί να το κάνει αυτό χωρίς κίνδυνο του πλοίου, του πληρώματος ή των επιβατών, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών και με χρηματική ποινή.

22) Η εγκατάλειψη ασθενών στην αλλοδαπή, άρθρο 228.

Πλοίαρχος ο οποίος:

α) εγκατέλειψε στην αλλοδαπή ασθενή ή τραυματία από το πλήρωμά του, χωρίς να προσφέρει σ' αυτόν τα μέσα της θεραπείας και

παλιννόστησης,

β) εγκατέλειψε στην αλλοδαπή επιβάτη ασθενή ή τραυματία εκτός του τόπου προορισμού αυτού, χωρίς να ειδοποιήσει την Προξενική ή επιτόπια Αρχή, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών και με χρηματική ποινή.

23) Ο πλους με ελλιπή σύνθεση πληρώματος, άρθρο 229.

Πλοίαρχος ο οποίος επιχειρεί ταξίδι με ελλιπή σύνθεση πληρώματος, χωρίς την έγκριση της αρμόδιας Αρχής, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ένα (1) έτος. Η πρόκληση κινδύνου από μία τέτοια ενέργεια για την ασφάλεια του πλοίου αποτελεί επιβαρυντική περίσταση. Στην ίδια ποινή υπόκειται ο πλοίαρχος, ο οποίος σε απουσία της Αρχής, επιχειρεί ταξίδι κάτω από τις συνθήκες της προηγούμενης παραγράφου.

24) Η παράνομη ναυτολόγηση λιποτακτών, άρθρο 230.

Πλοίαρχος ο οποίος προσλαμβάνει στην υπηρεσία του πλοίου λιποτάκτη ημεδαπού πλοίου, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι (6) μήνες. Προκύπτει ότι στο ναυτικό έγκλημα της παράνομης ναυτολόγησης λιποτακτών μπορεί να υποπέσει μόνο ο πλοίαρχος, όταν ναυτολογήσει στο πλοίο του λιποτάκτη από ελληνικό πλοίο και αυτό μπορεί να συμβεί μόνο σε περίπτωση που τις ναυτολογήσεις διενεργεί ο πλοίαρχος, λόγω της έλλειψης Προξενικής Αρχής.

25) Η φυγάδευση, άρθρο 231.

Πλοίαρχος ή επιβαίνοντες στο πλοίο οι οποίοι φυγαδεύουν ή υποβοηθούν τη φυγάδευση προσώπου που υπέχει υποχρέωση στρατιωτικής θητείας ή στερείται άδειας αποδημίας τιμωρούνται με φυλάκιση μέχρι τρία (3) χρόνια.
Στο ναυτικό έγκλημα της φυγάδευσης είναι δυνατόν να υποπέσουν ο πλοίαρχος και οποιοσδήποτε άλλος επιβαίνει στο πλοίο, δηλαδή ναυτικός, επιβάτης κ.λπ.

26) Η παράνομη εισκόμιση ναρκωτικών ουσιών, άρθρο 232.

Πλοίαρχος ή μέλος πληρώματος που παράνομα εισάγει ή επιτρέπει την εισαγωγή στο πλοίο ναρκωτικών ουσιών, τιμωρείται σύμφωνα με τις διατάξεις "περί τιμωρίας των παραβατών των νόμων περί ναρκωτικών και μεταχείρισης τοξικομανών". Επομένως, στο ναυτικό έγκλημα της παράνομης εισκόμισης ναρκωτικών ουσιών στο πλοίο μπορεί να υποπέσει ο πλοίαρχος και οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος.

27) Η μέθη κατά τη διάρκεια εκτέλεσης υπηρεσίας, άρθρο 233.

Πλοίαρχος ή μέλος πληρώματος που είναι μεθυσμένος κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι (6) μήνες. Επομένως, όχι μόνο ο πλοίαρχος αλλά και οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος μπορεί να υποπέσει στο ναυτικό έγκλημα της μέθης στη διάρκεια της υπηρεσίας.

28) Ο απόπλους πλοίου χωρίς έλεγχο της Λιμενικής Αρχής, άρθρο 234.

Πλοίαρχος, ημεδαπού ή με ξένη σημαία πλοίου, ο οποίος ενεργεί απόπλου του υπό τη διοίκησή του πλοίου, χωρίς προηγούμενο έλεγχο των ναυτιλιακών εγγράφων και άδεια απόπλου της οικείας Λιμενικής Αρχής, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) μηνών.
Στην ίδια ποινή υπόκειται και ο πράκτορας ή ο αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, ο οποίος, αν και γνωρίζει, δεν ενεργεί για την παρεμπόδιση αυτού του απόπλου καθώς και ο επόμενος στην ιεραρχία αξιωματικός του πλοίου, ο οποίος, αν και γνωρίζει, δέχεται τον απόπλου χωρίς τον έλεγχο της Λιμενικής Αρχής.

29) Η παράβαση υπηρεσιακών υποχρεώσεων πλοιάρχου και πληρώματος, άρθρο 235.

Ο πλοίαρχος τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι (6) μήνες όταν:

i) δεν καταμηνύει με τον κατάπλου στο λιμένα, όπου εδρεύει Λιμενική ή Προξενική Αρχή, τους υπαίτιους παράνομης απουσίας, εγκατάλειψης θέσης, λιποταξίας ή μη προσέλευσης για ανάληψη εργασίας και δεν παραδίδει στην Αρχή τα ναυτικά φυλλάδια και τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας,

ii) παραλείπει να διενεργήσει προανάκριση για κακούργημα ή πλημμέλημα που τελέστηκε στο πλοίο,

iii) δε συμμορφώνεται σε παραγγελία της αρμόδιας Αρχής για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης ή προανάκρισης ή την εξασφάλιση της μεταφοράς κατηγορούμενου,

iv) δεν καταθέτει στην αρμόδια Αρχή το φάκελο της προκαταρκτικής εξέτασης ή προανάκρισης ή δεν παραδίδει σ' αυτή τον κατηγορούμενο,

v) δε συμμορφώνεται αδικαιολόγητα σε εντολή αρμόδιας Αρχής για επαναπατρισμό Ελλήνων απόρων ναυτικών και Ελλήνων ναυαγών,

vi) δε συντάσσει ληξιαρχικές πράξεις, διαθήκες, εκθέσεις ή άλλα έγγραφα, των οποίων η σύνταξη επιβάλλεται σ' αυτόν, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις,

vii) δε φέρει στο πλοίο τα ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία που ορίζει ο νόμος,

viii) παραλαμβάνει υπεράριθμους επιβάτες ή δέχεται υπερφόρτωση του πλοίου ή κακή στοιβασία ή εξαλείφει ή αλλοιώνει τις κανονικές γραμμές φόρτωσης του πλοίου,

ix) παραλείπει να γράψει στο ημερολόγιο ναυτικό ατύχημα που συνέβη ή άλλο σημαντικό γεγονός,

x) διατάσσει την αναχώρηση του πλοίου πριν από την καθορισμένη ώρα απόπλου, εγκαταλείποντας στην ξηρά μέλος πληρώματος ή επιβάτη,

xi) υποβάλλει στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή ψευδή λογαριασμό αποδοχών που οφείλονται σε απόντα ναυτικό,

xii) καθυστερεί παράνομα τη χορήγηση εισιτηρίου παλιννόστησης σε μέλος του πληρώματος,

xiii) δεν τηρεί τις διατάξεις που αφορούν τα εξωτερικά γνωρίσματα του πλοίου ή εξαλείφει, αλλοιώνει, καλύπτει ή αποκρύπτει αυτά,

xiv) δεν αναγράφει επιβάτη στον οικείο κατάλογο,

xv) εκτελεί ταξίδι χωρίς να διαπιστώσει ότι το πλοίο δύναται να πλεύσει ασφαλώς και ότι είναι εξοπλισμένο με τα απαραίτητα σωστικά μέσα, όργανα και εφόδια,

xvi) παραλείπει να λάβει τα προσήκοντα μέτρα για την προστασία της υγείας των επιβαινόντων ή την παροχή της κατάλληλης περίθαλψης,

xvii) παραλείπει αδικαιολόγητα την εκτέλεση γυμνασίων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας που προβλέπονται στους Κανονισμούς που κάθε φορά ισχύουν.

Πλοίαρχος ή μέλος του πληρώματος που προκαλεί ρύπανση της θάλασσας με πετρελαιοειδή ή παραλείπει τη λήψη μέτρων για αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας με πετρελαιοειδή, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ένα (1) χρόνο.

30) Η απείθεια επιβάτη, άρθρο 236.

Επιβάτης που δεν συμμορφώνεται, ενώ γνωρίζει, στις διατάξεις ή στις διαταγές που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι τρεις (3) μήνες.

Το ναυτικό αυτό έγκλημα διαπράττεται μόνο από επιβάτη.

31) Η αποστολή πληρωμάτων σε πλοίο διαφορετικό απ' αυτό που δηλώθηκε, άρθρο 237.

Πλοιοκτήτες ή εφοπλιστές ή αντιπρόσωποι αυτών οι οποίοι, ενώ έλαβαν από τις αρμόδιες Αρχές άδεια ναυτολόγησης για ορισμένο πλοίο, προωθούν τελικά τους ναυτικούς σε άλλο πλοίο, τιμωρούνται με φυλάκιση τριών (3) μηνών μέχρι δύο (2) χρόνια.

Από τη διάταξη αυτή, προκύπτει σαφώς ότι το ναυτικό αυτό έγκλημα διαπράττεται από τους πλοιοκτήτες, εφοπλιστές ή τους αντιπροσώπους αυτών.

32) Η προσφυγή στις αλλοδαπές Αρχές, άρθρο 238.

Μέλος πληρώματος πλοίου που είναι σε υπηρεσία ή απολύθηκε, το οποίο προσφεύγει σε αλλοδαπές Αρχές ή αλλοδαπούς Οργανισμούς, για να διεκδικήσει απαιτήσεις ή να επιλύσει διαφορές που προκύπτουν από τη σύμβαση εργασίας του στο πλοίο, αν και απολαμβάνει νομική προστασία από τους ελληνικούς νόμους και μπορεί να προσφύγει σε ελληνική Προξενική Αρχή, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι τρεις (3) μήνες. Συνιστούν επιβαρυντική περίσταση:

α) η ιδιότητά του ως πλοιάρχου ή αξιωματικού του πλοίου,

β) η καθυστέρηση στο έτοιμο για απόπλου πλοίο που προκαλείται από την προσφυγή.

Οι διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων δεν εφαρμόζονται, εφόσον για την προσφυγή στις αλλοδαπές Αρχές ή τους Οργανισμούς χορηγήθηκε άδεια από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, μετά από εκτίμηση της συνδρομής των προϋποθέσεων της πρώτης παραγράφου. Επομένως, το ναυτικό έγκλημα της προσφυγής στις αλλοδαπές Αρχές μπορεί να υποπέσει όχι μόνο το μέλος του πληρώματος, στην έννοια του οποίου συμπεριλαμβάνεται και ο αξιωματικός, αλλά και ο πλοίαρχος.

Σύμφωνα με το άρθρο 239 του Κ.Δ.Ν.Δ., οι διατάξεις που αναφέρονται στα ακόλουθα ναυτικά εγκλήματα:

- ✓ λιποταξία,
- ✓ εγκατάλειψη πλοίου που κινδυνεύει,
- ✓ στάση,
- ✓ βιαιοπραγία,
- ✓ επιβουλή κατά του πλοιάρχου,
- ✓ κλοπή και φθορά φορτίου ή εξοπλισμού του πλοίου,
- ✓ κατάχρηση εξουσίας,
- ✓ μη αυτοπρόσωπη διεύθυνση του πλοίου,
- ✓ άρνηση εκτέλεσης διαταγών στην αλλοδαπή,
- ✓ παραβάσεις του πλοιάρχου σε ώρα κινδύνου,
- ✓ παραλείψεις πλοιάρχου σε περίπτωση σύγκρουσης,
- ✓ παράβαση του Κανονισμού για αποφυγή συγκρούσεων,
- ✓ παράνομη εκτροπή πορείας,
- ✓ παράλειψη βοήθειας σε πρόσωπα που κινδυνεύουν,
- ✓ εγκατάλειψη ασθενών στην αλλοδαπή,
- ✓ παράνομη ναυτολόγηση λιποτακτών,
- ✓ φυγάδευση,

εφαρμόζονται και σε έλληνες ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία με ξένη σημαία, ασφαλισμένους στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο.

Η ποινική δίωξη ασκείται αυτεπάγγελτα. Ο ημεδαπός πλοίαρχος οφείλει να υποβάλλει σχετική μήνυση ενώπιον της ελληνικής Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής στον λιμένα του πρώτου κατάπλου του πλοίου.

16.3. Ναυτικό Ποινικό Δικονομικό Δίκαιο

Σύμφωνα με το άρθρο 240 του Κ.Δ.Ν.Δ., οι διατάξεις του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας εφαρμόζονται στη δίωξη του εγκλήματος που τελέσθηκε σε πλοίο ή σε βοηθητικό ναυπήγημα, με την προϋπόθεση ότι δεν τροποποιούνται από τις δικονομικές διατάξεις του Κ.Δ.Ν.Δ., δηλαδή από τα άρθρα 241 - 244.

Έτσι τα ανακριτικά καθήκοντα για τα εγκλήματα που τελούνται σε πλοίο ή σε βοηθητικό ναυπήγημα και υπάγονται στη δικαιοδοσία των ελληνικών Αρχών ασκούν:

1) οι **Λιμενικές Αρχές** και η **Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων**, στην Ελλάδα
2) οι **Προξενικές Αρχές** ή, σε μη ύπαρξη αυτών, ο πλοίαρχος,
3) ο **πλοίαρχος του πλοίου** όταν το έγκλημα τελέστηκε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και μέχρι τον κατάπλου στο λιμένα όπου εδρεύει Λιμενική ή Προξενική Αρχή.

Ο πλοίαρχος στην άσκηση των προανακριτικών του καθηκόντων προσλαμβάνει ως γραμματέα έναν αξιωματικό και, εάν δεν υπάρχει, άλλο μέλος του πληρώματος.

Εάν ο πλοίαρχος συμμετείχε στο έγκλημα που διαπράχθηκε στο πλοίο, δεν μπορεί να διενεργήσει προανάκριση. Για εγκλήματα που τελέστηκαν σε ελληνικό πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή σε λιμένα της αλλοδαπής, μπορεί η Αρχή που επιλήφθηκε την προανάκριση ή ο πλοίαρχος να διατάξει την προφυλάκιση του κατηγορούμενου στο πλοίο, σε όσες περιπτώσεις επιτρέπεται από τις διατάξεις του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο θα καταπλεύσει σε ελληνικό λιμένα σε σύντομο διάστημα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1. Διάπραξη ναυτικών εγκλημάτων σύμφωνα με τον Κ.Δ.Ν.Δ.

Α/Α	ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΓΚΛΗΜΑ	Κ.Δ.Ν.Δ.	ΔΙΑΠΡΑΤΕΤΑΙ ΑΠΟ
1.	παράνομη απουσία	205	μέλος του πληρώματος
2.	εγκατάλειψη θέσης	206	μέλος του πληρώματος
3.	Λιποταξία	207	μέλος του πληρώματος
4.	μη προσέλευση για ανάληψη υπηρεσίας	208	ο ναυτολογημένος
5.	εγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου	209	μέλος του πληρώματος
6.	Ανυπακοή	210	μέλος του πληρώματος
7.	εξύβριση ή απειλή κατά ανωτέρου	212	μέλος του πληρώματος
8.	Στάση	213	επιβαίνοντες στο πλοίο (ναυτικοί, επιβάτες)
9.	Βιαιοπραγία	214	μέλος του πληρώματος
10.	Πειρατεία	215	επιβαίνοντες στο πλοίο (ναυτικοί, επιβάτες)
11.	επιβουλή κατά του πλοιάρχου	216	επιβαίνοντες στο πλοίο (ναυτικοί, επιβάτες)
12.	κλοπή και φθορά φορτίου ή εξοπλισμού του πλοίου	217	♦ πλοίαρχος ♦ μέλος του πληρώματος
13.	κατάχρηση εξουσίας	218	♦ πλοίαρχος ♦ αξιωματικός ♦ υπαξιωματικός
14.	μη αυτοπρόσωπη διεύθυνση του πλοίου	219	πλοίαρχος
15.	παράνομη ανάθεση της διοίκησης του πλοίου	220	πλοίαρχος
16.	ανυπακοή πλοιάρχου	221	πλοίαρχος
17.	άρνηση εκτέλεσης διαταγών στην αλλοδαπή	222	♦ πλοίαρχος ♦ μέλος του πληρώματος
18.	παραβάσεις του πλοιάρχου σε ώρα κινδύνου	223	πλοίαρχος
19.	παράβαση Κανονισμού για αποφυγή συγκρούσεων	225	♦ πλοίαρχος ♦ αξιωματικός φυλακής
20.	παράνομη εκτροπή πορείας	226	πλοίαρχος
21.	παράλειψη βοήθειας σε πρόσωπα που κινδυνεύουν	227	πλοίαρχος
22.	εγκατάλειψη ασθενών στην αλλοδαπή	228	πλοίαρχος
23.	πλους με ελλιπή σύνθεση πληρώματος	229	πλοίαρχος
24.	παράνομη ναυτολόγηση λιποτακτών	230	πλοίαρχος
25.	Φυγάδευση	231	♦ πλοίαρχος ♦ επιβαίνοντες (ναυτικοί, επιβάτες)
26.	παράνομη εισκόμιση ναρκωτικών ουσιών	232	♦ πλοίαρχος ♦ μέλος του πληρώματος
27.	μέθη κατά τη διάρκεια εκτέλεσης υπηρεσίας	233	♦ πλοίαρχος ♦ μέλος του πληρώματος
28.	απόπλους χωρίς έλεγχο της Λιμενικής Αρχής	234	♦ ο πλοίαρχος ♦ ο ιεραρχικά επόμενος αξιωματικός πλοίου ♦ ο πράκτορας ♦ ο αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή
29.	παράβαση υπηρεσιακών υποχρεώσεων πλοιάρχου & πληρώματος	235	♦ πλοίαρχος ♦ μέλος του πληρώματος
30.	απείθεια επιβάτη	236	επιβάτης
31.	αποστολή πληρωμάτων σε άλλο πλοίο από αυτό που δηλώθηκε	237	♦ πλοιοκτήτης ♦ εφοπλιστής ♦ αντιπρόσωπος πλοιοκτήτη ♦ αντιπρόσωπος εφοπλιστή
32.	προσφυγή στις αλλοδαπές Αρχές	238	♦ μέλος του πληρώματος ♦ πλοίαρχος ♦ αξιωματικός πλοίου

Για την προφυλάκιση που διατάχθηκε, γίνεται σχετική εγγραφή στο ημερολόγιο του πλοίου. Εάν το πλοίο δεν πρόκειται να καταπλεύσει σε σύντομο χρονικό διάστημα σε ελληνικό λιμένα, η Προξενική Αρχή φροντίζει να συνεχιστεί στην ξηρά η προφυλάκιση του κατηγορούμενου, λαμβάνοντας συγχρόνως και τα αναγκαία μέτρα για την ταχύτερη αποστολή του στην Ελλάδα, με ελληνικό πλοίο που είναι υποχρεωμένο να δεχθεί.

Ο πλοίαρχος του πλοίου που μεταφέρει τον κατηγορούμενο μπορεί στη διάρκεια του ταξιδιού να διατάσσει, σύμφωνα με την κρίση του και με δική του ευθύνη, προσωρινή αναστολή της προφυλάκισης.

Η δικογραφία, που σχηματίστηκε από την προανάκριση, δίνεται, μέσα σε σφραγισμένο φάκελο, στον πλοίαρχο του πλοίου που μεταφέρει τον κατηγορούμενο στην Ελλάδα και παραδίδεται μαζί με τον κατηγορούμενο στη Λιμενική Αρχή του πρώτου λιμένα κατάπλου του πλοίου. Η Λιμενική Αρχή στέλνει τον κατηγορούμενο με τη δικογραφία στον αρμόδιο Εισαγγελέα.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Τι ονομάζεται στάση;
2. Ποιοι ασκούν ανακριτικά καθήκοντα κατά των ναυτικών;
3. Πότε στοιχειοθετείται η βιαιοπραγία;
4. Πότε στοιχειοθετείται η παράνομη απουσία;
5. Πότε στοιχειοθετείται η λιποταξία;
6. Πότε στοιχειοθετείται η κατάχρηση εξουσίας;
7. Πότε στοιχειοθετείται η παράνομη εκτροπή πορείας;
8. Πότε στοιχειοθετείται η απείθεια επιβάτη;

ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ 17

Το πλοίο είναι ένας ιδιαίτερος εργασιακός χώρος, όπου απαιτείται η πειθαρχία ώστε να εκτελείται με τον ασφαλέστερο τρόπο η ναυτική εργασία. Οι ναυτικοί είναι υποχρεωμένοι να εκτελούν τα υπηρεσιακά τους καθήκοντα σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς. Όταν δε παραβιάζουν τα καθήκοντά τους, αυτοί υποπίπτουν σε πειθαρχικά παραπτώματα και υφίστανται κυρώσεις.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

Πειθαρχικό παράπτωμα
Πειθαρχική ποινή
Επίπληξη
Πρόστιμο
Πειθαρχικά Συμβούλια

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποια είναι τα πειθαρχικά παραπτώματα των ναυτικών;
- Ποιες είναι οι πειθαρχικές ποινές;
- Ποιοι επιβάλλουν τις πειθαρχικές ποινές;

ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

17.1. Πειθαρχικό παράπτωμα.

Το πλοίο ως εργασιακός χώρος εμφανίζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, τα οποία επιβάλλουν στο προσωπικό τη διατήρηση πειθαρχίας, ώστε να εξασφαλίζεται η εκτέλεση των διαταγών των ανωτέρων από τους κατώτερους. Η επίτευξη της πειθαρχίας στο προσωπικό του πλοίου οδηγεί στην καλή και ασφαλή εκτέλεση του ταξιδιού. Η πειθαρχία στο πλοίο επιβάλλεται με τον καθορισμό των καθηκόντων και των υποχρεώσεων κάθε ναυτικού, η παράβαση των οποίων επιφέρει κυρώσεις. Πρόκειται για την παράβαση του υπηρεσιακού καθήκοντος ή διαφορετικά για το πειθαρχικό παράπτωμα. Ο Κ.Δ.Ν.Δ., στο άρθρο 245, ορίζει ότι πειθαρχικό παράπτωμα είναι κάθε παράβαση υπηρεσιακών καθηκόντων καθώς και κάθε άλλη πράξη που προβλέπεται ειδικά στο τμήμα των πειθαρχικών διατάξεων του πέμπτου μέρους του. Τα υπηρεσιακά καθήκοντα του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος καθορίζονται στους Κανονισμούς Εργασίας των πλοίων.

Ο Κ.Δ.Ν.Δ. αναφέρει ενδεικτικά ορισμένα πειθαρχικά παραπτώματα του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος.

Έτσι, σύμφωνα με το άρθρο 246, πειθαρχικό παράπτωμα του πλοιάρχου είναι:

α) η πρόσληψη ναυτικού, στο ναυτικό φυλλάδιο του οποίου δεν έχει καταχωρηθεί η πράξη απόλυσής του από το πλοίο, στο οποίο ήταν πρωτύτερα ναυτολογημένος,

β) η πρόσληψη ή η απόλυση μέλους πληρώματος χωρίς ναυτολόγησή του σύμφωνα με τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις ή η ναυτολόγηση ναυτικού, ο οποίος δεν επιβαίνει πραγματικά στο πλοίο ή η παράλειψη υποβολής αίτησης προς την αρμόδια Αρχή για την απόλυση του ναυτολογημένου αλλά μη επιβαίνοντα στο πλοίο ναυτικού,

γ) η παράνομη πρόσληψη στο πλοίο Έλληνα ναυτικού, ο οποίος δεν είναι απογραμμένος ή έχει μεν απογραφεί, όμως στερείται του δικαιώματος άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος,

δ) η παράνομη πρόσληψη στο πλοίο σε θέσεις διπλωματούχου, πτυχιούχου ή αδειούχου, προσώπων που δεν έχουν τα απαιτούμενα για τις θέσεις αυτές προσόντα ή προσώπων που στερήθηκαν αυτά λόγω ποινής (που τους επιβλήθηκε),

ε) η πέρα από τα αναγνωρισμένα όρια πρόσληψη στο πλοίο αλλοδαπού, με οποιαδήποτε ειδικότητα,

στ) η μη έγκαιρη προσκόμιση των εγγράφων για θεώρηση στην οικεία Λιμενική ή Προξενική Αρχή,

ζ) η αποβίβαση στην αλλοδαπή, εκτός του τόπου προορισμού του, επιβάτη ασθενούς ή τραυματία, που είναι μεν δικαιολογημένη, αλλά έγινε χωρίς ειδοποίηση της Προξενικής Αρχής ή, αν αυτή δεν υπάρχει (σε έλλειψη αυτής), της επιτόπιας Αρχής,

η) η μη πρόσληψη πλοηγού στις περιπτώσεις που η πλοήγηση είναι υποχρεωτική,

θ) η μη τήρηση του κανονισμένου εδεσματολογίου,

ι) η αδικαιολόγητη μη συμμόρφωση προς τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις περί εξόφλησης και αντικατάστασης ναυτολογίων,

ια) η κακόβουλος εγγραφή στο ναυτικό φυλλάδιο, ναυτικού που απολύεται από τον πλοίαρχο ναυτικού, λόγω έλλειψης Αρχής, οποιουδήποτε

χαρακτηριστικού, πέρα από τις προβλεπόμενες από το νόμο αιτιολογίες απόλυσης,

ιβ) η αδικαιολόγητη καθυστέρηση καταβολής οφειλόμενων μισθών, εξόδων νοσηλείας και κάθε νόμιμης παροχής σε μέλος του πληρώματος, που οφείλεται σε παράλειψη (του πλοιάρχου),

ιγ) η εν γνώσει του ψευδής καταμήνυση μέλους του πληρώματος ενώπιον των αρμοδίων Αρχών,

ιδ) η μη απόδοση, σε κανονικά απολυόμενο μέλος του πληρώματος, του ναυτικού του φυλλαδίου ή του οικείου αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας,

ιε) η αδικαιολόγητη και κατ' επανάληψη επιβολή, από τον πλοίαρχο στα μέλη του πληρώματος, ποινών προστίμου, οι οποίες ακυρώθηκαν από τις Λιμενικές Αρχές,

ιστ) η αδικαιολόγητη παρεμπόδιση μέλους του πληρώματος ή επιβάτη να υποβάλλει παράπονα στις αρμόδιες ημεδαπές Αρχές.

Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 247, πειθαρχικά παραπτώματα των μελών του πληρώματος είναι:

α) η υπαίτιος μέθη εκτός διατεταγμένης υπηρεσίας, που διαταράσσει την τάξη του πλοίου,

β) ο ύπνος κατά τη διάρκεια εκτέλεσης υπηρεσίας,

γ) κάθε κατάχρηση του δικαιώματος υποβολής παραπόνων,

δ) η απείθεια σε κάθε υπηρεσιακή διαταγή του πλοιάρχου ή σε πρόσκληση ανωτέρου,

ε) η εκδήλωση έλλειψης σεβασμού προς τους ανωτέρους,

στ) κάθε παράβαση που αναφέρεται σε κανονισμό ή διαταγή του πλοιάρχου σχετικά με το κάπνισμα ή το σβήσιμο των φώτων,

ζ) κάθε απουσία χωρίς άδεια ή αδικαιολόγητη απουσία στην αλλοδαπή ή την ημεδαπή,

η) κάθε παράβαση, μέσα στο πλοίο, των κειμένων διατάξεων "περί τυχερών παιχνιδιών",

θ) κάθε πράξη κατά της οποίας προβλέπεται από τον Ποινικό Κώδικα ποινή πταίσματος.

17.2. Πειθαρχικές ποινές.

Στους παραβάτες των υπηρεσιακών υποχρεώσεων και καθηκόντων, σε όσους δηλαδή διαπράττουν πειθαρχικά παραπτώματα επιβάλλονται κυρώσεις, οι λεγόμενες πειθαρχικές ποινές. Οι πειθαρχικές ποινές, που επιβάλλονται στους ναυτικούς, σύμφωνα με το άρθρο 248 του Κ.Δ.Ν.Δ., είναι:

- Η *επίπληξη*. Καταγράφεται στο ποινολόγιο του πλοίου και είναι προφορική ή έγγραφη. Επιβάλλεται στους ναυτικούς που διαπράττουν πειθαρχικά παραπτώματα, τα οποία δεν έχουν σοβαρή επίπτωση στην ομαλή λειτουργία του πλοίου.
- Το *πρόστιμο*. Ανέρχεται μέχρι το ποσό του 1/5 του μηνιαίου μισθού του ναυτικού που αναγράφεται στο ναυτολόγιο. Το όριο αυτό διπλασιάζεται όταν ο ίδιος ναυτικός τελέσει δεύτερο πειθαρχικό παράπτωμα μέσα σε δύο (2) μήνες από την επιβολή του πρώτου προστίμου. Το πρόστιμο ως πειθαρχική ποινή καταγράφεται στο ποινολόγιο του πλοίου.
- *Η προσωρινή στέρηση της άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος*. Ο ναυτικός στερείται προσωρινά το δικαίωμα να ασκεί το ναυτικό επάγγελμα. Η προσωρινή στέρηση διαρκεί από ένα (1) μήνα μέχρι πέντε (5) χρόνια. Σύμφωνα με το άρθρο 249, η προσωρινή στέρηση επιβάλλεται:

α) για κάθε πράξη που προσβάλλει την πατρίδα, τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, τη Σημαία και τα λοιπά σύμβολα του Ελληνικού Κράτους,

β) για ενέργεια ή παράλειψη που αφορά την εκτέλεση υπηρεσίας γενικά ή που αφορά την άσκηση των ειδικών καθηκόντων, και που αντιβαίνει σε νομικές ή ηθικές υποχρεώσεις του ναυτικού επαγγέλματος,

γ) μετά από καταδίκη, με αμετάκλητη δικαστική απόφαση, για αξιόποινη πράξη που προβλέπεται από τον παρόντα Κώδικα,

δ) μετά από καταδίκη, με αμετάκλητη δικαστική απόφαση, σε φυλάκιση μέχρι έξι (6) μηνών για λαθρεμπορία,

ε) μετά από καταδίκη, με αμετάκλητη δικαστική απόφαση τριών (3) τουλάχιστον μηνών, για πλαστογραφία, πλαστογραφία πιστοποιητικού,

ψευδορκία, ψευδή καταμήνυση, κλοπή, υπεξαίρεση, απάτη, εμπόριο ή χρήση ναρκωτικών,

στ) στις περιπτώσεις του επόμενου άρθρου 250, εφ' όσον δεν συντρέχει λόγος οριστικής στέρησης,

ζ) σε περίπτωση ναυτολόγησης πειθαρχικώς τιμωρημένου ναυτικού κατά το χρονικό διάστημα που εκτίει την πειθαρχική ποινή που του επιβλήθηκε, (κατά το χρονικό διάστημα της έκτισης πειθαρχικής ποινής, που επιβλήθηκε σ' αυτόν),

η) σε περίπτωση υπαίτιας ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος,

θ) σε κάθε άλλη περίπτωση που προβλέπεται από ειδικές διατάξεις.

♦ Η *οριστική στέρηση της άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος*. Ο ναυτικός στερείται οριστικά το δικαίωμα να ασκεί το ναυτικό επάγγελμα. Σύμφωνα με το άρθρο 250, η οριστική στέρηση επιβάλλεται:

α) σε ναυτικό ατύχημα, που κρίθηκε κατά τη διοικητική διαδικασία ελέγχου ναυτικών ατυχημάτων ότι οφειλόταν σε δόλο ή εφ' όσον, εξ αιτίας του ατυχήματος, επήλθε ολική απώλεια του πλοίου, πραγματική ή τεκμαρτή, θάνατος ή βαριά σωματική βλάβη κρινόμενη κατά το άρθρο 310 του Ποινικού Κώδικα, ως βαριά αμέλεια,

β) εάν ο τιμωρημένος δύο φορές με προσωρινή στέρηση τουλάχιστον έξι (6) μηνών υποπέσει για τρίτη φορά στο ίδιο αδίκημα, μέσα σε μία πενταετία,

γ) μετά από καταδίκη, με αμετάκλητη δικαστική απόφαση, για λαθρεμπόριο, για παράβαση του νόμου περί ναρκωτικών, σε ποινή στερητική της ελευθερίας ανώτερη από έξι (6) μήνες,

δ) εάν καταδικάσθηκε αμετάκλητα, σε ποινή φυλάκισης τουλάχιστον ενός (1) χρόνου, όταν, σύμφωνα με τα όσα έγιναν δεκτά από την καταδικαστική απόφαση, για τα αίτια, το είδος, τον τρόπο τέλεσης και τη φύση της πράξης για την οποία επιβλήθηκε η καταδίκη, μαρτυρείται διαστροφή του χαρακτήρα του δράστη,

ε) μετά από καταδίκη, με αμετάκλητη δικαστική απόφαση, για ειδικές παραβάσεις,

στ) μετά από καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για παράβαση του άρθρου 208α (εικονική ναυτολόγηση και παράνομη ναυτολόγηση συνταξιούχου), και

ζ) σε κάθε άλλη περίπτωση που προβλέπεται από ειδικές διατάξεις.

17.3. Όργανα άσκησης της πειθαρχικής εξουσίας

Σύμφωνα με το άρθρο 257 του Κ.Δ.Ν.Δ., την πειθαρχική εξουσία κατά των ναυτικών ασκούν:

♦ **Ο πλοίαρχος**. Επιβάλλει στους ναυτικούς του πλοίου του τις πειθαρχικές ποινές της επίπληξης και του προστίμου, καταχωρώντας τη σχετική απόφαση στο ποινολόγιο του πλοίου. Ο ναυτικός κατά της απόφασης του πλοιάρχου που επέβαλε την ποινή του προστίμου μπορεί να ασκήσει έφεση ενώπιον οποιασδήποτε Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής, μέσα σε προθεσμία τεσσάρων (4) μηνών από την επιβολή του προστίμου.

♦ **Οι Λιμενικές και Προξενικές Αρχές**. Επιβάλλουν τις πειθαρχικές ποινές της επίπληξης και του προστίμου, εκδίδοντας έγγραφη αιτιολογημένη απόφαση, αντίγραφο της οποίας επιδίδεται στον ενδιαφερόμενο. Οι αποφάσεις της Λιμενικής ή της Προξενικής Αρχής που επιβάλλουν πειθαρχικές ποινές σε πρώτο βαθμό, προσβάλλονται με έφεση που ασκείται σε δύο (2) μήνες από την επίδοση της απόφασης στο ναυτικό. Η έφεση κατατίθεται σε οποιαδήποτε Λιμενική ή Προξενική Αρχή και προωθείται στο Πρωτοβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο Ε.Ν. Η άσκησή της δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης.

♦ **Τα Πειθαρχικά Συμβούλια Εμπορικού Ναυτικού (Π.Σ.Ε.Ν.).** Επιβάλλουν τις ποινές της στέρησης (προσωρινής ή οριστικής) άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος. Τα Π.Σ.Ε.Ν. διακρίνονται σε :

Α) *Πρωτοβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού*. Συγκροτείται από: α) έναν Αντιπλοίαρχο Λ.Σ. ως Πρόεδρο, β) έναν Πλωτάρχη Π.Ν. (Μάχιμο), γ) ένα Στρατιωτικό Δικαστή, δ) έναν Πλοίαρχο Α' τάξης του Εμπορικού Ναυτικού που ορίζεται από το Υ.Ε.Ν. με πρόταση της

Ένωσης Πλοιάρχων Ε.Ν., ε) έναν εκπρόσωπο του οικείου κλάδου στον οποίο ανήκει ο ναυτικός που παραπέμπεται. Ο εκπρόσωπος ορίζεται από τον Υ.Ε.Ν. με πρόταση της Ένωσης του κλάδου του.

Β) *Δευτεροβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού*. Συγκροτείται από: α) έναν Πλοίαρχο Λ.Σ. ως Πρόεδρο, β) έναν Πλοίαρχο Π.Ν. ή Αντιπλοίαρχο Π.Ν. (Μάχιμο), γ) ένα Στρατιωτικό Δικαστή, δ) έναν Πλοίαρχο Α' τάξης του Εμπορικού Ναυτικού, που ορίζεται από τον Υ.Ε.Ν. με πρόταση της Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού, ε) έναν εκπρόσωπο του οικείου κλάδου στον οποίο ανήκει ο ναυτικός που παραπέμπεται. Ο εκπρόσωπος ορίζεται από τον Υ.Ε.Ν. με πρόταση της Ένωσης του κλάδου.

Στο Δευτεροβάθμιο Π.Σ.Ε.Ν. ασκούνται οι εφέσεις κατά των αποφάσεων του Πρωτοβάθμιου Π.Σ.Ε.Ν. Η έφεση ασκείται μέσα σε ένα μήνα από την επίδοση στον ενδιαφερόμενο της απόφασης του Πρωτοβάθμιου Π.Σ.Ε.Ν.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία πάνω στο πλοίο απαιτεί πειθαρχία και γι' αυτό οι ναυτικοί είναι υποχρεωμένοι να τηρούν τους ισχύοντες κανονισμούς. Όταν τους παραβιάζουν, υποπίπτουν σε πειθαρχικά παραπτώματα για τα οποία τιμωρούνται. Για παράδειγμα, πειθαρχικό παράπτωμα του πλοιάρχου είναι η πρόσληψη ναυτικού στο ναυτικό φυλλάδιο του οποίου δεν έχει καταχωρηθεί η πράξη απόλυσής του από το πλοίο στο οποίο ήταν πρωτύτερα ναυτολογημένος. Πειθαρχικό παράπτωμα ναυτικού είναι η υπαίτιος μέθη εκτός διατεταγμένης υπηρεσίας που διαταράσσει την τάξη του πλοίου. Πειθαρχικές ποινές είναι επίπληξη, το πρόστιμο, η προσωρινή και η οριστική στέρηση άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος. Οι πειθαρχικές ποινές επιβάλλονται από τον Πλοίαρχο, τις Λιμενικές Αρχές και τα Πειθαρχικά Συμβούλια Εμπορικού Ναυτικού.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Ποια είναι τα πειθαρχικά παραπτώματα του πλοιάρχου;
2. Ποια είναι τα πειθαρχικά παραπτώματα του ναυτικού;
3. Ποιες είναι οι πειθαρχικές ποινές;
4. Ποιοι επιβάλλουν τις πειθαρχικές ποινές;

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ ΒΙΒΛΙΑ

18

Κάθε πλοίο εφοδιάζεται με ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία τα οποία πιστοποιούν την αξιοπλοΐα του και απεικονίζουν, σε κάθε περίπτωση, την κατάσταση που βρίσκεται το πλοίο. Τα ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία ελέγχονται από τις Λιμενικές Αρχές, σε κάθε κατάπλου και απόπλου του πλοίου. Στο κεφάλαιο αυτό θα μάθετε ποια είναι τα ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία που φέρει κάθε πλοίο.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

Ναυτιλιακό έγγραφο
Ναυτιλιακό βιβλίο
Πιστοποιητικά ασφάλειας
Έλεγχος ναυτιλιακών εγγράφων

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποια είναι τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου;
- Ποια είναι τα ναυτιλιακά βιβλία του πλοίου;
- Ποια είναι τα πιστοποιητικά ασφαλείας του πλοίου;
- Πότε διενεργείται έλεγχος ναυτιλιακών εγγράφων;

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ ΒΙΒΛΙΑ

18.1. Γενικά

Στον Κ.Ι.Ν.Δ., στο άρθρο 42, αναφέρεται ότι ο πλοίαρχος οφείλει να έχει στο πλοίο όλα τα "*κεκανονισμένα" ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία* και ιδίως το έγγραφο εθνικότητας του πλοίου, το πιστοποιητικό πλοϊμότητας, το πρωτόκολλο καταμέτρησης της χωρητικότητας του πλοίου, το ναυτολόγιο, το ποινολόγιο, τα φορτωτικά έγγραφα, τα αποδεικτικά εκπλήρωσης των τελωνειακών υποχρεώσεων, το πιστοποιητικό για τις εγγεγραμμένες στο πλοίο υποθήκες και κατασχέσεις.

Στον Κ.Δ.Ν.Δ., στο άρθρο 114 παρ. 1, αναφέρεται ότι ο πλοίαρχος συντάσσει το ημερολόγιο γέφυρας και φροντίζει να τηρούνται και να βρίσκονται στο πλοίο και όλα τα άλλα, σύμφωνα με τους κανονισμούς *βιβλία και έγγραφα*. Επίσης στο άρθρο 235 παρ. 1 ζ ορίζεται ότι ο πλοίαρχος που δε φέρει στο πλοίο τα *ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία* που ορίζονται από το νόμο, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι (6) μήνες.

Σ' αυτές τις διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ. και του Κ.Δ.Ν.Δ., που αναφέραμε, γίνεται αναφορά για ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία, τα οποία μάλιστα ο πλοίαρχος πρέπει να έχει πάντοτε στο πλοίο.

Από τη μελέτη των διατάξεων αυτών δεν προκύπτει σαφής ορισμός της έννοιας των ναυτιλιακών εγγράφων και βιβλίων. Βεβαίως παρατίθενται ενδεικτικά κάποια απ' αυτά, ιδιαίτερα στον Κ.Ι.Ν.Δ. Γίνεται όμως σαφής αναφορά στα ναυτιλιακά έγγραφα, τα οποία αναφέρονται σε πολλές διατάξεις του Κ.Δ.Ν.Δ. Μάλιστα ο Κ.Δ.Ν.Δ. περιλαμβάνει στο ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ το κεφάλαιο Ε' με τίτλο "ναυτιλιακά έγγραφα πλοίων", στα άρθρα 46-53. Το άρθρο 46 ορίζει ότι τα ναυτιλιακά έγγραφα, με τα οποία πρέπει να είναι εφοδιασμένο το πλοίο που εκτελεί ταξίδια, είναι:

- το έγγραφο εθνικότητας,
- το πιστοποιητικό καταμέτρησης,
- τα πιστοποιητικά ασφαλείας,
- το πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης,
- το ναυτολόγιο,
- το ημερολόγιο γέφυρας,
- το ημερολόγιο μηχανής,
- το ημερολόγιο ασυρμάτου,
- το ποινολόγιο,
- το βιβλίο πετρελαίου,
- το βιβλίο επιθεωρήσεων,

καθώς και κάθε άλλο που θα οριστεί με Π.Δ.

Απαριθμεί λοιπόν ο Κ.Δ.Ν.Δ. τα ναυτιλιακά έγγραφα, χωρίς όμως να αποκλείει τη δυνατότητα να ορισθούν και άλλα με Π.Δ. Επίσης ορίζει ποια είναι η αποστολή και η σημασία της τήρησης καθενός απ' αυτά.

Από τη μελέτη των διατάξεων του Κ.Δ.Ν.Δ. για τα ναυτιλιακά έγγραφα, προκύπτει ότι απ' αυτά:

1) το ναυτολόγιο, 2) το ημερολόγιο γέφυρας, 3) το ημερολόγιο μηχανής, 4) το ημερολόγιο ασυρμάτου, 5) το ποινολόγιο, 6) το βιβλίο πετρελαίου χαρακτηρίζονται από τον ίδιο το νομοθέτη ως βιβλία, πράγμα που επιβάλλει και η ίδια η φύση τους, διότι καθένα από αυτά πραγματικά αποτελεί πολυσέλιδο τόμο, βιβλιοδετημένο έτσι ώστε να αντέχει σε μακροχρόνια χρήση. Επομένως αυτά είναι τα ναυτιλιακά βιβλία.

Ενώ το έγγραφο εθνικότητας, το πιστοποιητικό καταμέτρησης, τα πιστοποιητικά ασφαλείας, το πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης, χαρακτηρίζονται ως ναυτιλιακά έγγραφα, όχι μόνο επειδή τα

αποκαλεί ο νομοθέτης, αλλά και διότι αυτός ο χαρακτηρισμός ανταποκρίνεται στη φύση τους ως έντυπα που κατά κανόνα έχουν μία ή δύο σελίδες.

Από τα ναυτιλιακά έγγραφα, τα πιστοποιητικά ασφαλείας και το πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης έχουν ημερομηνία λήξης ισχύος, η οποία και αναγράφεται στο σώμα του πιστοποιητικού. Τα ναυτιλιακά βιβλία έχουν αόριστη διάρκεια ισχύος που περιορίζεται από τη συχνότητα των εγγραφών εκτός από το ναυτολόγιο, του οποίου η ισχύς διαρκεί έξι (6) μήνες.

Τα ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία που αναφέρθηκαν είναι αυτά που κατά κανόνα πρέπει να υπάρχουν σε κάθε πλοίο. Υπάρχουν και άλλα που έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με τη ναυτιλία, όπως το βιβλίο υπερωριών, τα φορτωτικά και τελωνειακά έγγραφα. Τα τελωνειακά έγγραφα σύμφωνα με το άρθρο 86 του Τελωνειακού Κώδικα είναι το δηλωτικό φορτίου, το δηλωτικό εφοδίων πλοίου, το δηλωτικό ειδών πληρώματος και το βιβλίο ατελειών.

18.2. Προσωρινά Ναυτιλιακά Έγγραφα (Π.Ν.Ε.)

Όταν το πλοίο, που πρόκειται να νηολογηθεί σε ελληνικό λιμένα, εκπληρώνει τις νόμιμες προϋποθέσεις αλλά υπάρχει επείγουσα ανάγκη να αποπλεύσει πριν ολοκληρωθούν οι διοικητικές διατυπώσεις νηολόγησης, είναι δυνατό να εφοδιαστεί με προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα. Αυτό προκύπτει από το άρθρο 9 Κ.Δ.Ν.Δ., όπου ορίζεται ότι οι Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές μπορούν να εκδώσουν προσωρινό έγγραφο εθνικότητας σε πλοία, για τα οποία υπάρχουν οι όροι αναγνώρισής τους ως ελληνικών, αλλά δεν είναι δυνατό να πραγματοποιηθεί αμέσως. Η διάρκεια ισχύος του προσωρινού εγγράφου εθνικότητας ορίζεται σ' αυτό και δεν μπορεί να υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες.

Ο θεσμός της έκδοσης Π.Ν.Ε. αποσκοπεί στο να διευκολύνει κυρίως την κίνηση - ταξίδι των πλοίων από τους λιμένες του εξωτερικού, όπου ναυπηγούνται ή αγοράζονται, στην Ελλάδα, όπου πρόκειται να οριστικοποιηθεί η νηολόγησή τους.

18.3. Έλεγχος ναυτιλιακών εγγράφων και βιβλίων

Τα ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία συνοδεύουν πάντοτε το πλοίο και τηρούνται για να αποδεικνύουν, σε κάθε στιγμή, την αξιοπλοΐα του πλοίου και την επαγγελματική ικανότητα του προσωπικού που στελεχώνει το πλοίο, να κατοχυρώνουν την παροχή της ναυτικής εργασίας και την κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών, να εξυπηρετούν την οικονομική εκμετάλλευση του πλοίου και γενικότερα κάθε ναυτιλιακό σκοπό, δημόσιο ή ιδιωτικό. Για την ύπαρξη στο πλοίο των ναυτιλιακών εγγράφων και βιβλίων ευθύνεται ο πλοίαρχος, ο οποίος μάλιστα σε περίπτωση έλλειψης αυτών ή κάποιων απ' αυτά τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι (6) μήνες. Ο έλεγχος της ύπαρξης στο πλοίο των ναυτιλιακών εγγράφων και βιβλίων διενεργείται από τη Λιμενική ή Προξενική Αρχή και από τη Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υ.Ε.Ν. Ο πλοίαρχος υποχρεούται, μετά τον κατάπλου του πλοίου στο λιμένα, να παρουσιαστεί, μέσα σε 24 ώρες, στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή, προσκομίζοντας για θεώρηση το ναυτολόγιο και το ημερολόγιο, καθώς και κάθε άλλο ναυτιλιακό έγγραφο και βιβλίο, που θα ζητήσει η Αρχή. Η μη έγκαιρη προσκόμιση των ναυτιλιακών εγγράφων και βιβλίων για θεώρηση στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα του πλοιάρχου.

Ο πλοίαρχος πλοίου, ανεξάρτητα με τη σημαία που αυτό φέρει, δηλαδή αν είναι ελληνική ή ξένη, υποχρεούται, πριν διενεργήσει τον απόπλου του πλοίου που διοικεί, να προσκομίσει στη Λιμενική Αρχή για έλεγχο τα ναυτιλιακά έγγραφα και να εφοδιαστεί με τη σχετική άδεια απόπλου. Σε διαφορετική περίπτωση, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) μηνών. Επίσης πλοίαρχος, ο οποίος σε ώρα κινδύνου του πλοίου ή εγκατάλειψης αυτού, παραμελεί να διασώσει τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών και με χρηματική ποινή.

18.4. Ημερολόγια του πλοίου

Το άρθρο 49, Κ.Ι.Ν.Δ., αναφέρει ότι ο πλοίαρχος πρέπει, μέσα σε 24 ώρες από τον κατάπλου του

πλοίου στο λιμένα και σε περίπτωση ναυαγίου, να προσκομίσει τα ημερολόγια του πλοίου και το ναυτολόγιο για θεώρηση στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή. Σε συνδυασμό με το άρθρο 41 προκύπτει ότι τα ημερολόγια του πλοίου είναι:

α) το ημερολόγιο γέφυρας, το οποίο κατά τον καθηγητή Δελούκα πρέπει να λέγεται ημερολόγιο πλοίου, διότι αναφέρεται σε γεγονότα που γίνονται σ' όλο το πλοίο,

β) το ημερολόγιο μηχανής, και

γ) το ημερολόγιο ασυρμάτου.

Και τα τρία αυτά ημερολόγια είναι διατιμημένα έντυπα του Ν.Α.Τ. και χορηγούνται από τις Λιμενικές-Προξενικές Αρχές, αφού το καθένα προηγουμένως αριθμηθεί, μονογραφηθεί και σφραγιστεί. Επίσης υπόκεινται στους ίδιους κανόνες τήρησης, δηλαδή δεν επιτρέπονται οι αποσβέσεις, οι διορθώσεις και οι διαγραφές λέξεων. Η γραφή πρέπει να είναι καθαρή και ευανάγνωστη.

1) Ημερολόγιο γέφυρας

Το ημερολόγιο γέφυρας αναφέρεται τόσο στον Κ.Ι.Ν.Δ., άρθρο 41, όσο και στον Κ.Δ.Ν.Δ., άρθρα 46 και 114. Το ημερολόγιο της γέφυρας είναι βιβλίο το οποίο συντάσσεται, τηρείται και υπογράφεται από τον πλοίαρχο. Η παράλειψη εγγραφής στο ημερολόγιο κάθε σημαντικού γεγονότος συνιστά παράβαση των υπηρεσιακών υποχρεώσεων του πλοιάρχου και τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι (6) μήνες. Στο ημερολόγιο γέφυρας καθημερινά: α) εγγράφονται οι ναυτικές και μετεωρολογικές ενδείξεις και παρατηρήσεις π.χ. ναυτικές (πορείες, διοπτεύσεις, στίγμα κ.λπ.), μετεωρολογικές (κατάσταση θάλασσας, διεύθυνση και ένταση ανέμου κ.λπ.), και 2) καταχωρούνται τα γεγονότα που αφορούν το πλοίο, τη ναυσιπλοΐα, τους επιβαίνοντες και το φορτίο.

Ιδιαίτερα καταχωρούνται:

α) κάθε γέννηση ή θάνατος που έλαβε χώρα στο πλοίο,

β) κάθε τραυματισμός και κάθε άλλο ατύχημα που συνέβη σε μέλος του πληρώματος, επιβάτη ή άλλο πρόσωπο που βρίσκεται στο πλοίο,

γ) κάθε βλάβη που προκλήθηκε στη μηχανή, στον ασύρματο, στον εξαρτισμό, στο φορτίο ή στο πλοίο γενικά, με αναφορά στον τρόπο αντιμετώπισης ή αποκατάστασης,

δ) κάθε άλλο ναυτικό ατύχημα, ανεξάρτητα από τις συνέπειές του, με πλήρη περιγραφή των συνθηκών υπό τις οποίες συνέβη,

ε) οι διαταγές που λαμβάνονται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και οι ενέργειες που γίνονται σε εκτέλεση αυτών,

στ) οι αναφορές για την τήρηση των υποχρεώσεων που επιβάλλονται από εσωτερικούς και διεθνείς κανονισμούς σχετικά με τον έλεγχο της κατάστασης του πλοίου, τη γραμμή φόρτωσης, την εκτέλεση των γυμνασίων, τα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα,

ζ) οι ναυτολογήσεις και οι απολύσεις των μελών του πληρώματος, που γίνονται από τον πλοίαρχο,

η) οι παραβάσεις των κανονισμών εργασίας στο πλοίο και τα μέτρα που ελήφθησαν.

Από την ενδεικτική απαρίθμηση των καταχωρήσεων προκύπτει ότι το ημερολόγιο γέφυρας απεικονίζει τη ζωή στο πλοίο. Είναι ένα από τα παραδοσιακά και λειτουργικά ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου. Το ημερολόγιο συμπληρώνεται το αργότερο μέσα σε 24 ώρες από τη στιγμή που συνέβησαν τα γεγονότα και προσκομίζεται στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή για θεώρηση και κατά τον κατάπλου του πλοίου και πριν τον απόπλου. Εάν μετά τη θεώρηση του ημερολογίου και πριν την πραγματοποίηση του απόπλου συμβούν γεγονότα, τότε γίνονται οι νέες καταχωρήσεις στο ημερολόγιο γέφυρας και προσκομίζεται πάλι στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή για θεώρηση. Το ημερολόγιο γέφυρας είναι διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ. και αποτελείται από 400 σελίδες. Χορηγείται από τη Λιμενική ή Προξενική Αρχή αφού αριθμηθεί, μονογραφηθεί και σφραγιστεί. Όταν οι σελίδες του συμπληρωθούν ή το πλοίο απολεστεί ή αποβάλλει την ελληνική εθνικότητα, το ημερολόγιο γέφυρας, σε αντίθεση με τα άλλα ναυτιλιακά έγγραφα (εκτός του ποινολογίου), δεν παραδίδεται στη Λιμενική Αρχή

του λιμένα νηολόγησης, αλλά παραδίδεται στον πλοιοκτήτη.

Στον Κανονισμό Εργασίας Ελληνικών Φορτηγών Πλοίων, με ολική χωρητικότητα πάνω από 800 κόρους, Β.Δ. 806/1970 (ΦΕΚ 275/Α), άρθρο 19 παρ. 2, προβλέπεται η ύπαρξη "πρόχειρου ημερολογίου" γέφυρας. Αυτό τηρείται από τον αξιωματικό φυλακής γέφυρας και θεωρείται από τον πλοίαρχο καθημερινά. Ο πλοίαρχος κατά τη σύνταξη του ημερολογίου γέφυρας συμβουλεύεται το "πρόχειρο ημερολόγιο".

Το ημερολόγιο γέφυρας είναι έγγραφο στο οποίο καταχωρούνται φυσικά γεγονότα και γεγονότα που εντάσσονται στο δημόσιο και ιδιωτικό δίκαιο. Έτσι έχει διπλή υπόσταση. Είναι δημόσιο έγγραφο, όταν ο πλοίαρχος προβαίνει σε καταχωρήσεις ως φορέας δημόσιας εξουσίας, δηλαδή όταν ο πλοίαρχος δρα ως δημόσιος λειτουργός, π.χ. σε θάνατο ή γέννηση. Είναι ιδιωτικό έγγραφο, όταν ο πλοίαρχος προβαίνει σε καταχωρήσεις που αφορούν τον ίδιο, τον πλοιοκτήτη, τους φορτωτές κ.λπ.

2) Ημερολόγιο μηχανής

Το ημερολόγιο μηχανής αναφέρεται τόσο στον Κ.Ι.Ν.Δ., άρθρο 41, όσο και στον Κ.Δ.Ν.Δ, άρθρα 46 και 49.

Είναι βιβλίο το οποίο τηρείται από τον πρώτο μηχανικό του πλοίου. Ο πλοίαρχος έχει την επιμέλεια για την ακριβή τήρηση του ημερολογίου μηχανής. Στο ημερολόγιο μηχανής καταχωρούνται τα γεγονότα που αφορούν την κατάσταση και λειτουργία των μηχανών και των βοηθητικών μηχανημάτων, την καύσιμη ύλη και την κατανάλωσή της. Στον Κανονισμό Εργασίας στα ελληνικά φορτηγά πλοία άνω των 800 κ.ο.χ., Β.Δ. 806/70 (ΦΕΚ 275/Α), στο άρθρο 78, αναφέρεται το "πρόχειρο ημερολόγιο" μηχανής, το οποίο τηρεί ο αξιωματικός φυλακής μηχανής και θεωρεί καθημερινά ο πρώτος μηχανικός. Το πρόχειρο ημερολόγιο μηχανής συμβουλεύεται ο πρώτος μηχανικός κατά τη σύνταξη του ημερολογίου μηχανής.

Το ημερολόγιο μηχανής είναι διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ. και περιλαμβάνει 100 φύλλα. Χορηγείται από τις Λιμενικές - Προξενικές Αρχές, αφού προηγουμένως αριθμηθεί και σφραγιστεί από την Αρχή που το χορήγησε.

Σύμφωνα με το άρθρο 49 Κ.Ι.Ν.Δ., ο πλοίαρχος υποχρεούται μέσα σε 24 ώρες από τον κατάπλου του πλοίου του ή σε περίπτωση ναυαγίου να προσκομίσει τα ημερολόγια του πλοίου (επομένως και το ημερολόγιο μηχανής) για θεώρηση στη Λιμενική - Προξενική Αρχή. Σύμφωνα όμως με το άρθρο 126 Κ.Δ.Ν.Δ., ο πλοίαρχος οφείλει μέσα σε 24 ώρες από τον κατάπλου του πλοίου να προσκομίσει για θεώρηση το ημερολόγιο και το ναυτολόγιο, καθώς και κάθε άλλο ναυτιλιακό έγγραφο που θα ζητηθεί. Η διάταξη αναφέρει ημερολόγιο, χωρίς να διευκρινίζει αν πρόκειται για γέφυρας, μηχανής ή ασυρμάτου. Στη ναυτιλιακή πρακτική και συνήθεια, το ημερολόγιο γέφυρας αναφέρεται απλά ως ημερολόγιο, ενώ, αν πρόκειται για κάποιο από τα άλλα δύο, προστίθεται αντίστοιχα ο όρος ημερολόγιο μηχανής ή ασυρμάτου και αναφέρεται καθένα πλήρως ως ημερολόγιο μηχανής ή ημερολόγιο ασυρμάτου. Στην πρακτική, η προσκόμιση του ημερολογίου μηχανής για θεώρηση γίνεται μόνο όταν ζητηθεί από τη Λιμενική - Προξενική Αρχή. Όταν οι σελίδες του ημερολογίου μηχανής συμπληρωθούν ή το πλοίο χαθεί ή παύει να φέρει την ελληνική σημαία, το ημερολόγιο μηχανής αποστέλλεται στον πλοιοκτήτη.

3) Ημερολόγιο ασυρμάτου

Το ημερολόγιο ασυρμάτου προβλέπεται στον Κ.Ι.Ν.Δ., άρθρο 41 και στον Κ.Δ.Ν.Δ., άρθρα 46 και 50. Είναι βιβλίο το οποίο τηρείται από τον αξιωματικό ασυρμάτου του πλοίου και σε περίπτωση περισσοτέρων του ενός από τον πρώτο ασυρματιστή. Την εποπτεία για την ακριβή τήρηση του ημερολογίου ασυρμάτου ασκεί ο πλοίαρχος. Σ' αυτό καταχωρούνται τα γεγονότα που αφορούν την κατάσταση και λειτουργία του σταθμού ασυρμάτου (Α/Τ) και τα άλλα βοηθητικά μέσα τηλεπικοινωνιακής εξυπηρέτησης του πλοίου, π.χ. κλήσεις σε σήματα κινδύνου, βλάβες στα μηχανήματα του σταθμού ασυρμάτου, γεγονότα που αφορούν το προσωπικό ασυρμάτου, π.χ. ασθένεια ασυρματιστή, εφόσον δεν είναι δυνατή η αντικατάστασή του, καθώς και τα ραδιοτηλεγραφήματα που λαμβάνονται και αποστέλλονται.

Το ημερολόγιο ασυρμάτου προσκομίζεται για θεώρηση στη Λιμενική - Προξενική Αρχή, όταν

ζητηθεί. Και αυτό επειδή η τήρησή του έχει τεχνικό χαρακτήρα και ξεφεύγει τη συνήθη θεώρηση των άλλων ημερολογίων. Είναι διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ. και χορηγείται από τη Λιμενική ή Προξενική Αρχή, αφού προηγουμένως αριθμηθεί, μονογραφηθεί και σφραγιστεί.

⌦ Ημερολόγιο ραδιοεπικοινωνιών για τα πλοία που φέρουν σταθμό ραδιοεπικοινωνιών

Σύμφωνα με την απόφαση Υ.Ε.Ν. 1218.86/16-1-1996 (ΦΕΚ 19/Β), άρθρο 1, όλα τα πλοία που φέρουν σταθμό ραδιοεπικοινωνιών GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System, Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφαλείας) υποχρεωτικά σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά ή προαιρετικά, πρέπει να είναι εφοδιασμένα και να τηρούν ημερολόγιο ραδιοεπικοινωνιών. Αυτό τηρείται από τους υπεύθυνους χειριστές της υπηρεσίας ραδιοεπικοινωνιών. Το ημερολόγιο ραδιοεπικοινωνιών αποτελεί διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ., σφραγίζεται και μονογράφεται κατά φύλλο από τη Δ.Ε.Ε.Π. ή τη Λιμενική - Προξενική Αρχή. Στο ημερολόγιο ραδιοεπικοινωνιών, που φυλάσσεται στο χώρο διεξαγωγής των ραδιοεπικοινωνιών, καταχωρείται κάθε συμβάν (περίληψη, ημερομηνία και ώρα του συμβάντος) και κάθε ανταπόκριση, σχετικά με:

α) τα περιστατικά κινδύνου, επείγοντος και ασφαλείας που λαμβάνονται από τις συσκευές ραδιοεπικοινωνιών του πλοίου ή που αφορούν άμεσα το πλοίο,

β) την υπηρεσία ραδιοεπικοινωνιών που παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας γενικότερα,

γ) τη λειτουργική κατάσταση και τυχόν βλάβες του ραδιοεξοπλισμού.

Το ημερολόγιο ραδιοεπικοινωνιών θεωρείται από τον πλοίαρχο

α) κάθε 15 ημέρες, όταν το πλοίο εκτελεί πλόες μεταξύ λιμένων εσωτερικού ή λιμένων εσωτερικού και εξωτερικού διάρκειας μικρότερης των 15 ημερών,

β) κάθε μήνα, όταν το πλοίο εκτελεί πλόες λιμένων εξωτερικού.

Το ημερολόγιο ραδιοεπικοινωνιών προσκομίζεται για θεώρηση στη Λιμενική - Προξενική Αρχή του λιμένα κατάπλου του πλοίου σύμφωνα με τις διατάξεις και οδηγίες που αφορούν τη θεώρηση του ημερολογίου γέφυρας. Το ημερολόγιο ραδιοεπικοινωνιών μετά τη συμπλήρωσή του υπογράφεται από τους χειριστές του, θεωρείται από τον πλοίαρχο και φυλάσσεται στο αρχείο του πλοίου. Το βιβλίο είναι δεμένο έτσι ώστε να αντέχει σε μακροχρόνια χρήση και φέρει εξώφυλλα από σκληρό χαρτόνι, επενδυμένο με πλαστικό ή άλλο ανάλογο υλικό χρώματος πορτοκαλί. Έχει 100 φύλλα αριθμημένα από σελίδα με α.α. 1 μέχρι σελίδα με α.α. 200.

18.5. Βιβλία Πλοίου

Τα βιβλία που πρέπει να έχει το πλοίο είναι:

1) Βιβλίο Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων

Με το Π.Δ. 121/1979 (ΦΕΚ 27/Α), προστέθηκε στα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου που αναφέρονται στο άρθρο 46 Κ.Δ.Ν.Δ., το Βιβλίο Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων. Με την Υπουργική Απόφαση 64572/2/79 (ΦΕΚ 420/Β) της 4/5/1979 καθορίσθηκε ο τύπος του Βιβλίου Γυμνασίων και Επιθεωρήσεων, τα στοιχεία που πρέπει να καταχωρούνται σ' αυτό και οι λεπτομέρειες τήρησής του. Έτσι λοιπόν στο βιβλίο αυτό γράφονται:

1. α) η εκτέλεση των γυμνασίων και των εκτάκτων επιθεωρήσεων,

   β) η διαπίστωση του βαθμού ετοιμότητας από άποψη εκπαίδευσης και ικανότητας του πληρώματος να ανταποκρίνεται στα καθήκοντά του σχετικά με τη χρησιμοποίηση των μέσων ασφαλείας του πλοίου,

   γ) η διαπίστωση ελλείψεων, ανωμαλιών, ζημιών, φθοράς ή καταστροφής των εφοδίων, των οργάνων, του εξαρτισμού και γενικά του εξοπλισμού ασφαλείας του πλοίου,

   δ) η ανάγκη διενέργειας προμηθειών σε εφόδια ασφαλείας και ενδιαίτησης,

   ε) η ανάγκη διενέργειας εργασιών συντήρησης και επισκευών για διατήρηση των προβλεπόμενων επιπέδων ασφαλείας, υγιεινής και ενδιαίτησης.

2. τα αποτελέσματα κάθε επιθεώρησης και γυ-

μνασίων. Σχετικά υπογράφουν ο Πλοίαρχος, ο Α' Μηχανικός, ο Υποπλοίαρχος και ο Ραδιοτηλεγραφητής.

3. τα αποτελέσματα του ελέγχου που διενεργεί η Λιμενική ή Προξενική Αρχή ή η Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων (Δ.Ε.Ε.Π.).

Βιβλίο Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων υποχρεούνται να φέρουν τα επιβατηγά πλοία που έχουν ολική χωρητικότητα άνω των 100 κόρων και τα άλλα πλοία που έχουν ολική χωρητικότητα άνω των 300 κόρων. Το Βιβλίο Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων προσκομίζεται από τον πλοίαρχο στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή για θεώρηση, στις περιπτώσεις που είναι υποχρεωτική η προσκόμιση για θεώρηση του ημερολογίου γέφυρας.

Το Βιβλίο Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων είναι διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ. και είναι βιβλιοδετημένο με τέτοιο τρόπο, ώστε να αντέχει στη μακροχρόνια χρήση. Έχει εξώφυλλα από σκληρό χαρτόνι χρώματος κυανού. Περιλαμβάνει:

α) το εσώφυλλο με τα στοιχεία του πλοίου, δηλαδή όνομα, είδος, χωρητικότητα, Διεθνές Διακριτικό Σήμα, έτος ναυπήγησης, νηογνώμονας.

β) έξι (6) σελίδες αριθμημένες με ελληνικά στοιχεία, δηλαδή Α, Β, Γ, Δ, Ε, ΣΤ, όπου κάθε σελίδα έχει πέντε στήλες, δηλαδή αύξοντας αριθμός, πιστοποιητικό ασφαλείας, ημερομηνία έκδοσης, ημερομηνία λήξης και παρατηρήσεις.

γ) ενενήντα εννέα (99) φύλλα με λευκό χρώμα, αριθμημένα από το 1 μέχρι το 198. Τα φύλλα αυτά συμπληρώνονται όταν γίνονται επιθεωρήσεις και γυμνάσια στο πλοίο. Έτσι σε κάθε επιθεώρηση και γυμνάσια συμπληρώνονται τρεις (3) σελίδες. Στην πρώτη σελίδα, στο επάνω μέρος γράφεται η ημερομηνία τέλεσης της επιθεώρησης και των γυμνασίων και ο τόπος τέλεσης. Στην ίδια σελίδα γράφονται τα γυμνάσια εγκατάλειψης, πυρκαγιάς και διαρροής και η επιθεώρηση ναυτιλιακών οργάνων. Σε αντίστοιχες στήλες γράφεται η ημερομηνία τέλεσης αυτών και οι σχετικές παρατηρήσεις.

Στη δεύτερη σελίδα γράφονται η επιθεώρηση των τηλεπικοινωνιακών εγκαταστάσεων, η επιθεώρηση της ασφαλείας εξαρτισμού και σε αντίστοιχες στήλες η ημερομηνία τέλεσης και οι σχετικές παρατηρήσεις.

Στην τρίτη σελίδα καταχωρούνται η επιθεώρηση σκάφους - μηχανημάτων, η επιθεώρηση ενδιαίτησης και σε αντίστοιχες στήλες η ημερομηνία και οι σχετικές παρατηρήσεις. Στο τέλος της σελίδας υπογράφουν ο πλοίαρχος, ο Α' Μηχανικός, ο Υποπλοίαρχος και ο Ραδιοτηλεγραφητής.

δ) Δεκαέξι (16) φύλλα με ανοικτό ερυθρό χρώμα, αριθμημένα από το 1 μέχρι το 32, που χρησιμοποιούνται για την περιγραφή κάθε έκτακτου γεγονότος ή ζημιάς που επηρεάζει την ασφάλεια του πλοίου, π.χ. σύγκρουση, προσάραξη κ.λπ. Σε κάθε σελίδα:

- αναφέρεται η ημερομηνία, ο τόπος και η ώρα που έγινε το έκτακτο γεγονός ή η ζημιά που επηρεάζει την ασφάλεια του πλοίου,
- περιγράφεται περιληπτικά το έκτακτο γεγονός ή ζημιά,
- γράφονται τα μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπιση της κατάστασης,
- γράφονται διάφορες παρατηρήσεις.

Τη σελίδα αυτή υπογράφει ο πλοίαρχος και θεωρεί η Λιμενική ή Προξενική Αρχή ή η Δ.Ε.Ε.Π., όταν το πλοίο καταπλεύσει στο λιμένα.

ε) Τριάντα (30) φύλλα με κυανό χρώμα, αριθμημένα από το 1 μέχρι το 60. Σ' αυτό καταχωρούνται οι επιθεωρήσεις που γίνονται από τη Λιμενική Αρχή. Σε κάθε σελίδα γράφονται τα εξής στοιχεία:

- η Λιμενική Αρχή που επιθεώρησε το πλοίο,
- η ημερομηνία και η ώρα που έγινε η επιθεώρηση,
- η περιοχή στην οποία βρισκόταν το πλοίο όταν έγινε η επιθεώρηση,
- η ημερομηνία και ώρα κατάπλου και απόπλου του πλοίου,
- το ονοματεπώνυμο και ο βαθμός του αξιωματικού της Λιμενικής Αρχής που διενήργησε την επιθεώρηση,
- οι τομείς που επιθεωρήθηκαν, δηλαδή ναυτιλιακά όργανα, φωτιστικά σήματα κινδύνου, σωστικά και πυροσβεστικά μέσα, τηλεπικοινωνίες, ενδιαίτηση, σκάφος και μηχανήματα και αντίστοιχα καταχωρούνται οι σχετικές παρατηρήσεις,
- τα γυμνάσια που εκτελέστηκαν στη διάρκεια της επιθεώρησης,

- οι ελλείψεις που διαπιστώθηκαν
- οι ελλείψεις που πρέπει να αποκατασταθούν και ο χρόνος μέσα στον οποίο πρέπει να γίνει η αποκατάσταση,
- η γενική εντύπωση του επιθεωρητή,
- το πρόστιμο, αν επιβλήθηκε.

Στο τέλος της σελίδας τίθεται η υπογραφή του πλοιάρχου, η υπογραφή του επιθεωρητή και η σφραγίδα της Λιμενικής Αρχής ή της Δ.Ε.Ε.Π.

2) Βιβλίο Επιτροπής Τροφίμων

Στον Κανονισμό Εργασίας στα Ελληνικά Φορτηγά Πλοία με ολική χωρητικότητα άνω των 800 κόρων, Β.Δ. 806/1970 (ΦΕΚ 275/Α), στο άρθρο 101, προβλέπεται η τήρηση του Βιβλίου Επιτροπής Τροφίμων. Ο πλοίαρχος του πλοίου υποχρεούται να συγκροτεί και να λειτουργεί Επιτροπή Τροφίμων που αποτελείται από έναν αξιωματικό και ένα μέλος του πληρώματος, πρόσωπα τα οποία αλλάζουν κάθε εβδομάδα. Η Επιτροπή αυτή έχει καθήκον:

α) να παρίσταται στη ζύγιση και παράδοση των τροφίμων στο μάγειρα και να εξακριβώνει αν αυτά είναι επαρκή, καλής ποιότητας και σύμφωνα με το εδεσματολόγιο,

β) να τηρεί το Βιβλίο Επιτροπής Τροφίμων, καταχωρώντας τις όποιες παρατηρήσεις της και να θέτει αυτό υπόψη του πλοιάρχου, καθημερινά. Ο πλοίαρχος υποχρεούται να λαμβάνει μέτρα στις διατυπούμενες παρατηρήσεις, καταχωρώντας σχετική εγγραφή στο βιβλίο αυτό.

Το Βιβλίο Επιτροπής Τροφίμων προσκομίζεται, όπως και τα άλλα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου, στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή του πρώτου λιμένα κατάπλου του πλοίου για θεώρηση.

Στην επιτροπή τροφίμων συμμετέχουν οι αξιωματικοί και υπαξιωματικοί του πλοίου, εκτός από τον Α' Μηχανικό, τον τροφοδότη, το θαλαμηπόλο και το μάγειρα.

Σ' όλα τα πλοία υπάρχει το ημερήσιο εδεσματολόγιο σε είδος και ποσότητα τροφίμων, για το προσωπικό των πλοίων, που ορίζεται με Υπουργική Απόφαση μετά από σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού (Σ.Ε.Ν.). Οι πίνακες του εδεσματολογίου αναρτώνται στα διαμερίσματα του πληρώματος με φροντίδα του πλοιάρχου.

3) Βιβλίο Πετρελαίου

Ο Κ.Δ.Ν.Δ., στο άρθρο 52, αναφέρει ότι το βιβλίο πετρελαίου τηρείται από τον πλοίαρχο, αλλά συμπληρώνεται από τον αξιωματικό μηχανής (Α' και Β' Μηχανικό) που ορίζει ο πλοίαρχος για αυτό το σκοπό, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας με πετρέλαιο. Ο τύπος του Βιβλίου Πετρελαίου είναι ομοιόμορφος για όλα σχεδόν τα κράτη και προβλέπεται στη Διεθνή Σύμβαση MARPOL 1973/1978 για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία. Η Δ.Σ. έχει κυρωθεί από την Ελλάδα με το Ν. 1269/1982. Ο τύπος του Βιβλίου Πετρελαίου για τα πλοία με ελληνική σημαία καθορίσθηκε με την απόφαση Υ.Ε.Ν. 3231.2/36/92/19-10-1992 (ΦΕΚ 651/Β).

Το Βιβλίο Πετρελαίου αποτελείται από εκατό (100) σελίδες. Στις πρώτες σελίδες καταχωρούνται τα στοιχεία του πλοίου, οι οδηγίες τήρησης του βιβλίου και στη συνέχεια οι σελίδες χρησιμοποιούνται για την καταχώρηση των σχετικών εγγραφών. Οι σελίδες αυτές είναι κατάλληλα διαγραμμισμένες, ώστε να καταχωρούνται όλα τα στοιχεία που αφορούν κάθε λειτουργία ή εργασία. Τα στοιχεία αυτά είναι το ταξίδι, η ημερομηνία, ο κωδικός της ομάδας λειτουργίας, ο αύξοντας αριθμός της ειδικής εργασίας και η συνοπτική εγγραφή της λειτουργίας εργασίας. Οι εγγραφές στο Βιβλίο Πετρελαίου καταχωρούνται με απόλυτη χρονολογική σειρά και τάξη και υπογράφονται από τους αξιωματικούς του πλοίου που έχουν οριστεί από τον πλοίαρχο ως υπεύθυνοι (π.χ. Α' Μηχανικός, Β' Μηχανικός, κ.λπ.) Στα πλοία που εκτελούν διεθνή ταξίδια, οι εγγραφές στο Βιβλίο Πετρελαίου καταχωρούνται στην ελληνική και αγγλική γλώσσα.

Το Βιβλίο Πετρελαίου συμπληρώνεται, όταν γίνονται συγκεκριμένες εργασίες στο μηχανοστάσιο. Οι εργασίες αυτές είναι:

1) για πλοία μη πετρελαιοφόρα π.χ. ερματισμός ή καθαρισμός των βαρέων υπολειμμάτων του

πετρελαίου, πετρελαίωση ή παραλαβή λιπαντικών κ.λπ.,

2) για πετρελαιοφόρα, φόρτωση πετρελαίου, ερματισμός των δεξαμενών φορτίου, καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου, απόρριψη νερού από τις δεξαμενές καταλοίπων στη θάλασσα.

Για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη λειτουργική ρύπανση των πλοίων έχουν καθιερωθεί, επίσης, ως ναυτιλιακά έγγραφα τα ακόλουθα:

α) το βιβλίο φορτίου. Σύμφωνα με το Π.Δ. 404/1986 (ΦΕΚ 182/Α), άρθρο 2, καθιερώνεται ως ναυτιλιακό έγγραφο το Βιβλίο Φορτίου και το Εγχειρίδιο Προτύπων Διαδικασιών και Διατάξεων απόρριψης στη θάλασσα υγρών επιβλαβών ουσιών που μεταφέρονται με χημικά δεξαμενόπλοια, σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος ΙΙ της Δ.Σ. MARPOL 73/78. Το βιβλίο φορτίου, σύμφωνα με την απόφαση Υ.Ε.Ν. 195/Φ.183571/87 (ΦΕΚ119/Β), υποχρεούνται να φέρουν όλα τα χημικά δεξαμενόπλοια. Περιλαμβάνει εκατό (100) σελίδες και είναι διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ.

β) το βιβλίο απορριμμάτων. Προβλέπεται στο Παράρτημα V της Δ.Σ. MARPOL 1973/1978. Σύμφωνα με το Π.Δ. 361/1996 (ΦΕΚ 233Α) είναι υποχρεωτική η τήρηση και χρήση του βιβλίου απορριμμάτων σε κάθε πλοίο με ολική χωρητικότητα τουλάχιστον 400 κόρων. Σ' αυτό γίνονται καταχωρήσεις για τα απορρίμματα που παραδίνονται σε ευκολίες υποδοχής ή αποτεφρώνονται ή απορρίπτονται στη θάλασσα. Το βιβλίο απορριμμάτων είναι διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ. και περιλαμβάνει εκατό (100) σελίδες.

4) Βιβλίο Υποθηκών του πλοίου

Ο Κ.Ι.Ν.Δ., στο άρθρο 42, ορίζει ότι ο πλοίαρχος μεταξύ των άλλων ναυτιλιακών εγγράφων πρέπει να έχει στο πλοίο και το πιστοποιητικό για τις εγγεγραμμένες στο πλοίο υποθήκες και κατασχέσεις. Επίσης το Ν.Δ. 3899/1958 (ΦΕΚ 195/Α) για την προτιμώμενη ναυτική υποθήκη, στα άρθρα 15 και 17 προβλέπει το Βιβλίο Υποθηκών (για τα πλοία με ολική χωρητικότητα άνω των 500 κόρων), το οποίο ο πλοίαρχος πρέπει να έχει στο πλοίο μαζί με τα άλλα κεκανονισμένα ναυτιλιακά έγγραφα.

Στο βιβλίο αυτό σημειώνεται αμέσως κάθε εγγραφή ή εξάλειψη απλής ή προτιμώμενης υποθήκης που γίνεται στο βιβλίο υποθηκών της Λιμενικής Αρχής. Η σημείωση περιέχει:

α) τα στοιχεία του οφειλέτη και του δανειστή,

β) τη χρονολογία της εγγραφής,

γ) το οφειλόμενο ποσό,

δ) το χρόνο λήξης της οφειλής,

ε) τη χρονολογία του εγγράφου της εξόφλησης στην περίπτωση εξάλειψης της υποθήκης.

Επίσης ο πλοίαρχος πρέπει να έχει στο πλοίο επικυρωμένο από τον υποθηκοφύλακα αντίγραφο κάθε εγγράφου που οδηγεί στη σύσταση υποθήκης.

5) Ποινολόγιο

Ο Κ.Δ.Ν.Δ., στα άρθρα 46 και 51 αναφέρεται στο ποινολόγιο του πλοίου ως ναυτιλιακό έγγραφο. Το ποινολόγιο είναι βιβλίο που τηρείται από τον πλοίαρχο, ο οποίος ασκεί την πειθαρχική εξουσία στο πλοίο. Σ' αυτό καταχωρούνται οι πειθαρχικές ποινές που επιβάλλονται στα μέλη του πληρώματος από τον πλοίαρχο σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Σύμφωνα με το άρθρο 268 Κ.Δ.Ν.Δ., οι λεπτομέρειες τήρησης του ποινολογίου από τον πλοίαρχο των εμπορικών πλοίων και από τις Λιμενικές και Προξενικές Αρχές ρυθμίζονται με Π.Δ. Σε εκτέλεση αυτής της διάταξης εκδόθηκε το Π.Δ. 167/1976 (ΦΕΚ 61/Α) για την τήρηση του ποινολογίου από τους πλοιάρχους των Εμπορικών πλοίων και από τις Λιμενικές και Προξενικές Αρχές.

Το άρθρο 1 αυτού του Π.Δ. προβλέπει ότι το ποινολόγιο τηρείται: 1) από τον πλοίαρχο των εμπορικών πλοίων που έχουν ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη από 100 κόρους, 2) από τις Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές. Επίσης καθορίζεται ότι οι πλοίαρχοι ή οι κυβερνήτες πλοίων κάτω των 100 κ.ο.χ, τηρούν όλες τις υποχρεώσεις που θεσπίζονται από αυτό το Π.Δ. και εγγράφουν στο ημερολόγιο του πλοίου τις πειθαρχικές ποινές που επιβάλλουν στα μέλη του πληρώματος του

πλοίου τους.

Το ποινολόγιο του πλοίου είναι διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ., αποτελούμενο από πενήντα (50) φύλλα και χορηγείται από τις Λιμενικές και Προξενικές Αρχές αφού προηγουμένως θεωρηθεί. Κάθε σελίδα του ποινολογίου περιέχει ειδικές στήλες με τα εξής στοιχεία:

α) αύξοντα αριθμό του πειθαρχικού παραπτώματος,

β) χρονολογία, δηλ. ημέρα, μήνα, έτος,

γ) ονοματεπώνυμο, αριθμό ναυτικού φυλλαδίου και ειδικότητα του ναυτικού που υπέπεσε σε πειθαρχικό παράπτωμα,

δ) αναγραφή του πειθαρχικού παραπτώματος με αναφορά της διάταξης που προβλέπει την τιμωρία,

ε) την ποινή που επιβλήθηκε και την υπογραφή του πλοιάρχου,

στ) την υπογραφή του παραβάτη,

ζ) δήλωση αυτού που τιμωρήθηκε ότι αποδέχεται την ποινή ή ότι ασκεί έφεση στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή που θα καταπλεύσει το πλοίο,

η) απόφαση της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής για την έφεση. Η απόφαση αυτή χρονολογείται, σφραγίζεται και υπογράφεται.

Το ποινολόγιο του πλοίου, σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 2 του Π.Δ. 167/1976, όταν οι σελίδες του συμπληρωθούν, αποστέλλεται μέσω της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής, στο Υ.Ε.Ν. Διαφορετική όμως είναι η ρύθμιση του άρθρου 53 Κ.Δ.Ν.Δ., όπου ορίζεται ότι, όταν το πλοίο χαθεί ή παύσει να έχει την ελληνική σημαία, τα ναυτιλιακά του έγγραφα, εκτός από το ημερολόγιο και το ποινολόγιο, παραδίνονται στη Λιμενική Αρχή του λιμένος νηολόγησης.

Το ποινολόγιο της Λιμενικής-Προξενικής Αρχής. Ποινολόγιο για τους ναυτικούς τηρεί και η Λιμενική-Προξενική Αρχή. Σ' αυτό καταχωρούνται, με την τήρηση της ίδιας διαδικασίας, οι πειθαρχικές ποινές που επιβάλλει η Λιμενική ή η Προξενική Αρχή στους ναυτικούς. Κατά της απόφασης μπορεί να ασκηθεί έφεση ενώπιον του Πρωτοβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου Ε.Ν.

18.6. Πιστοποιητικό Καταμέτρησης

Το Πιστοποιητικό Καταμέτρησης, το οποίο ονομάζεται και Πρωτόκολλο Καταμέτρησης, είναι ναυτιλιακό έγγραφο του πλοίου, στο οποίο καταχωρούνται η χωρητικότητα (καθαρά και ολική), οι διαστάσεις του πλοίου (μήκος, πλάτος και βάθος), το είδος των μηχανών, η ιπποδύναμη, το υλικό του σκάφους, ο τόπος ναυπήγησης, το έτος καθέλκυσης. Το Πρωτόκολλο Καταμέτρησης έχει μεγάλη σημασία διότι με βάση τα στοιχεία που καταχωρούνται σ' αυτό καθορίζεται η οργανική σύνθεση του πλοίου και τα διάφορα τέλη (πλοηγικά, φαρικά κ.λπ.) που καταβάλλει το πλοίο. Εκδίδεται από τη Λιμενική Αρχή ή από τη Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υ.Ε.Ν.

Σε περίπτωση ανακαταμέτρησης του πλοίου εκδίδεται το Πιστοποιητικό Ανακαταμέτρησης. Η ανακαταμέτρηση διενεργείται: α) με αίτηση του πλοιοκτήτη, όταν στο πλοίο έχουν γίνει μετασκευές ή επισκευές που αλλοιώνουν τη χωρητικότητά του, και β) αυτεπάγγελτα από το Υ.Ε.Ν., όταν υπάρχουν υπόνοιες ότι η χωρητικότητα και οι διαστάσεις του πλοίου δεν ανταποκρίνονται στις αντίστοιχες του Πιστοποιητικού Καταμέτρησης.

18.7. Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμών Φόρτωσης

Σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης περί Γραμμών Φόρτωσης 1966, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1988, τα πλοία πρέπει να εφοδιάζονται με το Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμών Φόρτωσης, με το οποίο πιστοποιείται ότι στο πλοίο σημάνθηκαν οι γραμμές φόρτωσης σύμφωνα με τη Σύμβαση. Η διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού αυτού είναι πέντε (5) έτη.

Διεθνές Πιστοποιητικό Απαλλαγής Γραμμών Φόρτωσης.

Με το πιστοποιητικό αυτό εφοδιάζεται το πλοίο σε περίπτωση που απαλλάσσεται από τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης περί Γραμμών Φόρτωσης. Σ' αυτό μνημονεύονται οι διατάξεις της Σύμβασης από τις οποίες απαλλάσσεται το πλοίο και αναφέρονται το συγκεκριμένο ταξίδι

και οι όροι με βάση τους οποίους χορηγήθηκε η απαλλαγή.

18.8. Πιστοποιητικά Ασφαλείας

Τα πιστοποιητικά ασφαλείας είναι δημόσια έγγραφα με τα οποία βεβαιώνεται από την αρμόδια Αρχή ότι οι τομείς του πλοίου στους οποίους αναφέρονται έχουν ελεγχθεί και ότι ανταποκρίνονται στις διατάξεις των νόμων και των Διεθνών Συμβάσεων για την ασφάλεια του πλοίου και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Έτσι έχουμε τα εξής πιστοποιητικά:

1) Πιστοποιητικό Ασφαλείας Επιβατηγού Πλοίου

Σύμφωνα με τη Δ.Σ. για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο 1988 (η χώρα μας την κύρωσε με το Ν. 2208/94 (ΦΕΚ 71/Α), τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες πρέπει να εφοδιάζονται με το Πιστοποιητικό Ασφαλείας Επιβατηγών Πλοίων, με το οποίο πιστοποιείται ότι το επιβατηγό πλοίο πληροί τις απαιτήσεις της Σύμβασης σχετικά με την κατασκευή του, τα κύρια και βοηθητικά μηχανήματα, τις ραδιοεγκαταστάσεις, τα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα, τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας και τον εξαρτισμό του. Η ισχύς του πιστοποιητικού αυτού είναι δώδεκα (12) μήνες.

2) Πιστοποιητικό Ασφαλείας Κατασκευής Φορτηγού Πλοίου

Σύμφωνα με τη Δ.Σ. για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, όπως τροποποιήθηκε, τα φορτηγά πλοία πρέπει να εφοδιάζονται με το Πιστοποιητικό Ασφαλείας Κατασκευής Φορτηγού Πλοίου, με το οποίο πιστοποιείται ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της Σύμβασης σχετικά με την κατασκευή του, τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό. Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει για πέντε (5) έτη.

3) Πιστοποιητικό Ασφαλείας Εξαρτισμού Φορτηγού Πλοίου

Σύμφωνα με τη Δ.Σ. για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, όπως τροποποιήθηκε, τα φορτηγά πλοία πρέπει να εφοδιάζονται με Πιστοποιητικό Ασφαλείας Εξαρτισμού Φορτηγού Πλοίου, με το οποίο πιστοποιείται ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της Σύμβασης σχετικά με τα συστήματα και τα μέσα πυρασφαλείας, τα σωστικά μέσα και τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας. Η ισχύς του πιστοποιητικού αυτού είναι πέντε (5) έτη.

4) Πιστοποιητικό Ασφαλείας Ραδιοεπικοινωνιών Φορτηγού Πλοίου

Σύμφωνα με τη Δ.Σ. για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, όπως τροποποιήθηκε, τα φορτηγά πλοία πρέπει να εφοδιάζονται με το Πιστοποιητικό Ασφαλείας Ραδιοεπικοινωνιών Φορτηγού Πλοίου, με το οποίο πιστοποιείται ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της Σύμβασης σχετικά με τις ραδιοεγκαταστάσεις. Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει για πέντε (5) έτη.

5) Πιστοποιητικό Ασφαλείας Φορτηγού Πλοίου

Το πιστοποιητικό αυτό χρησιμοποιείται ως εναλλακτικό των πιστοποιητικών Ασφαλείας Κατασκευής, Ασφαλείας Εξαρτισμού και Ασφαλείας Ραδιοεπικοινωνιών Φορτηγού Πλοίου.

6) Πιστοποιητικό Απαλλαγής

Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται όταν χορηγείται εξαίρεση στο πλοίο, σύμφωνα με τη Σύμβαση. Μνημονεύεται σ' αυτό ο Κανονισμός με βάση τον οποίο εξαιρείται το πλοίο από τις απαιτήσεις της Σύμβασης και αναφέρονται οι τυχόν όροι υπό τους οποίους χορηγείται το πιστοποιητικό.

7) Διεθνές Πιστοποιητικό Καταλληλότητας για τη Μεταφορά Επικίνδυνων Χημικών Χύμα

Το πιστοποιητικό αυτό που ισχύει για μία πενταετία και υποβάλλεται σε ετήσια οπισθογράφηση, εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Διεθνούς Κώδικα για την κατασκευή και εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύμα (κώδικας IBC).

Τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύμα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με το Διεθνές

Πιστοποιητικό για τη μεταφορά Επικινδύνων Χημικών Χύμα, με το οποίο πιστοποιείται ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του ανταποκρίνεται στις διατάξεις του Διεθνούς Κώδικα για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύμα (κώδικας IBC) και εξασφαλίζεται ότι το πλοίο είναι κατάλληλο να ταξιδεύει χωρίς να υπάρχει κίνδυνος γι' αυτό, τους επιβαίνοντες και χωρίς να προκαλεί απειλή προσβολής του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

8) Διεθνές Πιστοποιητικό για την Αποφυγή Ρύπανσης από Πετρέλαιο (1973)

Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση Αποφυγής Ρύπανσης από πλοία (1973), κάθε πετρελαιοφόρο πλοίο με ολική χωρητικότητα 150 κόρους και άνω και κάθε πλοίο με ολική χωρητικότητα 400 κόρους και άνω πρέπει να είναι εφοδιασμένο με το Διεθνές Πιστοποιητικό για την Αποφυγή Ρύπανσης από Πετρέλαιο, με το οποίο πιστοποιείται ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της Σύμβασης. Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει για πέντε (5) έτη.

Τα δεξαμενόπλοια χημικών εφοδιάζονται με το Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής Ρύπανσης για τη μεταφορά τοξικών υγρών ουσιών χύμα (1973), International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973).

Σύμφωνα με την ανωτέρω Σύμβαση τα πλοία πρέπει να εφοδιάζονται με το Διεθνές Πιστοποιητικό για την Αποφυγή της Ρύπανσης από Λύματα, International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973), που ισχύει για πέντε (5) έτη.

9) Πιστοποιητικό Ασφάλισης ή άλλης Οικονομικής Εξασφάλισης σε σχέση με την Αστική Ευθύνη για Ζημιά Ρύπανσης από Πετρέλαιο

Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση του 1992 για την Αστική Ευθύνη Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο, κάθε πλοίο που μεταφέρει πετρέλαιο χύμα ως φορτίο πρέπει να εφοδιάζεται με το Πιστοποιητικό Ασφάλισης ή άλλης Οικονομικής Εξασφάλισης, (Certificate of Insurance or other Financial Security in Respect of Civil Liability for Oil Pollution Damage), με το οποίο πιστοποιείται ότι υπάρχει σε ισχύ για το πλοίο συμβόλαιο ασφάλισης ή άλλης οικονομικής εξασφάλισης που ικανοποιεί τις απαιτήσεις της Σύμβασης.

10) Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης

Σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, τα πλοία πρέπει να εφοδιάζονται με το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης, το οποίο πιστοποιεί ότι το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης του πλοίου έχει ελεγχθεί και διαπιστώθηκε ότι αυτό πληροί τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και για την πρόληψη της Ρύπανσης (κώδικας ISM).

18.9. Τελωνειακά έγγραφα για το φορτίο

Δηλωτικό φορτίου. Σύμφωνα με το άρθρο 11 του Τελωνειακού Κώδικα (Ν. 1165/1918 ΦΕΚ 73/Α/6-4-1918), ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που καταπλέει σε λιμένα ή όρμο της Ελλάδας, ανεξάρτητα από το λόγο κατάπλου, οφείλει να καταθέσει στην υγειονομική αρχή σε δύο (2) αντίγραφα το δηλωτικό φορτίου μέσα σε δώδεκα (12) ώρες από τον κατάπλου, χωρίς να υπολογίζονται οι ώρες από τη δύση μέχρι την ανατολή του ηλίου. Η Υγειονομική Αρχή, αφού θεωρήσει το δηλωτικό, παραπέμπει αμέσως το άλλο από τα διπλόγραφα αυτού, στην Τελωνειακή Αρχή. Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 14, ο πλοίαρχος οφείλει, προ του απόπλου από τον πρώτο λιμένα, να εφοδιαστεί με δηλωτικό από την Τελωνειακή Αρχή. Το δηλωτικό εισαγωγής περιλαμβάνει το όνομα, τη σημαία και τη χωρητικότητα του πλοίου, την προέλευση αυτού με τις προσεγγίσεις λιμένων, το πλήρωμα και περιληπτική δήλωση ολόκληρου του φορτίου, κατ' είδος, ποσό, αριθμό και βάρος.

Ο πλοίαρχος που δεν καταθέτει εμπρόθεσμα το δηλωτικό, τιμωρείται με πρόστιμο. Σε περίπτωση απόπλου χωρίς το δηλωτικό, τιμωρείται ο πλοίαρχος με πρόστιμο.

Σύμφωνα με το άρθρο 71, για τη μεταφορά εγχωρίων προϊόντων ή εμπορευμάτων από τον ένα στον άλλο λιμένα του κράτους, κατατίθεται

στην Τελωνειακή Αρχή *διασάφηση μεταφοράς*, συνταγμένη σε δύο αντίγραφα. Στο ένα από αυτά βεβαιώνεται από την Τελωνειακή Αρχή η φόρτωση και παραδίδεται στον πλοίαρχο ή τον πράκτορα ή το φορτωτή. Ο πλοίαρχος, σύμφωνα με το άρθρο 72, όταν καταπλέει στο λιμένα προορισμού παραδίνει στην Τελωνειακή Αρχή τη διασάφηση μεταφοράς.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το πλοίο για να πλέει με ασφάλεια και για να λειτουργεί καλώς ως οικονομική μονάδα, εφοδιάζεται με τα πιστοποιητικά ασφαλείας και τα ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία. Τα πιστοποιητικά ασφαλείας βεβαιώνουν ότι οι τομείς του πλοίου έχουν ελεγχθεί και ότι ανταποκρίνονται στις διατάξεις των νόμων και των διεθνών συμβάσεων, για την ασφάλεια του πλοίου και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τα ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία αναφέρονται στη λειτουργική κατάσταση του πλοίου και κατοχυρώνουν την παροχή της ναυτικής εργασίας. Τα ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία ελέγχονται από τις Λιμενικές Αρχές, κάθε φορά που το πλοίο καταπλέει ή αποπλέει από το λιμάνι.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Αναφέρετε τα πιστοποιητικά ασφαλείας του πλοίου.
2. Αναφέρετε τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου.
3. Αναφέρετε τα ναυτιλιακά βιβλία του πλοίου.
4. Σε ποιες περιπτώσεις γίνεται έλεγχος των ναυτιλιακών εγγράφων και βιβλίων;
5. Ποια είναι η χρησιμότητα του ημερολογίου γέφυρας;
6. Τι γνωρίζετε για το Βιβλίο Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων;

19 ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

Σε κάθε λιμάνι προσέγγισης του πλοίου είναι ανάγκη να υπάρχει ο ναυτικός πράκτορας, που διεκπεραιώνει τις ναυτιλιακές συναλλαγές του πλοίου. Οι διατυπώσεις αυτές είναι πολύπλοκες και χρονοβόρες. Γι' αυτό ο ναυτικός πράκτορας, που εκπροσωπεί στο λιμάνι τον πλοιοκτήτη του πλοίου, πρέπει να έχει γνώσεις και κατάρτιση, ώστε να ανταποκρίνεται στα καθήκοντά του.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

Ναυτικός πράκτορας
Ευθύνη ναυτικού πράκτορα
Άδεια ναυτικού πράκτορα

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποιες προϋποθέσεις απαιτούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του ναυτικού πράκτορα;
- Ποια είναι τα καθήκοντα του ναυτικού πράκτορα;

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

Από την αρχαιότητα ήταν εμφανής η ανάγκη διεκπεραίωσης, σε κάθε λιμένα προσέγγισης του πλοίου, όλων των ναυτιλιακών συναλλαγών από κατάλληλο πρόσωπο. Αρχικά τη διεκπεραίωση αυτών των θεμάτων αναλάμβανε ο πλοιοκτήτης που συνήθως ήταν και ο πλοίαρχος του πλοίου. Καθώς όμως οι διατυπώσεις σε κάθε λιμένα έγιναν πολύπλοκες και χρονοβόρες και απαιτούσαν τη γνώση και την κατανόηση των τοπικών συνθηκών και εθίμων, η διεκπεραίωση αυτών ανατέθηκε σε κατάλληλο πρόσωπο, το ναυτικό πράκτορα.

Ο ναυτικός πράκτορας εκπροσωπεί, στον τόπο που δραστηριοποιείται, τον πλοιοκτήτη του πλοίου που καταπλέει στο λιμένα και αναλαμβάνει υπό τις οδηγίες του πλοιοκτήτη

* να προστατεύσει τα συμφέροντά του,

* να παράσχει κάθε υπηρεσία στο πλοίο και τους επιβαίνοντες,

* να διεκπεραιώσει τις διοικητικές διατυπώσεις με τις Αρχές του λιμένα, και

* γενικά να διαχειριστεί όλες τις ναυτιλιακές υποθέσεις του πλοίου στο συγκεκριμένο λιμένα που του αναθέτει ο πλοιοκτήτης.

Ο ναυτικός πράκτορας για τις υπηρεσίες που προσφέρει στον πλοιοκτήτη δικαιούται αμοιβής, η οποία στη ναυτιλιακή πρακτική συνηθίζεται να αποκαλείται "πρακτορειακά δικαιώματα". Η αμοιβή αυτή καθορίζεται με συμφωνία των ενδιαφερομένων μερών ή με νόμο ή σύμφωνα με τις τοπικές συνήθειες.

Ο ναυτικός πράκτορας είναι έμμεσος αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη και ευθύνεται απέναντί του για δόλο και αμέλεια. Επίσης ευθύνεται έναντι των Δημοσίων Αρχών του λιμένα (Λιμεναρχείων, Τελωνείων κ.λπ.) για κάθε παράβαση των καθηκόντων του, όπως αυτά καθορίζονται από τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις (π.χ. Κανονισμούς Λιμένα). Ευθύνεται επίσης για κάθε προσωπικό πταίσμα.

Σύμφωνα με το Π.Δ. 229/1995 (ΦΕΚ 130/Α/20-6-1995) "περί ναυτικών πρακτόρων", άρθρο 9, είναι υποχρεωτική η πρακτόρευση των ακόλουθων κατηγοριών πλοίων:

α) των επιβατηγών πλοίων και των επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων που εκτελούν κύριες και δευτερεύουσες ή τοπικές δρομολογιακές γραμμές, καθώς και των φορτηγών - οχηματαγωγών πλοίων,

β) των με ελληνική σημαία φορτηγών πλοίων με ολική χωρητικότητα πάνω από 1.000 κόρους, καθώς και των πλοίων πάνω από 1.000 κ.ο.χ., με σημαία κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των χωρών της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών, εκτός Ελβετίας, που είναι νηολογημένα στα κράτη αυτά,

γ) των υπολοίπων από τα πιο πάνω αναφερόμενα με ξένη σημαία, όλων των κατηγοριών, ανεξάρτητα από τη χωρητικότητα, εκτός των ερασιτεχνικών θαλαμηγών αναψυχής.

Για την πρακτόρευση των πλοίων ορίζεται από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, σε κάθε λιμένα προσέγγισης, ο ναυτικός πράκτορας. Για να ασκήσει κάποιος το επάγγελμα του ναυτικού πράκτορα απαιτείται άδεια από τη Λιμενική Αρχή. Η άδεια χορηγείται σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα και ισχύει στην περιοχή αρμοδιότητας της Λιμενικής Αρχής που την εξέδωσε.

Χορήγηση άδειας άσκησης επαγγέλματος ναυτικού πράκτορα: Για τη χορήγηση της άδειας

άσκησης του επαγγέλματος του ναυτικού πράκτορα πρέπει να συντρέχουν κάποιοι όροι και προϋποθέσεις. Ο αιτών πρέπει δηλαδή:

α) να είναι Έλληνας υπήκοος και, αν είναι άνδρας, να έχει εκπληρώσει τις στρατιωτικές του υποχρεώσεις ή να βρίσκεται νόμιμα εκτός στρατεύματος,

β) να είναι κάτοχος απολυτηρίου Λυκείου ή να έχει πτυχίο εκτελωνιστή ή πτυχίο ναυτιλιακών σπουδών ή άλλης ισότιμης αναγνωρισμένης σχολής του εσωτερικού ή του εξωτερικού. Σε μικρούς επαρχιακούς λιμένες, κατόπιν έγκρισης του Υ.Ε.Ν., επιτρέπεται η χορήγηση άδειας και σε άτομα που δεν πληρούν αυτή την προϋπόθεση, εφόσον δεν υπάρχει ναυτικός πράκτορας ή δεν προσφέρεται πρόσωπο με τα αντίστοιχα προσόντα.

γ) να μην τελεί σε κατάσταση πτώχευσης, απαγόρευσης ή δικαστικής αντίληψης,

δ) να μην έχει καταδικαστεί για κατασκοπεία, διασπορά ψευδών ειδήσεων, δωροδοκία, απιστία, πρόκληση ναυαγίου από πρόθεση, βιασμό, εξαναγκασμό σε ασέλγεια, αποπλάνηση, μαστροπεία, εκμετάλλευση πορνών, σωματεμπορία, κλοπή, υπεξαίρεση, υφαίρεση, ληστεία, εκβίαση, απάτη, λαθρεμπορία, κατοχή - χρήση και εμπορία ναρκωτικών, παράβαση των διατάξεων για την προστασία του εθνικού νομίσματος, παράνομη αλιεία με χρήση εκρηκτικών ή χημικών ή φυτικών υλών και γενικά σε ποινή με την οποία επιβλήθηκε έστω και μερική αποστέρηση των πολιτικών δικαιωμάτων,

ε) να μη διώκεται ως φυγόποινος ή φυγόδικος, έστω και για ένα από τα προηγούμενα εγκλήματα,

στ) να διαθέτει κατάλληλη, πλήρη ιδιόκτητη ή μισθωμένη κτιριακή - γραφειακή εγκατάσταση,

ζ) να έχει προϋπηρεσία δύο (2) τουλάχιστον ετών ως υπάλληλος σε ναυτικό πρακτορείο ή άλλη ναυτιλιακή επιχείρηση. Η προϋπηρεσία αυτή δεν απαιτείται για όσους έχουν πτυχίο ανώτερης ή ανώτατης σχολής ή πτυχίο ναυτιλιακών σπουδών ή δίπλωμα αξιωματικού εμπορικού ναυτικού ή πενταετή προϋπηρεσία εκτελωνιστή.

Για την απόδειξη της συνδρομής των πιο πάνω προϋποθέσεων απαιτείται η κατάθεση των εξής δικαιολογητικών:

- ✓ πιστοποιητικό στρατολογικής κατάστασης,
- ✓ αντίγραφο τίτλου σπουδών,
- ✓ πιστοποιητικό του Γραμματέα Πρωτοδικών, από το οποίο να προκύπτει ότι ο ενδιαφερόμενος δεν έχει τεθεί σε κατάσταση πτώχευσης, απαγόρευσης ή δικαστικής αντίληψης,
- ✓ απόσπασμα ποινικού μητρώου,
- ✓ πιστοποιητικό Εισαγγελικής Αρχής ότι δε διώκεται ως φυγόποινος ή φυγόδικος,
- ✓ πρακτικό ελέγχου της κτιριακής - γραφειακής εγκατάστασης που συντάσσεται από τη Λιμενική Αρχή και τον εκπρόσωπο της Ένωσης Ναυτικών Πρακτόρων,
- ✓ πιστοποιητικό του οικείου ασφαλιστικού φορέα για την προϋπηρεσία,
- ✓ φωτοαντίγραφο του αστυνομικού δελτίου ταυτότητας.

Με τη χορήγηση της σχετικής άδειας ο ναυτικός πράκτορας καταχωρείται σε ειδικό βιβλίο Μητρώο Ναυτικών Πρακτόρων της Λιμενικής Αρχής. Η καταχώρηση γίνεται αυτεπάγγελτα από τη Λιμενική Αρχή και καταχωρείται ο αύξοντας αριθμός και η χρονολογική σειρά έκδοσης της άδειας, το όνομα του ναυτικού πράκτορα ή η επωνυμία του νομικού προσώπου.

Ο ναυτικός πράκτορας, είτε φυσικό είτε νομικό πρόσωπο, μπορεί να ιδρύει υποκαταστήματα τόσο στην περιοχή αρμοδιότητας της ίδιας Λιμενικής Αρχής, από την οποία έχει λάβει την άδεια άσκησης του επαγγέλματος του ναυτικού πράκτορα, όσο και στις περιοχές αρμοδιότητας άλλων Λιμενικών Αρχών. Για την ίδρυση υποκαταστήματος στην ίδια περιοχή απαιτείται η υποβολή σχετικής αίτησης, στην οποία ορίζεται και ο υπεύθυνος του υποκαταστήματος. Για την ίδρυση υποκαταστήματος σε άλλη περιοχή απαιτείται η υποβολή σχετικής αίτησης με τον ορισμό του υπεύθυνου του υποκαταστήματος στην οικεία Λιμενική Αρχή. Στην περίπτωση της ίδρυσης υποκαταστήματος, ο ναυτικός πράκτορας εφοδιάζεται από τη Λιμενική Αρχή της έδρας του υποκαταστήματος με "άδεια υποκαταστήματος

ναυτικού πράκτορα" και εγγράφεται σε ειδικό βιβλίο που τηρείται γι' αυτό το σκοπό, το Μητρώο Υποκαταστημάτων. Αντίγραφο της άδειας υποκαταστήματος κοινοποιείται στη Λιμενική Αρχή της έδρας του ναυτικού πράκτορα, για ενημέρωση του μητρώου του ναυτικού πράκτορα στην περίπτωση που η έδρα του υποκαταστήματος είναι σε άλλη περιοχή. Σε κάθε περίπτωση αλλαγής του υπεύθυνου του υποκαταστήματος πρέπει να ενημερώνεται η οικεία Λιμενική Αρχή, όπως και για κάθε αλλαγή στη διεύθυνση εγκατάστασης του ναυτικού πράκτορα ή του υποκαταστήματος.

Οι όροι και οι προϋποθέσεις άσκησης του επαγγέλματος του ναυτικού πράκτορα ισχύουν και για τους υπηκόους των κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών, εκτός της Ελβετίας, με την πρόσθετη προϋπόθεση της γνώσης της ελληνικής γλώσσας.

Ανάκληση της άδειας: Η άδεια του επαγγέλματος του ναυτικού πράκτορα ανακαλείται από τη Λιμενική Αρχή που την εξέδωσε όταν:

α) εκλείψει έστω και μία από τις προϋποθέσεις χορήγησης της άδειας,

β) ο ναυτικός πράκτορας παραβεί τις υποχρεώσεις που προβλέπονται από τις ισχύουσες διατάξεις,

γ) καταδικαστεί με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για μη καταβολή προς το Ταμείο Ασφάλισης Ναυτικών Πρακτόρων και Υπαλλήλων (Τ.Α.Ν.Π.Υ.) των οφειλών που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία.

Κατά των αποφάσεων της Λιμενικής Αρχής με τις οποίες επιβάλλεται προσωρινή ή οριστική ανάκληση της άδειας άσκησης του επαγγέλματος του ναυτικού πράκτορα, επιτρέπεται προσφυγή στον Υπουργό Ε.Ν. μέσα σε προθεσμία ενός μήνα από την κοινοποίηση της απόφασης. Η άσκηση της προσφυγής αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης, εκτός της περίπτωσης που η ανάκληση της άδειας έγινε λόγω έκδοσης υπεράριθμων εισιτηρίων (Π.Δ. 427/1995, άρθρο 2 παρ. 1).

Ειδικές υποχρεώσεις του ναυτικού πράκτορα επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων: Σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 2 του Π.Δ. 427/1995 (ΦΕΚ 245/Α/24-11 -1995) "περί υποχρεώσεων των εφοπλιστών ή πλοιοκτητών και ναυτικών πρακτόρων" που αντικαθιστά το άρθρο 10 του Π.Δ. 229/1995 (ΦΕΚ 130/Α) "περί ναυτικών πρακτόρων", ο ναυτικός πράκτορας επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων υποχρεούται:

α) να εκδίδει εισιτήρια επιβατών σύμφωνα με τον αριθμό που προβλέπεται στο Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης ή στο Πιστοποιητικό Ασφαλείας Πλοίου,

β) να σφραγίζει με τη σφραγίδα του πρακτορείου τα εισιτήρια των επιβατών ή τις αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων που εκδίδει,

γ) να συμπληρώνει όλα τα στοιχεία που αναγράφονται στα εισιτήρια επιβατών και στις αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων,

δ) να εκδίδει εισιτήρια επιβατών ή αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων σε οποιοδήποτε πρόσωπο εφόσον διαπιστωθεί ότι δεν έχει συμπληρωθεί ο επιτρεπόμενος αριθμός. Άρνηση έκδοσης δικαιολογείται μόνο για πρόσωπα που αποδεδειγμένα είναι επικίνδυνα για την ασφάλεια του πλοίου ή για τη ζωή, την υγεία, την ασφάλεια και την ησυχία των επιβαινόντων. Τα εισιτήρια επιβατών και οι αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων εκδίδονται σε τέσσερα αντίτυπα. Απ' αυτά το πρώτο χρησιμοποιείται για τον έλεγχο από τη Λιμενική Αρχή κατά την επιβίβαση, το δεύτερο για τον έλεγχο από την Υπηρεσία του πλοίου, το τρίτο κρατείται από τον επιβάτη και το τέταρτο παραμένει ως στέλεχος.

ε) να εκδίδει αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων μέσα στον προβλεπόμενο αριθμό της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου,

στ) να τηρεί τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις σχετικά με την ασφάλιση των επιβατών και οχημάτων κατά τη μεταφορά τους με τα πλοία καθώς και τις διατάξεις σχετικά με την είσπραξη και απόδοση των επιβαρύνσεων υπέρ τρίτων (Φ.Π.Α., Λιμενικά Τέλη κ.λπ.)

ζ) να τηρεί τις ισχύουσες διατάξεις σχετικά με τη συμπλήρωση και υποβολή στις Λιμενικές Αρχές

των στατιστικών στοιχείων κίνησης επιβατών και οχημάτων.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο Ναυτικός Πράκτορας διεκπεραιώνει, στο λιμάνι προσέγγισης του πλοίου, όλες τις ναυτιλιακές συναλλαγές. Εκπροσωπεί τον πλοιοκτήτη και ενεργεί για να προστατεύσει τα συμφέροντα αυτού. Για τις υπηρεσίες που προσφέρει δικαιούται αμοιβή, η οποία στη ναυτιλιακή πρακτική ονομάζεται "πρακτορειακά δικαιώματα". Για να ασκήσει κάποιος το επάγγελμα του Ναυτικού Πράκτορα πρέπει να εφοδιαστεί με σχετική άδεια από τη Λιμενική Αρχή.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Ποιο είναι το έργο του ναυτικού πράκτορα;
2. Με ποιες προϋποθέσεις χορηγείται η άδεια του ναυτικού πράκτορα;
3. Πότε ανακαλείται η άδεια του ναυτικού πράκτορα;
4. Τι είναι τα "πρακτορειακά δικαιώματα";

20 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΑ

Οι Λιμενικές Αρχές εκδίδουν αστυνομικές διατάξεις, με τη μορφή του Κανονισμού, προκειμένου να ασκήσουν τις αρμοδιότητές τους στο χερσαίο και θαλάσσιο χώρο του λιμανιού.

Όροι που πρέπει να μάθετε:

Κανονισμός λιμένα
Πρόστιμο

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Τι είναι ο Κανονισμός λιμένα;
- Πότε επιβάλλεται το πρόστιμο;

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΑ

Σύμφωνα με το Νομοθετικό Διάταγμα 444/1970 "περί αρμοδιοτήτων Λιμενικού Σώματος και σχέσεων προς τις αρμοδιότητες των Σωμάτων Ασφαλείας", τα λιμάνια της χώρας μας διακρίνονται σε περίφρακτα και άφρακτα.

Περίφρακτα είναι τα λιμάνια στα οποία η χερσαία ζώνη είναι κλειστή και υπάρχει ειδική είσοδος για οχήματα και επιβάτες.

Άφρακτα είναι τα λιμάνια στα οποία η προσπέλαση είναι δυνατή στον καθένα και γίνεται ανεμπόδιστα. Η διάκριση αυτή αποσκοπεί στο σαφή καθορισμό της άσκησης των αστυνομικών καθηκόντων του Λιμενικού Σώματος και της Ελληνικής Αστυνομίας. Τα περίφρακτα λιμάνια ανήκουν στην αστυνομική αρμοδιότητα του Λιμενικού Σώματος. Έτσι οι Λιμενικές Αρχές εκδίδουν τον Κανονισμό Λιμένος, που περιλαμβάνει αστυνομικές διατάξεις για την τήρηση της τάξης στα λιμάνια.

Ο *Κανονισμός Λιμένος* εφαρμόζεται σ' όλα τα λιμάνια της χώρας και ρυθμίζει θέματα γενικού και πάγιου χαρακτήρα. Υπάρχει όμως και ο **Ειδικός Κανονισμός** *Λιμένος,* που ρυθμίζει ειδικά θέματα, που αποτελούν την ιδιομορφία του λιμανιού στο οποίο αναφέρεται.

Η παραβίαση των διατάξεων των Κανονισμών Λιμένος επισύρει την επιβολή του προστίμου, από τη Λιμενική Αρχή στον παραβάτη.

Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

21

Η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελεί σημαντικό πρόβλημα. Η θάλασσα ρυπαίνεται από διάφορες πηγές, όπως παράκτιες βιομηχανίες αλλά και από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Τα κράτη και η διεθνής κοινότητα καταβάλλουν προσπάθεια για τη θέσπιση αυστηρής νομοθεσίας προκειμένου να προστατεύσουν τη θάλασσα από τη ρύπανση.

Ορισμένοι όροι που πρέπει να μάθετε:

Θαλάσσια ρύπανση
Προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος
Σύμβαση MARPOL
Σταθμός υποδοχής καταλοίπων
Ερματισμός

Καθώς θα διαβάζετε και θα μελετάτε το κεφάλαιο αυτό, θα βρείτε απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως:

- Ποιες είναι οι πηγές της θαλάσσιας ρύπανσης;
- Ποιες είναι οι χερσαίες πηγές της θαλάσσιας ρύπανσης;
- Ποια μέτρα λαμβάνονται για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος;
- Τι είναι οι σταθμοί υποδοχής καταλοίπων;
- Ποια είναι η βασική νομοθεσία για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος;

Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

21.1. Το φαινόμενο της θαλάσσιας ρύπανσης

Η πρώτη φορά που γίνεται αντιληπτό το πρόβλημα της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος ανήκει στο χρονικό διάστημα αμέσως μετά τη λήξη του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου. Αφορά κυρίως στη θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο και αυτό διότι πολλά συμμαχικά εμπορικά πλοία που μετέφεραν καύσιμα ήταν σχεδόν αποκλειστικός στόχος των γερμανικών υποβρυχίων.

Αυτό οδήγησε στην πρώτη ιστορικά μαζική θαλάσσια ρύπανση διότι εκτιμάται ότι κατά τη διάρκεια του πολέμου χύθηκαν πάνω από 4.000.000 τόνοι πετρελαίου στο θαλάσσιο περιβάλλον. Εάν προσθέσουμε και τα πλοία που υπήρξαν θύματα ναρκοπεδίων και υποθαλάσσιων εκρήξεων μετά το τέλος του πολέμου, τότε ο αριθμός αυτός είναι ακόμη μεγαλύτερος. Στις ημέρες που ακολούθησαν παρατηρήθηκε μία βαθμιαία αύξηση στην εισαγωγή ρυπογόνων στοιχείων στο θαλάσσιο περιβάλλον ενώ σήμερα έφθασε να αποτελεί καθημερινό ερώτημα για τους επιστήμονες.

Τις τελευταίες δεκαετίες έχουν γίνει σημαντικές προσπάθειες προσδιορισμού του φαινομένου της θαλάσσιας ρύπανσης και κατά συνέπεια της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η Διακήρυξη της Στοκχόλμης για το περιβάλλον (1972) καθιέρωσε για πρώτη φορά την έννοια της θαλάσσιας ρύπανσης:

Θαλάσσια ρύπανση είναι η εισαγωγή από τον άνθρωπο, άμεσα ή έμμεσα, επιβλαβών ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, περιλαμβάνοντας και τις εκβολές των ποταμών, που έχει ως αποτέλεσμα τη διαταραχή του θαλάσσιου οικοσυστήματος (διατήρηση των φυσικών πόρων), κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, ανυπέρβλητα εμπόδια στις θαλάσσιες δραστηριότητες (αλιεία) καθώς και ελάττωση των ανέσεων (θαλάσσιος τουρισμός, αναψυχή).

Από τη διακήρυξη της Στοκχόλμης και στη συνέχεια γίνεται συχνή αναφορά στη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος στα κείμενα των διεθνών συμβάσεων με τελευταία εκείνη που υπάρχει στη Διεθνή Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982). Σ' αυτήν προστέθηκαν έννοιες όπως η πιθανότητα βλαβερών επιπτώσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον, η επισήμανση ότι το θαλάσσιο οικοσύστημα περιλαμβάνει τους φυσικούς πόρους και τη θαλάσσια πανίδα αλλά και μία ευρεία έννοια του όρου θαλάσσιο οικοσύστημα και άλλες θεμιτές χρήσεις της θάλασσας εκτός της αλιείας.

Παρά τα νέα στοιχεία στον ορισμό της θαλάσσιας ρύπανσης δύσκολα αυτός μπορεί να γίνει αποδεκτός από τους επιστήμονες και τους ερευνητές του περιβάλλοντος. Ο λόγος είναι ότι η σταδιακή υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος στις ημέρες μας δεν μπορεί πλέον να αποδίδεται μόνο στην εισαγωγή βλαβερών ουσιών ή και ενέργειας. Νέες μορφές θαλάσσιας ρύπανσης με μακροχρόνιες συνέπειες για το θαλάσσιο περιβάλλον έχουν ήδη εμφανιστεί, π.χ. η ρύπανση από την εξόρυξη και την εκμετάλλευση του βυθού των θαλασσών. Γι' αυτό και συχνά συναντάμε στη σχετική βιβλιογραφία το νέο όρο της «επιδείνωσης» του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Παράλληλα, σύμφωνα με το *Νόμο 743/77* "για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη ρύθμιση συναφών θεμάτων" και το Νόμο *1650/86* "για την προστασία του περιβάλλοντος", δίνονται οι εξής σχετικοί ορισμοί:

(α) ***Ρύπανση***: η παρουσία στη θάλασσα κάθε ουσίας που αλλοιώνει τη φυσική κατάσταση του θαλασσινού νερού ή το καθιστά επιβλαβές στην υγεία του ανθρώπου ή στην πανίδα και χλωρίδα των βυθών και γενικά ακατάλληλο για τις προβλεπόμενες κατά περίπτωση χρήσεις του.

(β) ***Υποβάθμιση***: η πρόκληση από ανθρώπινες δραστηριότητες ρύπανσης ή οποιασδήποτε άλλης μεταβολής στο περιβάλλον, η οποία είναι πιθανό να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην οικολογική ισορροπία, στην ποιότητα ζωής και στην υγεία των κατοίκων, στην ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά και στις αισθητικές αξίες.

(γ) ***Συμβάσεις***: οι διεθνείς συμβάσεις που έχουν κυρωθεί από την Ελλάδα και ισχύουν μαζί με τα πρωτόκολλα, τα παραρτήματα και τις προσθήκες τους και αναφέρονται με κάθε τρόπο σε θέματα ρύπανσης της θάλασσας και γενικά προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

(δ) ***Προστασία του περιβάλλοντο***ς: το σύνολο των ενεργειών, μέτρων και έργων που έχουν στόχο την πρόληψη της υποβάθμισης του περιβάλλοντος ή την αποκατάσταση, διατήρηση ή βελτίωσή του.

Στον πίνακα 2. γίνεται μία παρουσίαση των βασικότερων ρύπων που εκχύνονται στους ωκεανούς και οφείλονται, είτε στην ανθρώπινη δραστηριότητα, είτε στις φυσικές πηγές.

21.2. Αίτια και κατηγορίες της θαλάσσιας ρύπανσης

Οι βασικοί παράγοντες που άσκησαν σημαντική επίδραση στη γρήγορη ανάπτυξη του φαινόμενου της θαλάσσιας ρύπανσης είναι οι εξής:

(α) η έντονη αστικοποίηση,

(β) η συγκέντρωση ενός σημαντικού αριθμού βιομηχανικών δραστηριοτήτων σε περιορισμένες γεωγραφικές περιοχές,

(γ) η χρήση του πετρελαίου ως βασικής πηγής ενέργειας,

(δ) η μεγάλη αύξηση στις θαλάσσιες μεταφορές πετρελαίου και άλλων επικίνδυνων χημικών φορτίων,

(ε) η τεχνολογική πρόοδος,

(στ) η χρήση λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων,

(ζ) το φαινόμενο της πληθυσμιακής έκρηξης στις αναπτυσσόμενες χώρες,

(η) το φαινόμενο της υπερκατανάλωσης στις βιομηχανικές χώρες.

Οι πλέον σημαντικές κατηγορίες ρύπων που καταλήγουν στο θαλάσσιο περιβάλλον είναι τα βαρέα μέταλλα, το πετρέλαιο και τα προϊόντα του, τα διάφορα φυτοφάρμακα και απορρυπαντικά, τα απορρίμματα (π.χ. τα πλαστικά, ελαστικά και μεταλλικά αντικείμενα), τα αστικά λύματα και οι μικροοργανισμοί (π.χ. βακτηρίδια, μύκητες και ιοί), τα απόβλητα (π.χ. άχρηστα βιομηχανικά υλικά κατεργασίας τροφίμων, βυρσοδεψείων και σφαγείων) και τα ραδιενεργά υλικά.

Σχετικά με τις πηγές της θαλάσσιας ρύπανσης, αρχικά μπορούμε να επιχειρήσουμε μία γενικότερη διάκριση. Η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος μπορεί να είναι:

(α) *Πελαγική*, η οποία προέρχεται από τα πλοία (ιδίως τα δεξαμενόπλοια) και τις πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου.

(β) *Παράκτια*, που προέρχεται από τους κάθε είδους αγωγούς που καταλήγουν στη θάλασσα και από τη χρήση των υδάτων στα εργοστάσια διαμέσου των ποταμών.

(γ) *Εναέρια*, που προέρχεται από τις απορρίψεις, κυρίως κηροζίνης, των αεροπλάνων.

Ωστόσο, οι βιβλιογραφικές αναφορές σχετικά με τις πηγές και τις μορφές της θαλάσσιας ρύπανσης διαφοροποιούνται σε μεγάλο βαθμό με τέτοιο τρόπο, ώστε να δημιουργείται σύγχυση, διότι ορισμένες μορφές θαλάσσιας ρύπανσης εμπίπτουν η μία στην άλλη, π.χ. η ρύπανση από τα εμπορικά πλοία μπορεί να περιλαμβάνει τη ρύπανση από ραδιενεργά υλικά, όταν αυτά μεταφέρονται από πυρηνικά πλοία, αλλά και οι δύο μαζί σ' αυτό το χρονικό στάδιο πιθανόν να εμπίπτουν στη ρύπανση από απορρίψεις.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2. Εισαγωγή των κυριότερων ρύπων στο θαλάσσιο περιβάλλον

Είδη ρύπων	Προέλευση από φυσικές πηγές	Προέλευση από ανθρώπινες ενέργειες	Κύρια αποτελέσματα
Υδρογονάνθρακες πετρελαίου	Ποτάμια, νερά βροχής, ατμόσφαιρα	Πλοία, αγωγοί, παραγωγή εντομοκτόνων	Απώλειες θαλάσσιων ειδών, συγκέντρωση πίσσας στις παραλίες
Θρεπτικά συστατικά	Ποτάμια, νερά βροχής, βιολογική ανακύκλωση	Αστικά λύματα, γεωργικά λιπάσματα	Υπερ-ανάπτυξη φυκιών, εμφάνιση κόκκινων παλιρροιών
Αιωρούμενα σωματίδια	Ποτάμια, ρεύματα, νεφελοειδείς στιβάδες	Κτηνοτροφία, αλιεία, λιμενικοί χώροι	Διαταραχές οικοσυστημάτων
Βαρέα μέταλλα	Ηφαίστεια, ιζήματα, αποσύνθεση οργανισμών	Βιομηχανικά απόβλητα, αστικά απόβλητα	Προβλήματα φωτοσύνθεσης, κρούσματα επιδημιών
Ραδιενεργά υλικά	Ποτάμια, ατμόσφαιρα, μεταλλοφόρα κοιτάσματα	Πυρηνικά εργοστάσια, πυρηνικές δοκιμές	Θερμά ραδιενεργά σημεία υψηλού κινδύνου

ΠΗΓΗ: Φυτιάνος Κ. - Σαμανίδου Β, (1988) Η Ρύπανση των Θαλασσών'
ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ: Αλεξόπουλος Α.Β.

Γεγονός είναι ότι υπάρχει ένας σχετικά μεγάλος βαθμός δυσκολίας για μία ικανοποιητική διάκριση των μορφών και των πηγών της θαλάσσιας ρύπανσης, διότι οποιαδήποτε προσπάθεια ποικίλλει ανάλογα με την έμφαση και την προσέγγιση που δίνεται από την επιστημονική ή τη θεσμική πλευρά. Το πρόβλημα δυσχεραίνει με την εμφάνιση νέων μορφών θαλάσσιας ρύπανσης, π.χ. η ρύπανση από τη ραδιενέργεια προκαλείται είτε από ανθρώπινη πρωτοβουλία (διάφορα πυρηνικά γυμνάσια), είτε από φυσικές αιτίες. Η απειλή από αυτή τη μορφή ρύπανσης πιθανόν να αυξηθεί στο μέλλον, δεδομένου ότι ο αριθμός των κρατών που προχωρούν σε πυρηνικές δοκιμές αυξάνεται ταχέως.

Ουσιαστικά διακρίνουμε έξι (6) κύριες πηγές της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος τις οποίες και αναλύουμε αμέσως παρακάτω:

♦ Ρύπανση από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες

Η ρύπανση που προκαλείται από τις θαλάσσιες μεταφορές των αγαθών και οφείλεται στη συνεχή κίνηση των πλοίων και τη διακίνηση των φορτίων μπορεί να διαιρεθεί σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία αφορά τη λειτουργική ρύπανση, δηλαδή αυτή που προέρχεται από τις λειτουργικές διαδικασίες ενός εμπορικού πλοίου. Αυτές είναι οι εξής:

(α) Διαρροές κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση,

(β) Διαρροές κατά τον ερματισμό και τον αφερματισμό,

(γ) Απορρίψεις αποβλήτων κατά την πλύση των δεξαμενών φορτίου,

(δ) Μεταγγίσεις καυσίμων,

(ε) Διαρροές καταλοίπων στους χώρους φορτίου και μηχανοστασίου,

(στ) Ρύπανση από λύματα και απορρίμματα.

Η δεύτερη κατηγορία της ρύπανσης της θάλασσας από την κίνηση των εμπορικών πλοίων αφορά τις περιπτώσεις που αυτά εμπλέκονται σε ατυχήματα. Τα βασικότερα είδη ατυχημάτων που οφείλονται κυρίως σε ανθρώπινο σφάλμα είναι τα εξής:

(α) Συγκρούσεις ή επαφές πλοίων και μόνιμων εγκαταστάσεων,

(β) Προσαράξεις ή προσκρούσεις,

(γ) Εκρήξεις και πυρκαγιές πάνω στα πλοία,

(δ) Βυθίσεις ή εξαφανίσεις πλοίων,

(ε) Ζημιές στη δομή του πλοίου,

(στ) Πολεμικές απώλειες πλοίων.

Αυτή η μορφή θαλάσσιας ρύπανσης έχει προσελκύσει το άμεσο ενδιαφέρον της διεθνούς κοινότητας, δεδομένου ότι τα εμπορικά πλοία αποτελούν εύκολο και ορατό στόχο για άμεση κριτική. Μάλιστα η έκδοση ενός μεγάλου αριθμού *διεθνών συμβάσεων, περιφερειακών συμβάσεων* (είναι αυτές που αναφέρονται σε μία ειδική θαλάσσια περιοχή, π.χ. Μεσόγειος, Περσικός Κόλπος, Βαλτική κ.λπ.) αλλά και *εθνικών νόμων* ενισχύει τη σκέψη αυτή. Η πραγματικότητα όμως είναι εντελώς διαφορετική, διότι η θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από αυτή την πηγή δεν ξεπερνά το 12-15% του συνολικού ποσοστού της θαλάσσιας ρύπανσης.

♦ Ρύπανση από τις απορρίψεις

Αυτή η πηγή ρύπανσης ονομάζεται διεθνώς "*dumping*" και δεν πρέπει να συγχέεται με τη ρύπανση από τα απορρίμματα (garbage) που ανήκει στην παραπάνω κατηγορία, δηλαδή αυτή της λειτουργικής ρύπανσης των εμπορικών πλοίων.

Σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του Λονδίνου (1972) του IMO (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) ως dumping ορίζεται η εσκεμμένη απόρριψη ουσιών και υλικών απευθείας στη θάλασσα από πλοία και αεροπλάνα, εκτός εάν: (α) η απόρριψη προκαλείται από τις συνήθεις λειτουργικές διαδικασίες των πλοίων και αεροπλάνων, και (β) η απόρριψη ουσιών στη θάλασσα διεξάγεται για άλλους σκοπούς και δεν έρχεται σε αντίθεση με τη διεθνή νομοθεσία.

Αποτελεί μία μικτή μορφή θαλάσσιας ρύπανσης, επειδή τα διάφορα βιομηχανικά απόβλητα μεταφέρονται από την ξηρά με πλοία και αεροσκάφη με σκοπό να απορριφθούν τελικά στη θάλασσα. Υπολογίζεται ότι αυτή η μορφή ρύπανσης συμμετέχει με περίπου 10% της συνολικής θαλάσσιας ρύπανσης είτε προέρχεται από την ξηρά, είτε από τη θάλασσα.

Οι ρυπαντικές ουσίες έχουν κατηγοριοποιηθεί σε τρεις καταλόγους, καθένας από τους οποίους διέπεται από διαφορετικό καθεστώς:

1ο Παράρτημα: Μαύρος κατάλογος (black list), που περιλαμβάνει οργανοαλογόνες ενώσεις, υδράργυρο, κάδμιο, υψηλής τοξικότητας ραδιενεργά υλικά, απορρίμματα βιολογικού ή χημικού πολέμου, εμμένοντα πλαστικά και διάφορα πετρελαιοειδή. Οι παραπάνω ουσίες απαγορεύεται να απορριφθούν στη θάλασσα, εκτός εάν υπάρχει άμεσος κίνδυνος.

2ο Παράρτημα: Γκρίζος κατάλογος (grey list), ο οποίος περιλαμβάνει τα στοιχεία αρσενικό, μόλυβδο, χαλκό, ψευδάργυρο, οργανο-σιλικόνες, κυανιούχα άλατα, φθοριούχες ενώσεις, φυτοφάρμακα, χρώμιο, νικέλιο, παλαιοσίδηρο,

ογκώδη απόβλητα και ραδιενεργά κατάλοιπα που δεν ανήκουν στο μαύρο κατάλογο. Η απόρριψη αυτών των ουσιών προϋποθέτει την έκδοση ειδικής άδειας από τις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές.

3ο *Παράρτημα*: Άσπρος κατάλογος (white list), που περιέχει όλες τις υπόλοιπες ουσίες που δεν ανήκουν στους δύο προηγούμενους καταλόγους. Για να απορριφθούν στη θάλασσα χρειάζεται απλά η έκδοση γενικής άδειας από τις Λιμενικές Αρχές ύστερα όμως από την εξέταση ορισμένων παραμέτρων, όπως η σύνθεση και η περιεκτικότητα των ουσιών, τα χαρακτηριστικά της περιοχής που πρόκειται να απορριφθούν οι ουσίες και οι μέθοδοι απόρριψης τους.

Μία σύγχρονη έκφραση της ρύπανσης από απορρίψεις είναι η μεταφορά και η πόντιση στη θάλασσα των διαφόρων πλατφορμών ή γεωτρύπανων άντλησης και εξόρυξης υποθαλάσσιου πετρελαίου, όταν δεν υπάρχουν πλέον άλλα κοιτάσματα στις περιοχές έρευνας.

Κατά το παρελθόν δεν υπήρχαν έλεγχοι και νομοθετικά μέτρα που να απαγορεύουν τη ρύπανση από τις απορρίψεις άχρηστων υλικών. Αντίθετα αυτή η μέθοδος αποτελούσε την ευκολότερη και φθηνότερη λύση απαλλαγής τέτοιων υλικών από την ξηρά με τη μεταφορά τους στη θάλασσα.

Την περίοδο 1980-1990 χρησιμοποιήθηκε μία άλλη μορφή του dumping που ήταν η προηγούμενη καύση των καταλοίπων με τη χρήση ειδικών πλοίων λίγο πριν την οριστική απόρριψη τους στη θάλασσα. Η πρακτική αυτή όμως από το έτος 1991 έχει απαγορευθεί. Σήμερα τα περισσότερα κράτη αντιμετωπίζουν το πρόβλημα της απόρριψης αποβλήτων στη θάλασσα ως ξεχωριστή μορφή θαλάσσιας ρύπανσης (όχι μικτή), διότι πρόκειται σχεδόν πάντοτε για εσκεμμένη ενέργεια.

♦ Ρύπανση από τις χερσαίες πηγές

Αναμφίβολα είναι η πιο σημαντική πηγή θαλάσσιας ρύπανσης από τη στιγμή που τα ρυπογόνα στοιχεία, τα οποία εισέρχονται στη θάλασσα από την ξηρά αντιστοιχούν σε κάτι λιγότερο από τα 3/4 της συνολικής θαλάσσιας ρύπανσης.

Το σημαντικότερο πρόβλημα εδώ είναι η έλλειψη μίας διεθνούς σύμβασης που να διέπει αυτή την πηγή θαλάσσιας ρύπανσης. Ουσιαστικά υπάρχουν η σύμβαση της Γενεύης (1958) του Δικαίου της θάλασσας η οποία όμως περιέχει γενικούς κανονισμούς και η περιφερειακή σύμβαση των Παρισίων (1974) που καλύπτει τις θαλάσσιες περιοχές της Βόρειας Θάλασσας και του βορειοανατολικού Ατλαντικού ωκεανού. Η τελευταία αποτελεί μέχρι σήμερα το βασικό εργαλείο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τις χερσαίες πηγές ρύπανσης και η οποία προβλέπεται να εξελιχθεί σε διεθνή σύμβαση.

Παρόμοιες διατάξεις για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από τις πηγές ξηράς περιέχουν οι περιφερειακές συμβάσεις της Βαρκελώνης (1976), που εφαρμόζεται αποκλειστικά στη θαλάσσια περιοχή της Μεσογείου και αυτή του Ελσίνκι (1974), που αντίστοιχα εφαρμόζεται στη θαλάσσια περιοχή της Βαλτικής.

Ένας ακόμη σοβαρός λόγος για την απουσία διεθνούς σύμβασης είναι η δεδομένη απροθυμία των αναπτυσσόμενων κρατών (κατά κανόνα κράτη που ανήκουν στον τρίτο κόσμο) να θέσουν περιορισμούς στην οικονομική πολιτική τους από τη στιγμή που θεωρούν ότι τα βιομηχανικά κράτη είναι τα κυρίως υπεύθυνα γι' αυτή τη ρύπανση και επομένως προτιμούν την άσκηση της εθνικής τους νομοθεσίας.

Οι βασικές ρυπαντικές ουσίες που προέρχονται από την ξηρά είναι τα βιομηχανικά λύματα και απορρίμματα που χύνονται απευθείας στη θάλασσα ή διαμέσου των ποταμών, τα χημικά που χρησιμοποιούνται ως λιπάσματα και φυτοφάρμακα στις γεωργικές καλλιέργειες, το θερμό ύδωρ από υδροηλεκτρικούς σταθμούς που είναι εγκαταστημένοι κοντά σε εκβολές ποταμών ή ακτές κ.λπ. Γι' αυτούς τους λόγους, συχνά παρατηρούμε αυξημένη θαλάσσια ρύπανση στις παράκτιες ζώνες και τις ημίκλειστες θαλάσσιες περιοχές (κόλποι, όρμοι, δέλτα ποταμών).

Σύμφωνα με τη σύμβαση των Παρισίων τα ρυπογόνα στοιχεία κατατάσσονται σε τέσσερις κατηγορίες με σκοπό να είναι πιο εύκολη η αντιμετώπισή τους από τα κράτη:

1η Κατηγορία: Αυτή περιλαμβάνει πέντε (5) ομάδες

ρυπογόνων στοιχείων, δηλαδή οργανο-αλογόνες ενώσεις, ενώσεις υδραργύρου, ενώσεις καδμίου, εμμένοντα συνθετικά υλικά (π.χ. πλαστικά που επιπλέουν) και εμμένοντα πετρελαιοειδή και υδρογονάνθρακες (η τελευταία ομάδα ανήκει σ' αυτή την κατηγορία, επειδή το πετρέλαιο δεν μπορεί να αποικοδομηθεί αυτόματα ούτε θεωρείται αβλαβές με φυσικές μεθόδους). Όλα τα παραπάνω απαγορεύεται να απορριφθούν στη θάλασσα.

2η Κατηγορία: Αυτή η κατηγορία, μολονότι περιέχει ρυπαντικές ουσίες που έχουν κοινά χαρακτηριστικά με την πρώτη κατηγορία, απαιτεί αυστηρό έλεγχο από τις αρμόδιες αρχές και όχι απαγόρευση απόρριψής τους στη θάλασσα, διότι δε θεωρείται υψηλού κινδύνου τοξικότητας για το θαλάσσιο περιβάλλον. Εδώ ανήκουν οι ενώσεις φωσφόρου, η σιλικόνη, ο κασσίτερος, τα μη εμμένοντα πετρελαιοειδή και τα βαρέα μέταλλα (π.χ. αρσενικό, χρώμιο, χαλκός, μόλυβδος, νικέλιο και ψευδάργυρος).

3η Κατηγορία: Αυτή αποτελείται αποκλειστικά από τις ραδιενεργές ουσίες, που ήδη είναι ιδιαίτερο αντικείμενο έρευνας για πολλούς διεθνείς οργανισμούς. Οι σχετικές διατάξεις της σύμβασης προβλέπουν την αποφυγή κατασκευής νέων πυρηνικών μονάδων ή τη βελτίωση των ήδη υπαρχόντων, εκτός εάν τέτοιου είδους πρωτοβουλίες δεν δημιουργούν ρύπανση σ' εκείνες τις θαλάσσιες περιοχές που εφαρμόζεται η σύμβαση.

4η Κατηγορία: Στην τελευταία κατηγορία ανήκουν όλες οι υπόλοιπες ρυπαντικές ουσίες που δεν περιλαμβάνονται στις τρεις προηγούμενες κατηγορίες. Πρόκειται για ουσίες που δεν αποτελούν σοβαρή απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον και, επομένως, δεν απαιτούνται ειδικά μέτρα για τον έλεγχο απόρριψης αυτών των ουσιών.

♦ Ρύπανση από την εξόρυξη και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας

Η ρύπανση από τέτοιες δραστηριότητες προκαλείται από τις υποθαλάσσιες εργασίες εξόρυξης του ορυκτού πλούτου, κυρίως στη ζώνη της υφαλοκρηπίδας, δεν αποτελεί συνήθως εσκεμμένη ενέργεια και οφείλεται κυρίως στις εξής αιτίες:

(α) διαρροές πετρελαίου και φυσικού αερίου από τις πλωτές εγκαταστάσεις (π.χ. πλατφόρμες άντλησης και γεώτρησης πετρελαίου, πλωτά ή σταθερά γεωτρύπανα),

(β) ατυχήματα λόγω εκρήξεων (blowouts),

(γ) συγκρούσεις πλοίων με τέτοιου είδους εγκαταστάσεις,

(δ) ζημιές στους υποθαλάσσιους πετρελαιαγωγούς (pipelines) διαμέσου της επαφής με διερχόμενα πλοία,

(ε) εγκατάσταση και χρήση τεχνητών νησιών (artificial islands) στη ζώνη της υφαλοκρηπίδας (η ζώνη αυτή είναι η προέκταση της ξηράς υποθαλάσσια).

Κατά τις παραπάνω δραστηριότητες εκτός από τη θαλάσσια ρύπανση, προκαλούνται και φαινόμενα, όπως η συσσώρευση αλμυρών υδάτων και λιπαντικών ουσιών, η δημιουργία λάσπης, το ανακάτεμα της άμμου και κατά συνέπεια η καταστροφή των φυσικών πόρων.

Τα προβλήματα που παρουσιάζουν οι πλατφόρμες και τα γεωτρύπανα εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου οδηγούν συχνά σε βαθμιαία ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, άλλοτε λόγω των ατυχημάτων (εκρήξεις) και άλλοτε λόγω λειτουργικών διαδικασιών. Τα πλέον αντιπροσωπευτικά παραδείγματα είναι τα εξής:

- Τον Απρίλιο του 1977 μία έκρηξη σε πλωτή εγκατάσταση στην περιοχή "Ekofisk Field" του Νορβηγικού τομέα στη Βόρεια θάλασσα είχε ως αποτέλεσμα την έκχυση 30.000 τόνων αργού πετρελαίου και 1.7 N m^3 φυσικού αερίου στη θαλάσσια περιοχή. Το αποτέλεσμα ήταν ότι χρειάστηκαν οκτώ ημέρες για να σβήσουν οι φωτιές και να υπάρξει έλεγχος της έκτασης της πετρελαιοκηλίδας.
- Το έτος 1979 στην πετρελαιοπηγή "IXTOC I" στον κόλπο του Μεξικού, εξαιτίας μίας μεγάλης έκρηξης, 400.000 τόνοι πετρελαίου χύθηκαν στο θαλάσσιο περιβάλλον. Αυτή τη φορά τα συνεργεία διάσωσης χρειάστηκαν εννέα μήνες για να καταφέρουν να περιορίσουν τη ρύπανση.

- Το έτος 1983 υπήρξε μεγάλη καταστροφή στην πετρελαιοπηγή "NOROUZ" στον Περσικό κόλπο με άμεσο αποτέλεσμα τη σοβαρότατη ρύπανση που προκλήθηκε από 100 εκατομμύρια γαλόνια αργού πετρελαίου.
- Τον Απρίλιο του 1991 στον Περσικό κόλπο κατά τη διάρκεια του πολέμου βομβαρδίστηκαν από τον Ιρακινό στρατό αρκετές πετρελαιοπηγές του Ιράν με αποτέλεσμα τη συνολική έκχυση 1.470.000 τόνων πετρελαίου στη θάλασσα.

Εκτός της πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης, υπάρχουν και γεγονότα απώλειας ανθρώπινων ζωών. Το έτος 1980 στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας ένα από τα μεγάλα γεωτρύπανα εξόρυξης πετρελαίου, το "ALEXANDER KIELLAND", ήταν εγκαταστημένο πολύ κοντά στις περιοχές άντλησης υποθαλάσσιου πετρελαίου αλλά είχε πλέον διαμορφωθεί κατάλληλα σε κατοικία για τους εργάτες. Εξαιτίας μίας σφοδρής καταιγίδας ένας από τους τεράστιους στύλους κατέρρευσε με αποτέλεσμα την απώλεια 123 ανθρώπινων ζωών και μία μικρής έκτασης θαλάσσια ρύπανση.

♦ Ρύπανση από την ατμόσφαιρα

Η ρύπανση από ή διαμέσου της ατμόσφαιρας είναι η λιγότερο επιστημονικά μελετημένη. Δεν έχει μάλιστα αποδειχθεί τι ακριβώς περιλαμβάνει. Οι απορρίψεις στην ατμόσφαιρα από διαρροές αερίων στα μεταφορικά μέσα καθώς και στις καπνοδόχους και κλιβάνους των εργοστασίων δεν έχει διευκρινιστεί εάν εμπίπτουν σ' αυτήν τη μορφή ρύπανσης ή εάν θεωρείται ρύπανση από χερσαίες πηγές.

Όμως η λειτουργική ρύπανση από αεροσκάφη (π.χ. διαρροές καυσίμων) επηρεάζει το θαλάσσιο περιβάλλον και είναι χωρίς αμφιβολία ρύπανση από την ατμόσφαιρα. Αντίθετα, δεν περιλαμβάνεται η απόρριψη βιομηχανικών καταλοίπων από αεροσκάφη, διότι αυτό θεωρείται ρύπανση από τις απορρίψεις (dumping).

Επίσης, η ρύπανση που προκαλείται από τη λειτουργία συστημάτων πάνω στα εμπορικά πλοία και στη συνέχεια εξατμίζεται στην ατμόσφαιρα, δεν μπορεί να ενταχθεί σ' αυτή την κατηγορία διότι αποτελεί ειδική μορφή θαλάσσιας ρύπανσης. Σχετικά πρόσφατα στη σύμβαση MARPOL του ΙΜΟ προστέθηκε το 6ο παράρτημα που αφορά τη ρύπανση της ατμόσφαιρας, η οποία προέρχεται από τα εμπορικά πλοία (καυσαέρια των μηχανών του πλοίου).

Υπάρχει σημαντική έλλειψη διεθνούς νομοθεσίας για αυτή τη μορφή θαλάσσιας ρύπανσης ενώ σπανίζει και σε εθνικό επίπεδο ίσως επειδή μέχρι και τα τελευταία χρόνια δεν διαχωριζόταν από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές. Η σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (1982) περιέχει γενικούς κανονισμούς για την υιοθέτηση μέτρων με σκοπό την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης από την ατμόσφαιρα.

Συμπληρωματικά αναφέρουμε τη σύμβαση μεγάλης εμβέλειας για τη διασυνοριακή ατμοσφαιρική ρύπανση (1979) που αποτελούσε πρωτοβουλία των κρατών μελών της σημερινής Ευρωπαϊκής Ένωσης και αναπτύσσει τις πολιτικές και στρατηγικές για την αντιμετώπιση των απορρίψεων ρυπογόνων στοιχείων από την ατμόσφαιρα.

♦ Ρύπανση από την εξόρυξη και εκμετάλλευση του διεθνούς βυθού

Όταν αναφερόμαστε στο διεθνή βυθό, εννοούμε την υποθαλάσσια περιοχή, συνέχεια της υφαλοκρηπίδας, στο σημείο εκείνο που η επιφάνεια της θάλασσας είναι τα διεθνή ύδατα και όχι βέβαια η αιγιαλίτιδα ζώνη ενός παράκτιου κράτους.

Παρόλο που η δραστηριότητα αυτή δεν έχει ακόμη αναπτυχθεί σε μεγάλο βαθμό και εξελίσσεται σε περιοχές εκτός των ορίων εθνικής δικαιοδοσίας, δηλαδή στην περιοχή της ανοιχτής θάλασσας η οποία διέπεται από το καθεστώς πλήρους ελευθερίας για όλα τα κράτη, προβλέπεται μελλοντικά να δημιουργήσει δυσμενείς επιδράσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ο έλεγχος και οι κανονισμοί σχετικά με αυτή τη μορφή θαλάσσιας ρύπανσης διέπονται από τη σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (1982).

Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζουμε την ποσοστιαία συμμετοχή της καθεμίας βασικής πηγής ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3. Πηγές της θαλάσσιας ρύπανσης

Πηγή	Ποσοστιαία συμμετοχή (%)
Απορροές και απόβλητα από την ξηρά	44
Εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων	33
Ναυτιλιακές δραστηριότητες	12
Εξορύξεις υποθαλάσσιων κοιτασμάτων	1
Απορρίψεις-ποντίσεις	10
ΣΥΝΟΛΟ	**100**

ΠΗΓΗ: UNEP, (1990), 'The State of the Marine Environment'

ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ: Αλεξόπουλος Α. Β.

21.3. Η ρύπανση από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες

♦ Ατυχήματα εμπορικών πλοίων

Είναι γνωστό ότι τα εμπορικά πλοία κατά την επιχειρησιακή τους λειτουργία κινδυνεύουν από κάθε είδους ατυχήματα. Οι κίνδυνοι της θάλασσας προέρχονται από τους σφοδρούς ανέμους και την κίνηση των κυμάτων, τα παλιρροιακά ρεύματα, την ομίχλη, τους υφάλους, ιδίως κοντά σε ακτές, και τα διάφορα αβαθή.

Οι απότομες αλλαγές στην κίνηση των ανέμων μεταβάλλουν τις συνθήκες στη θάλασσα και σε συνδυασμό με την αδυναμία του ανθρώπου πολλές φορές να αντιμετωπίσει (ή και να επιβιώσει) αβοήθητος στο θαλάσσιο περιβάλλον, οδηγούν σε απώλειες ανθρώπινων ζωών, πλοίου, φορτίου και πιθανόν σε θαλάσσια ρύπανση. Οι βασικές κατηγορίες ατυχημάτων είναι οι εξής:

(1) ***Βύθιση του πλοίου*** (foundering or sinking) κυρίως στην ανοιχτή θάλασσα λόγω δυσμενών κλιματολογικών συνθηκών ή μετατόπισης του φορτίου με αποτέλεσμα να κοπεί το πλοίο σε δύο κομμάτια. Για να θεωρηθεί η βύθιση σαν ολική απώλεια του πλοίου αυτό εξαρτάται από παράγοντες, όπως η πιθανότητα να γίνει ανέλκυση σε σχέση με την κατάστασή του και τον τόπο του ατυχήματος, καθώς και οι διαθέσιμες υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής.

ΕΙΚΟΝΑ 1. Βύθιση πλοίου

(2) ***Προσάραξη του πλοίου*** (grounding) ή όπως κοινά αποκαλείται όταν το πλοίο "πέφτει έξω" (stranding) συνήθως σε παράκτιες περιοχές με πυκνή κυκλοφορία λόγω κυρίως μηχανικής βλάβης, κακοκαιρίας ή λανθασμένης πλοήγησης. Τα μεγάλης χωρητικότητας δεξαμενόπλοια (Very Large Crude Carriers) είναι ιδιαίτερα ευπαθή σε τέτοιου είδους ατυχήματα λόγω των διαστάσεών τους και της ύπαρξης ελάχιστου χώρου για ελιγμούς.

Ένα παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση του δεξαμενόπλοιου METULA που το έτος 1974 με φορτίο 190.000 τόνων πετρελαίου ενώ έπλεε προς τη Χιλή, επέλεξε πορεία διαμέσου των στενών του Μαγγελάνου λόγω της σφοδρής κακοκαιρίας. Ένα λάθος ναυσιπλοΐας οδήγησε στην προσάραξη σε υφάλους ενώ έπλεε με τη μέγιστη ταχύτητά του με αποτέλεσμα τη διαρροή 50.000 τόνων φορτίου στο θαλάσσιο περιβάλλον. Με σκοπό να μειωθούν τα ατυχήματα εξαιτίας προσαράξεων, ο ΙΜΟ έχει εκτιμήσει ποιες θαλάσσιες περιοχές με μεταβαλλό-

μενο βάθος είναι κατάλληλες για πλοία με μεγάλα βυθίσματα και ποιες είναι σωστό να αποφεύγονται διότι δεν έχει γίνει ακόμη συστηματική έρευνα.

(3) ***Σύγκρουση*** (collision) **ή επαφή του πλοίου** (contact). Στην πρώτη περίπτωση με άλλο πλοίο κυρίως σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς και στις θαλάσσιες περιοχές με συχνή κυκλοφορία λ.χ. διεθνή στενά, διώρυγες κ.λπ. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το δεξαμενόπλοιο PATMOS το έτος 1985 με φορτίο 83.000 τόνων, το οποίο συγκρούστηκε στα στενά της "Μεσσίνας" στην Ιταλία με ένα άλλο πετρελαιοφόρο που βρισκόταν σε ταξίδι υπό έρμα (δηλαδή χωρίς φορτίο). Η ποσότητα πετρελαίου που χύθηκε στο θαλάσσιο περιβάλλον ήταν μικρή αλλά η οικολογική καταστροφή ήταν μεγάλη.

ΕΙΚΟΝΑ 2. Σύγκρουση πλοίων

Στη δεύτερη περίπτωση έχουμε επαφή του πλοίου με μία μόνιμη εγκατάσταση π.χ. μεταφορικά μέσα ξηράς, προβλήτες λιμένων, πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου. Οι στατιστικές αναλύσεις θεωρούν ότι περίπου το 90% των περιπτώσεων σύγκρουσης και επαφής είναι αποτέλεσμα ανθρώπινου λάθους.

(4) ***Έκρηξη*** (explosion) **ή και πυρκαγιά** (fire), που εμφανίζει υψηλά ποσοστά σε απώλειες ανθρώπινων ζωών διότι συνήθως το πλοίο δεν έχει άμεση βοήθεια από την πλησιέστερη ακτή και οι επικρατούσες συνθήκες είναι εξαιρετικά δύσκολες, ιδίως κατά τη διάρκεια σφοδρής κακοκαιρίας όταν μεταφέρεται επικίνδυνο φορτίο. Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αποτελεί το δεξαμενόπλοιο CASTILLO DE BELLVER το έτος 1983 που ενώ ήταν φορτωμένο με 250.000 τόνους πετρέλαιο τυλίχθηκε στις φλόγες κοντά στο λιμάνι του "Κέιπταουν" στη Νότια Αφρική. Ακολούθησαν μαζικές εκρήξεις και σαν αποτέλεσμα το πλοίο κόπηκε σε δύο κομμάτια αλλά οι άνεμοι που έπνεαν στην περιοχή βοήθησαν να αποφευχθεί μεγάλη ζημιά στις ακτές από τη διαρροή πετρελαίου.

(5) ***Ζημιές στη δομή του πλοίου*** (structural failure), που συνήθως εμφανίζονται είτε στο εξωτερικό περίβλημα του πλοίου (hull) είτε στα τοιχώματα των δεξαμενών (bulkheads) εξαιτίας κυρίως καιρικών συνθηκών, μετατόπισης φορτίου και μηχανικής βλάβης. Γι' αυτό το είδος ατυχήματος θεωρούμε ότι η σχετική ανθεκτικότητα στην κατασκευή ενός πλοίου σχετίζεται άμεσα με την ηλικία του, στοιχείο που επιβεβαιώνεται από τον υψηλό μέσο όρο ηλικίας του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων, ιδίως των μεγάλων πλοίων.

Το σχετικό παράδειγμα είναι η περίπτωση του δεξαμενόπλοιου WAFRA το έτος 1971 που, ενώ ήταν φορτωμένο με 40.000 τόνους αργό πετρέλαιο, ζήτησε τη βοήθεια ρυμουλκών όταν ακινητοποιήθηκε λόγω μηχανικής βλάβης κοντά στις ακτές της Νότιας Αφρικής και πλημμύρισε το μηχανοστάσιο, αλλά η επιχείρηση διάσωσης απέτυχε και η πετρελαιοκηλίδα κατέστρεψε μεγάλες εκτάσεις της παράκτιας ζώνης και μεγάλο αριθμό της θαλάσσιας πανίδας.

(6) ***Απώλειες λόγω πολεμικών εχθροπραξιών*** (war losses), οι οποίες συμβαίνουν σε δύο περιπτώσεις. Πρώτον, όταν τα δεξαμενόπλοια έχουν επιταχθεί από την κυβέρνηση ενός κράτους για τη μεταφορά καυσίμων κατά τη διάρκεια εμπόλεμων καταστάσεων και δεύτερον, όταν απασχολούνται εξαιρετικά μεγάλης χωρητικότητας δεξαμενόπλοια για τη μεταφορά πετρελαίου σε περιόδους πετρελαϊκών κρίσεων για οικονομικούς λόγους και εισέρχονται σε περιοχές που υπάρχουν εχθροπραξίες.

(7) ***Ετερόκλητα ατυχήματα***, τα οποία μπορούμε να τα διαχωρίσουμε σε τέσσερις υποκατηγορίες:

(α) Μικτές μορφές των παραπάνω, π.χ. πυρκαγιά και βύθιση, σύγκρουση και βύθιση, προσάραξη και πυρκαγιά, σύγκρουση και έκρηξη. Το φαινόμενο των μικτών μορφών ατυχημάτων προβάλλει αρκετές δυσκολίες στην κατηγοριοποίησή τους, διότι εξαρτάται από το ποιος οργανισμός κάνει την επεξεργασία των στοιχείων, π.χ. όταν ένα πλοίο προσαράσσει ενώ προσπαθούσε να αποφύγει μία σύγκρουση αλλά τελικώς συγκρούεται με άλλο πλοίο, τι είδους ατύχημα θα θεωρηθεί αυτό;

(β) Εσκεμμένη βύθιση του πλοίου (scuttling) με τη μέθοδο του ανοίγματος οπών στα ύφαλα του πλοίου για να μην περιέλθει αυτό στην κατοχή του εχθρού σε περιόδους πολέμου ή για την εξοικονόμηση χρημάτων, π.χ. ασφάλεια του πλοίου, όταν ο πλοιοκτήτης δίνει εντολή για βύθιση του πλοίου.

Το δεξαμενόπλοιο SALEM το έτος 1980 αποτελεί τη σοβαρότερη υπόθεση ναυτικής απάτης, όταν βυθίστηκε εσκεμμένα από το πλήρωμα πλησίον των ακτών της Σενεγάλης αφού είχε ήδη εκφορτώσει το φορτίο του στη Νότια Αφρική (190.000 τόνοι), αφήνοντας 15.000 τόνους στις δεξαμενές φορτίου μαζί με θαλασσινό έρμα για να φαίνεται περισσότερο πειστική η απώλεια.

(γ) ***Εξαφάνιση του πλοίου χωρίς αιτιολόγηση*** (disappearance). Το δεξαμενόπλοιο MILTON IATRIDIS το έτος 1969 φορτωμένο με 9.500 τόνους καυστική σόδα ενώ έπλεε προς τη Δυτική Αυστραλία εξαφανίστηκε ανεξήγητα μαζί με το πλήρωμα. Παρόλο που έγινε η διεξαγωγή εκτεταμένων ερευνών από θάλασσα και αέρα δεν βρέθηκε ούτε ένα αποδεικτικό στοιχείο για την απώλεια του πλοίου και παραμένει ακόμη και σήμερα ένα από τα μυστήρια της θάλασσας.

(δ) ***Εγκατάλειψη του πλοίου*** (abandoned). Το δεξαμενόπλοιο EASTLAND TRADER το έτος 1968, φορτωμένο με αργό πετρέλαιο και κατεύθυνση προς το Χόνγκ Κόνγκ, εγκαταλείφθηκε από το πλήρωμά του κοντά στις ακτές της Αλγερίας, διότι αντιμετώπιζε προβλήματα σοβαρών διαρροών πετρελαίου από τον πυθμένα του.

Είναι ευνόητο ότι όσο μεγαλύτερες είναι οι ποσότητες φορτίου που μεταφέρονται, τόσο μεγαλύτερη θα είναι η πρόκληση ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον με όλες τις σχετικές συνέπειες. Το αποτέλεσμα είναι τα γιγαντιαία πλοία να απειλούν με σοβαρούς κινδύνους τις περιοχές μέσα στις οποίες κινούνται, παρά την προσπάθεια της διεθνούς νομοθεσίας που στοχεύει να περιορίσει τους κινδύνους αυτούς.

Αρκεί να υπενθυμίσουμε ότι η θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από το αργό πετρέλαιο, από τα παράγωγα του πετρελαίου ή από ορισμένα χημικά φορτία εξαιρετικά μεγάλης τοξικότητας για το θαλάσσιο περιβάλλον προξενεί μεγάλη διαταραχή στο θαλάσσιο οικοσύστημα, ενώ συγχρόνως η καταπολέμησή της είναι επίπονη, χρονοβόρα και εξαιρετικά δαπανηρή με αμφίβολα μάλιστα αποτελέσματα στις περιπτώσεις εκείνες που δρουν επιβαρυντικές συνθήκες.

Εκτός όμως από τις απώλειες πλοίων που προξένησαν σοβαρή ζημιά στο θαλάσσιο περιβάλλον, πολλές φορές αποφεύχθηκε η περιβαλλοντική καταστροφή (την τελευταία ίσως στιγμή), διότι δε δημιουργήθηκε σοβαρή ρύπανση, παρά το γεγονός ότι πολλά από αυτά τα πλοία ήταν φορτωμένα κυρίως με αργό πετρέλαιο κατά τη στιγμή της καταστροφής. Αυτό βέβαια σημαίνει ότι τα σωστικά μέσα κατόρθωσαν να θέσουν υπό έλεγχο την κατάσταση ή να διασώσουν μεγάλο μέρος του φορτίου, πριν αυτό διαρρεύσει στη θάλασσα.

Η πραγματικότητα είναι ότι οι προσαράξεις, οι συγκρούσεις και οι εκρήξεις είναι τα αποτελέσματα και όχι οι αρχικές αιτίες μίας απώλειας πλοίου και φορτίου. Εάν κάποιος επιθυμεί να γνωρίσει την πραγματική αιτία, πρέπει να κοιτάξει πίσω από τα στατιστικά δεδομένα και να αναρωτηθεί γιατί συνέβη ένα ατύχημα. Τα πλοία δεν κτυπούν από μόνα τους σε έναν ύφαλο αλλά οδηγούνται εκεί. Συνεπώς ο ανθρώπινος παράγοντας είναι το βαθύτερο αίτιο πρόκλησης ατυχημάτων, διότι είναι γνωστό ότι ο εργασιακός χώρος του πλοίου παρουσιάζει ιδιαιτερότητες που δεν συναντά κανείς σ' άλλη βιομηχανική μονάδα.

Η έννοια του ανθρώπινου παράγοντα δεν έχει μέχρι σήμερα αξιολογηθεί όσο θα έπρεπε. Γνωρίζουμε ήδη ότι σχεδόν το 90% των συγκρούσεων στη

θάλασσα είναι αποτέλεσμα ανθρώπινου λάθους. Οι προσαράξεις συχνά οφείλονται σε λάθη πλοήγησης και έλλειψη κατάλληλου βοηθητικού εξοπλισμού ενώ οι εκρήξεις είναι πολλές φορές αποτέλεσμα κακής λειτουργίας του συστήματος αδρανούς αερίου, διότι απαιτείται κατάλληλη εκπαίδευση του πληρώματος για το σωστό χειρισμό, αλλά και διατήρησή του σε άριστη κατάσταση λειτουργίας. Ακόμη και το πλέον σύγχρονο πλοίο σε μία στιγμή απροσεξίας γίνεται το μέσο της καταστροφής.

Επομένως πολλά ατυχήματα οφείλονται σε λανθασμένες ενέργειες ή παραλείψεις του ανθρώπινου δυναμικού που έχει και την ευθύνη διακυβέρνησης των πλοίων. Το ανθρώπινο λάθος (human error) χαρακτηρίζεται από έλλειψη γνώσης ή πείρας του αντικειμένου εργασίας. Μερικές φορές παρουσιάζονται και κωμικά φαινόμενα λ.χ. παρατηρητές γέφυρας που δεν κατανοούν τις δορυφορικές επικοινωνίες για να αποφευχθούν ενδεχόμενες συγκρούσεις πλοίων, άγνοια χρησιμοποίησης των σύγχρονων συστημάτων πάνω στο πλοίο, κακοί υπολογισμοί και λανθασμένες ενδείξεις πυξίδας.

Επίσης, οι ικανοί αλλά και οι έμπειροι ναυτικοί πολλές φορές γίνονται υπερόπτες ή και απρόσεκτοι όταν πιέζονται από εμπορικά συμφέροντα (εντολές από το γραφείο ή τους ναυλωτές). Σήμερα μάλιστα που τα περισσότερα πλοία χρησιμοποιούν σύγχρονα συστήματα (αυτοματισμοί, δορυφορικές επικοινωνίες κ.λπ.) απαιτείται τουλάχιστον μία ενημέρωση των ναυτικών και κατάλληλες οδηγίες για τον χειρισμό και τη χρησιμοποίηση αυτών των συστημάτων.

Επίσης πρέπει να λάβουμε υπόψη μας τους ειδικούς παράγοντες όπως η κούραση εξαιτίας της πολύωρης εργασίας χωρίς διακοπή, η ανία, το άγχος, οι διάφορες αρρώστιες, η σύγχυση και η μέθη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα για τον τελευταίο παράγοντα η περίπτωση του ναυαγίου του δεξαμενόπλοιου EXXON VALDEZ το έτος 1989 που ο πλοίαρχος βρισκόταν υπό την επήρεια αλκοόλ όταν έγινε το ατύχημα ενώ του είχε ήδη αφαιρεθεί το δίπλωμα οδήγησης για παρόμοια περιστατικά.

Με την εφαρμογή της αναβαθμισμένης σύμβασης του IMO για τα πρότυπα και την εκπαίδευση των ναυτικών (STCW 1995) και του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης (ISM 1994) καθιερώνεται μία καινοτομία. Ο ρόλος του γραφείου είναι πλέον εξίσου σημαντικός με εκείνο που διαδραματίζει το πλήρωμα και κατά συνέπεια η αδιαφορία, η άγνοια, η υπερβολική σιγουριά ή κάποιο άλλο σύμπτωμα που σχετίζεται με το ανθρώπινο λάθος πάνω στο πλοίο είναι το ίδιο κρίσιμο, όταν προέρχεται από τη βάση της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Στον πίνακα 4. περιλαμβάνονται οι μεγαλύτερες εκχύσεις πετρελαίου εξαιτίας των ατυχημάτων των δεξαμενόπλοιων για μία αρκετά μεγάλη περίοδο από το 1960 μέχρι και το 1997.

♦ Λειτουργικές απορρίψεις εμπορικών πλοίων

Ως λειτουργική ρύπανση θα ορίσουμε την οποιαδήποτε, εκτός αυτής που προκαλείται από ατυχήματα, ρύπανση που προξενεί στο θαλάσσιο περιβάλλον η συνήθης λειτουργία ενός εμπορικού πλοίου. Η λειτουργική ρύπανση είναι δυνατό να αναζητηθεί σε κάθε φάση του κύκλου της ζωής ενός πλοίου, δηλαδή στην αρχή (κατασκευή ή κτίσιμο του πλοίου), στην κανονική οικονομική του ζωή (συντηρήσεις και επισκευές, φορτοεκφορτώσεις, μεταγγίσεις καυσίμων, ερματισμός) και στο τέλος (διάλυση του πλοίου).

Διαδικασίες συντήρησης

Είναι γνωστό ότι ένα εμπορικό πλοίο είναι υποχρεωμένο να καθαρίζει τα ύφαλά του τουλάχιστον μία φορά τον χρόνο σαν τμήμα της τακτικής συντήρησης, καθώς επίσης και να υποβληθεί στη μετέπειτα τακτική επιθεώρηση της αξιοπλοΐας του, όπως επιβάλλεται από τους νηογνώμονες.

Σ' αυτή όμως την περίπτωση οι αναμφίβολες ανάγκες για συμπίεση του κόστους από την πλευρά του πλοιοκτήτη (δηλαδή περιορισμός του συνολικού χρόνου παραμονής στις δεξαμενές) καθώς και για την αύξηση του ακαθάριστου εσόδου (περιορισμός των νεκρών χρόνων για συντηρήσεις κ.λπ. κατά τους οποίους το πλοίο δεν πραγματοποιεί έσοδα) συντελούν στην ένταση του φαινομένου της θαλάσσιας ρύπανσης.

Στην περίπτωση που η συντήρηση ή και οι επισκευές γίνονται πάνω στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, τότε και πάλι παράγονται

ΠΙΝΑΚΑΣ 4. Ατυχήματα δεξαμενοπλοίων και εκχύσεις πετρελαίου (1960-1997)

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ	ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ (κράτος)	ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (σε τόνους)
Atlantic Empress	19.7.79	Τομπάγκο	287,000
ABT Summer	28.5.91	Αγκόλα	260,000
Castillo deBellver	06.8.83	Νότια Αφρική	252,000
Amoco Cadiz	16.3.78	Γαλλία	221,000
Odyssey	10.11.88	Νέα Σκοτία	132,000
Sea Star	19.12.72	Ομάν	121,000
Torrey Canyon	18.3.67	Αγγλία	119,000
Urquiola	12.5.76	Ισπανία	100,000
Hawaiian Patriot	23.2.77	ΗΠΑ	95,000
Independenta	15.11.79	Τουρκία	95,000
Jakob Maersk	29.1.75	Πορτογαλία	88,000
Braer	05.1.93	Σκοτία	85,000
Irenes Serenade	23.2.80	Ελλάδα	82,000
Khark 5	19.12.89	Μαρόκο	80,000
Aegean Sea	03.12.92	Ισπανία	74,000
Sea Empress	15.2.96	Ουαλία	72,000
Katina P.	17.04.92	Μοζαμβίκη	70,000
Nova	06.12.85	Ιράν	69,000
Epic Colocotronis	13.5.75	Πουέρτο Ρίκο	58,000
Sinclair Petrolore	06.12.60	Βραζιλία	56,000
Assimi	07.1.83	Ομάν	53,000
Yuyo Maru No.10	09.11.74	Ιαπωνία	52,000
Metula	09.8.74	Χιλή	51,000
Haven	11.4.91	Ιταλία	50,000
Andros Patria	31.12.78	Ισπανία	48,000
World Glory	14.6.68	Νότια Αφρική	46,000
Br. Ambassador	10.1.75	Ιαπωνία	45,000
Pericles G.C.	09.12.83	Κατάρ	44,000
Burmah Agate	01.11.79	ΗΠΑ	41,000
Wafra	27.2.71	Νότια Αφρική	40,000
J. A. Lavalleja	28.12.80	Αλγερία	39,000
Napier	09.6.73	Χιλή	38,000
Exxon Valdez	24.3.89	ΗΠΑ	37,000
Corinthos	31.1.75	ΗΠΑ	36,000
Trader	11.6.72	Ελλάδα	34,000

ΠΗΓΗ: HOOKE N. (1997), 'Modern Shipping Disasters'
ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ: Αλεξόπουλος Α. Β.

άχρηστες, αποβλητέες ύλες παρόμοιας φύσης. Όμως η απόρριψή τους στο θαλάσσιο περιβάλλον ελέγχεται σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης MARPOL (πρόκειται για το 5ο παράρτημα που αφορά τα απορρίμματα του πλοίου).

Διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης

Κατά τη διάρκεια τόσο των φορτώσεων όσο και των εκφορτώσεων, είναι πολύ πιθανό να προκληθεί ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον διαφορετικής μορφής, ανάλογα με το εάν το φορτίο είναι χύμα υγρό (π.χ. πετρέλαιο) ή χύμα ξηρό (π.χ. σιτάρι). Η φορτοεκφόρτωση χύδην υγρού φορτίου παρουσιάζει τις περισσότερες πιθανότητες για πρόκληση ρύπανσης. Στην περίπτωση αυτή αργό πετρέλαιο, πετρελαϊκά προϊόντα κ.λπ. ξεφεύγουν από τα στόμια ή τον κορμό των σωληνώσεων και διαρρέουν στο θαλάσσιο περιβάλλον δημιουργώντας μία αργή αλλά σταθερή ρύπανση.

Εδώ θα πρέπει να θεωρηθεί ότι τα βασικά αίτια πρόκλησης ρύπανσης είναι το φθαρμένο υλικό (σωληνώσεων, στομίων, αγωγών κ.λπ.) και η άγνοια, η αδιαφορία ή η αδυναμία εξεύρεσης των κατάλληλων ανταλλακτικών επιτόπου για τις απαραίτητες επισκευές ή και αντικαταστάσεις και όχι το χρηματικό κόστος του εγχειρήματος το οποίο είναι μάλλον αμελητέο.

Στην περίπτωση που το φορτίο είναι χύδην ξηρό, πάλι μπορεί να προξενήσει ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον. Τόσο κατά τη φόρτωση όσο και κατά την εκφόρτωση και ανεξάρτητα από τη μέθοδο που θα χρησιμοποιηθεί π.χ. χρήση των σιλό, των παλετών κ.λπ., ένα μέρος του φορτίου πέφτει πάνω στο πλοίο ή και κατευθείαν στη θάλασσα στο κενό μεταξύ του τερματικού σταθμού ή της αποβάθρας και του πλοίου.

Εδώ υπαίτιος μπορεί να είναι ένας ισχυρός άνεμος ή ακόμα (το συνηθέστερο) λάθος υπολογισμός ή αδιαφορία του χειριστή του μηχανήματος φορτοεκφόρτωσης. Η κατάσταση χειροτερεύει αμέσως μετά, διότι η συνήθης πρακτική επέβαλε να ξεπλένεται το κατάστρωμα του πλοίου με κρουνούς υψηλής πίεσης και τα υπολείμματα του φορτίου να καταλήγουν άμεσα στη θάλασσα με όλες τις δυσάρεστες συνέπειες που επακολουθούσαν.

Εκούσιες απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών

Οι εκούσια απορριπτόμενες ύλες από ένα πλοίο μπορεί να είναι οι εξής: (1) πετρελαιοειδή κατάλοιπα που παράγονται στους χώρους του μηχανοστασίου (σεντινόνερα), (2) κατάλοιπα φορτίου, κυρίως πετρελαιοειδή, που προέρχονται από τους χώρους που τοποθετείται το φορτίο, (3) λύματα του πλοίου (sewage), (4) απορρίμματα του πλοίου (garbage), (5) χημικές ουσίες (chemicals)

Τα λειτουργικά *απόβλητα κάθε μηχανοστασίου* λ.χ. καύσιμα που διαρρέουν από καμένες φλάντζες ή φθαρμένους σωλήνες, λιπαντικά, ξυσίματα χρωμάτων μηχανών, σκουριές, λιπαντικές ύλες κάθε είδους, θαλασσινό νερό που διαρρέει από το σύστημα ψύξης, θαλασσινό νερό που εισρέει από τον άξονα κ.λπ., συγκεντρώνονται σε σταθερή βάση σε ένα χώρο που καλείται "σεντίνα" του πλοίου. Όταν τα απόβλητα γεμίσουν το χώρο της σεντίνας, προκύπτει το πρόβλημα της απαλλαγής από αυτά, πρόβλημα το οποίο μέχρι το πρόσφατο παρελθόν λυνόταν με την απευθείας διάθεση των νερών της σεντίνας στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Μικρές διαρροές όμως μπορεί να συμβαίνουν και στους χώρους του φορτίου είτε αυτό είναι υγρό είτε είναι ξηρό αγαθό. Τα κατάλοιπα αυτά του φορτίου συγκεντρώνονται πάλι σε ειδικό χώρο (σεντίνα φορτίου) και αργά ή γρήγορα προκύπτει και πάλι το πρόβλημα της απαλλαγής από αυτά.

Το πλήρωμα ενός εμπορικού πλοίου που πραγματοποιεί υπερπόντια ταξίδια (20-25 άτομα) δημιουργεί λύματα οικιακής μορφής σε σταθερή βάση (λ.χ. απόβλητα αποχετεύσεων, νιπτήρων και λουτρών, χώρων του πλοίου στους οποίους ζουν ζώα, ακάθαρτα νερά κάθε είδους κ.λπ.). Είναι ευνόητο ότι πολύ γρήγορα προκύπτει το πρόβλημα της διάθεσης τους, η οποία ακόμα γίνεται απευθείας στο θαλάσσιο περιβάλλον με μικρούς σχετικά περιορισμούς. Το πρόβλημα της απόρριψης λυμάτων στη θάλασσα προβλέπεται να περιοριστεί εφόσον τεθεί σε ισχύ το τέταρτο παράρτημα της σύμβασης MARPOL του IMO, σύμφωνα με το οποίο:

(1) τα λύματα θα απορρίπτονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή,

(2) θα επιτρέπεται να απορριφθούν σε απόσταση μεγαλύτερη των 4 ν.μ. με την προϋπόθεση να πολτοποιούνται και να απολυμαίνονται με συστήματα εγκεκριμένα από τις αρμόδιες κρατικές αρχές,

(3) θα μπορούν να απορρίπτονται οπουδήποτε, εάν το πλοίο διαθέτει εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων αλλά με αργό ρυθμό και όταν η ταχύτητα του πλοίου είναι μεγαλύτερη από 4 κόμβους (μίλια/ώρα).

Επίσης, το πλήρωμα ενός εμπορικού πλοίου παράγει μία μεγάλη ποσότητα *απορριμμάτων* κάθε είδους (λ.χ. υπολείμματα τροφών, κουτιά, χαρτιά, πλαστικά, σακούλες κ.λπ.) τα οποία κάθε άλλο παρά αποτελούν αμελητέα ποσότητα. Μόνο για τη Μεσόγειο Θάλασσα έχει υπολογιστεί ότι τα απορρίμματα που παράγονται στα πλοία και στις πλατφόρμες πετρελαίου φθάνουν ετήσια τους 325.000 τόνους.

Είναι ευνόητο ότι η απευθείας διάθεση τόσο μεγάλων ποσοτήτων και σε σταθερή μάλιστα βάση, θα διατάρασσε αργά ή γρήγορα το θαλάσσιο οικοσύστημα. Εξάλλου, πολλές φορές έχουμε γίνει μάρτυρες αντιαισθητικών εικόνων σε παράκτιες περιοχές από τη συσσώρευση απορριμμάτων. Όμως σύμφωνα με το πέμπτο παράρτημα της σύμβασης MARPOL (το οποίο ισχύει από την 31/12/1988):

(1) απαγορεύεται αυστηρά η απόρριψη πλαστικών σε οποιαδήποτε θαλάσσια περιοχή,

(2) τα υπολείμματα τροφών μπορούν να απορρίπτονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή,

(3) επιτρέπεται η απόρριψη υλικών στοιβασίας, επενδύσεων, συσκευασίας που επιπλέουν με την προϋπόθεση ότι το πλοίο βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 25 ν.μ. από την ακτή και εκτός θαλάσσιων περιοχών όπως η Μεσόγειος, η Βαλτική, ο Περσικός κόλπος κ.λπ.,

(4) ύπαρξη σχετικών σταθμών ευκολιών υποδοχής στα λιμάνια εντός των ειδικών θαλάσσιων περιοχών που αναφέραμε αμέσως παραπάνω.

Η αύξηση της θαλάσσιας μεταφοράς χημικών προϊόντων την τελευταία δεκαετία είχε ως αποτέλεσμα την παράλληλη αύξηση των ποσοστών ρύπανσης εξαιτίας των ατυχημάτων των πλοίων που μεταφέρουν χημικά φορτία αλλά και από τις απορρίψεις που προέρχονται από τις λειτουργικές τους διαδικασίες. Μολονότι οι ποσότητες των μεταφερόμενων χημικών είναι σημαντικά μικρότερες από τις αντίστοιχες των πετρελαιοειδών, οι πιθανότητες ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος μπορεί να είναι μεγαλύτερες, δεδομένου ότι τα χημικά αποβαίνουν πολλές φορές πολύ πιο επικίνδυνα για τον άνθρωπο από ό,τι το πετρέλαιο.

Το πρόβλημα αντιμετωπίζεται διεθνώς από τις συμβάσεις του IMO, δηλαδή:

(1) τη σύμβαση για την ασφάλεια στη θάλασσα (SOLAS 1974) όπου στις τροποποιήσεις του έτους 1983 υιοθετήθηκαν οι διεθνείς κώδικες για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χύδην χημικά. Ένας αριθμός των απαιτήσεων αυτών σχετίζεται άμεσα με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, π.χ. η θέση των δεξαμενών σε σχέση με το περίβλημα του πλοίου, έτσι ώστε να παρέχεται πρόσθετη ασφάλεια σε περίπτωση ατυχήματος, και

(2) τη σύμβαση για τη θαλάσσια ρύπανση (MARPOL 1973) και ιδιαίτερα στο δεύτερο παράρτημά της που αφορά τη ρύπανση από υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα και ισχύει από την 6/4/1987 καθώς και στο τρίτο παράρτημά της που αφορά τη ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται θαλάσσια σε συσκευασίες, φορητές δεξαμενές, εμπορευματοκιβώτια ή οχήματα-βυτία και ισχύει από 1/6/1992.

Διαδικασίες ερματισμού και αφερματισμού

Τα κάθε είδους πετρελαιοφόρα πλοία είναι αναγκασμένα από τη διάρθρωση της αγοράς να εκτελούν το ένα από τα δύο ταξίδια χωρίς φορτίο, δεδομένου ότι κατευθύνονται από μία καταναλωτική περιοχή πετρελαιοειδών (π.χ. Ιαπωνία, Δυτική Ευρώπη) σε μία παραγωγική και εξαγωγική περιοχή (π.χ. κράτη της Μέσης Ανατολής και της Βόρειας ή Δυτικής Αφρικής) για νέα παραλαβή φορτίου.

Στο χωρίς φορτίο αυτό ταξίδι είναι αναγκασμένα να γεμίσουν τις δεξαμενές τους με θαλασσινό έρμα (ή αλλιώς σαβούρα) για να είναι τεχνικά δυνατή η πλεύση. Πρέπει να σημειωθεί ότι ένα

εντελώς άφορτο δεξαμενόπλοιο (ούτε θαλασσινό νερό) δεν μπορεί να πλεύσει με ασφάλεια λόγω των υπέρμετρων κινδύνων ανατροπής που παρουσιάζει. Επιπλέον σε ένα άφορτο πλοίο η προπέλα είναι σε μεγάλο βαθμό έξω από την επιφάνεια του νερού καθιστώντας την κίνηση προβληματική από πολλές πλευρές.

Όταν το πλοίο ετοιμάζεται να παραλάβει φορτίο, πραγματοποιεί τις διαδικασίες αφερματισμού, δηλαδή ξαναρίχνει το θαλάσσιο έρμα από τις δεξαμενές φορτίου στη θάλασσα. Τότε όμως συμπαρασύρονται και κάθε είδους κατάλοιπα φορτίου που βρίσκονται στις δεξαμενές και προκαλείται αξιόλογη πετρελαϊκή κηλίδα. Εάν σκεφθεί κανείς ότι αυτή ήταν η συνηθισμένη πρακτική επί δεκαετίες και το συνδυάσει με τον αριθμό των πολλών πετρελαιοφόρων πλοίων κάθε τύπου και κατηγορίας χωρητικότητας που κατέφευγε σ' αυτή την πρακτική, μπορεί να αντιληφθεί εύκολα το γιατί το πρόβλημα προσέλαβε δραματικές διαστάσεις.

21.4. Εγκαταστάσεις ξηράς και τεχνικά μέσα των πλοίων

21.4.1. Σταθμοί υποδοχής καταλοίπων

Από τη μέχρι τώρα ανάλυση προκύπτει ότι τα κάθε είδους απόβλητα που δεν επιτρέπεται να απορριφθούν στη θάλασσα και συγκεντρώνονται στα πλοία, προβλέπεται να διατίθενται σε ειδικές εγκαταστάσεις της ξηράς τους λεγόμενους σταθμούς ή ευκολίες υποδοχής καταλοίπων (slop reception facilities).

Σύμφωνα με τη σύμβαση MARPOL 1973/1978 κάθε κράτος που είναι μέλος αυτής έχει την ευθύνη να εξασφαλίζει επαρκείς ευκολίες υποδοχής για τα κάθε είδους κατάλοιπα και απορρίμματα που παράγονται από τα πλοία. Επιπλέον θα πρέπει να υπάρχουν πολλοί σταθμοί σε μία χώρα, δηλαδή σε διάφορα σημεία που προσεγγίζουν υποχρεωτικά τα πλοία π.χ. τερματικοί σταθμοί φορτοεκφόρτωσης, κέντρα επισκευών, θαλάσσιες οδοί κ.λπ.

Δυστυχώς όμως η πραγματικότητα είναι εντελώς διαφορετική. Οι περισσότερες χώρες δεν έχουν διόλου συμμορφωθεί με τις συμβατικές τους υποχρεώσεις, πιθανόν λόγω άγνοιας του προβλήματος, σχολαστικής γραφειοκρατίας ή ακόμα και οικονομικής στενότητας. Οι υπάρχουσες ευκολίες υποδοχής κάθε άλλο παρά μπορούν να χαρακτηριστούν σαν ικανοποιητικές, αφού παρουσιάζουν τα εξής προβλήματα:

(α) είναι, αναλογικά με τις ανάγκες της διεθνούς ναυτιλίας, ελάχιστες αριθμητικά και μη ορθολογικά κατανεμημένες,

(β) είναι ποσοτικά ανεπαρκείς, αφού δεν διαθέτουν τα μηχανήματα και τους αποθηκευτικούς χώρους εκείνους, οι οποίοι θα επέτρεπαν μία γρήγορη εκφόρτωση των κάθε είδους καταλοίπων και απορριμμάτων,

(γ) ασκούν "πολιτική προτίμησης" ως προς ορισμένου τύπου κατάλοιπα (τα οποία είναι οικονομικά εκμεταλλεύσιμα) και αδιαφορούν για τα υπόλοιπα. Στις χειρότερες μάλιστα περιπτώσεις προσπαθούν να αποτρέψουν την εκφόρτωση των φτωχών καταλοίπων και των απορριμμάτων με κάθε είδους πολιτική (τιμολογιακή, τελωνειακή, διοικητική).

Οι λόγοι που συντέλεσαν σε αυτό το φαινόμενο ποικίλλουν ανάλογα με τις ανάγκες και τις υποχρεώσεις των παράκτιων κρατών για την παροχή τέτοιων σταθμών στα διάφορα λιμάνια. Συγκεκριμένα, η έλλειψη εμπειρίας για τη δημιουργία τέτοιων ευκολιών υποδοχής, το μεγάλο απαιτούμενο κόστος κατασκευής, η απαιτούμενη παράκτια έκταση κοντά στους λιμένες, καθώς και προβλήματα αισθητικά και περιβαλλοντικά. Επίσης, ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των υπαρχόντων σταθμών υποδοχής καταλοίπων είναι τα εξής:

- Οι αποστάσεις μεταξύ των αξιόλογων κέντρων ευκολιών υποδοχής είναι πάνω από 500 ναυτικά μίλια.
- Υπάρχει σημαντική απώλεια χρόνου, λόγω αδυναμίας των σταθμών ευκολιών υποδοχής για γρήγορη εξυπηρέτηση (πολλές ευκολίες υποδοχής ζητούν προειδοποίηση μέχρι και 72 ώρες προκειμένου να δεχτούν τα κάθε είδους απόβλητα με αποτέλεσμα να υπάρχει καθυστέρηση των πλοίων στα λιμάνια με το ανάλογο οικονομικό κόστος για τις ναυτιλιακές εταιρείες).

- Υπάρχει άρνηση για εξυπηρέτηση ορισμένων μορφών καταλοίπων, όπως τονίσαμε παραπάνω, φτωχής αξίας π.χ. στην περίπτωση πολλών μιγμάτων πετρελαϊκών καταλοίπων (OIL RESIDUES).

- Υπάρχει επίσης άρνηση στην παραλαβή των ανεπιθύμητων φορτίων π.χ. απορρίμματα (GARBAGE) με τη χρήση επίπονων διοικητικών μέτρων ή με ακριβές τιμές εξυπηρέτησης.

- Υπάρχει πλήρης αδυναμία παραλαβής ορισμένων καταλοίπων που απαιτούν ειδικούς χειρισμούς εκφόρτωσης, αποθήκευσης και επεξεργασίας π.χ. χημικές ουσίες (CHEMICAL RESIDUES).

Μολονότι τα περισσότερα σημεία είχαν προβλεφθεί από τη σύμβαση MARPOL στην πράξη υπήρξε ένας μεγάλος αριθμός σημαντικών προβλημάτων:

- Άρνηση υπογραφής της σύμβασης ή έστω των παραρτημάτων αυτής από πολλές χώρες μέλη του IMO.

- Επιθυμία αρχικά για υπογραφή της σύμβασης αλλά με πολλή καθυστέρηση στο στάδιο της επικύρωσης.

- Άρνηση παροχής στοιχείων που αφορούν τις ευκολίες υποδοχής στον IMO από χώρες μέλη οι οποίες έχουν μάλιστα υπογράψει πολύ πριν τη σύμβαση (από τις πολλές προσπάθειες του IMO για να συλλέξει πληροφορίες, έχουν απαντήσει μέχρι και το έτος 1987 μόνο 33 χώρες μέλη, οι τρεις μάλιστα από τις οποίες ανέφεραν επίσημα ότι δεν έχει γίνει κανένα σχετικό έργο).

- Παροχή ανακριβών στοιχείων και δεδομένων στον IMO, στοιχείων που απλώς προσπαθούν να καλύψουν την ποσοτική και ποιοτική ανεπάρκεια των περισσοτέρων από τους σταθμούς ευκολιών υποδοχής που υπάρχουν σήμερα.

Όμως δεν πρέπει να λησμονούμε ότι από το έτος 1994 η εφαρμογή της MARPOL είναι πλέον υποχρεωτική και τα κράτη - μέλη που δεν τηρούν τους όρους της σύμβασης αντιμετωπίζουν τουλάχιστον την πιθανότητα να καταγγελθούν διεθνώς ως μη σεβόμενα την υπογραφή τους, συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στη συντήρηση του προβλήματος της ρύπανσης των θαλασσών.

Από τις παραπάνω επεξηγήσεις γίνεται κατανοητό γιατί η πολιτική της Σουηδίας (δέχεται κάθε είδους απορρίμματα δωρεάν) αποτελεί λαμπρό παράδειγμα. Επίσης η περίπτωση των λιμανιών του Ισραήλ είναι άξια αναφοράς. Σ' αυτά λειτουργούν παντού κανονικά ευκολίες υποδοχής, το κόστος όμως των οποίων είναι ενσωματωμένο στο τιμολόγιο υπηρεσιών του λιμανιού (ανεξάρτητα δηλαδή από το εάν θα γίνει χρήση των ευκολιών υποδοχής ή όχι). Πρόκειται για μία ενδιάμεση λύση, η οποία πρακτικά έχει αποδώσει.

Πιστεύουμε όμως οι λύσεις τύπου Σουηδίας ή Ισραήλ με προσαρμοσμένο και φθηνό τιμολόγιο θα είναι στο μέλλον αναγκαίες για έναν επιπλέον λόγο. Σύμφωνα με τις τελευταίες αποφάσεις του IMO, τα καύσιμα των πλοίων θα γίνουν σταδιακά υψηλής ποιότητας με αποτέλεσμα τα κατάλοιπα που αφήνουν να είναι ακόμη περισσότερο φτωχά και μη εκμεταλλεύσιμα, οπότε και οι σταθμοί που λειτουργούν με βάση τη βιωσιμότητα θα αντιμετωπίσουν στο μέλλον ακόμα μεγαλύτερα προβλήματα.

Προς αυτή την κατεύθυνση αναμένεται εξάλλου να λειτουργήσει και οποιαδήποτε μελλοντική συμπίεση της τιμής του αργού πετρελαίου και των πετρελαϊκών προϊόντων που μεταφέρονται ως φορτία. Ειδικότερα ορισμένες θαλάσσιες περιοχές, κατά προτίμηση οι κλειστές θάλασσες π.χ. Μεσόγειος, Μαύρη Θάλασσα έχουν επιτακτική ανάγκη εγκατάστασης ευκολιών υποδοχής.

Ειδικά για τη Μεσόγειο Θάλασσα καταρτίστηκε ένα σχέδιο αμέσου δράσης με τις πρωτοβουλίες του προγράμματος περιβάλλοντος του ΟΗΕ (UNEP), για την προμήθεια επαρκών ευκολιών υποδοχής τουλάχιστον σε είκοσι (20) μεσογειακά λιμάνια μέχρι την 1/1/1993 και ένα σημαντικό ακόμη αριθμό σε κάποια άλλα λιμάνια μέχρι την 1/1/1995, το οποίο συμφωνεί με τις απαιτήσεις της σύμβασης MARPOL και των παραρτημάτων της πρώτο, δεύτερο και πέμπτο (θυμίζουμε ότι το 30% της παγκόσμιας μεταφοράς πετρελαίου διέρχεται από τη Μεσόγειο και χρησιμοποιεί τα 286 λιμάνια της).

Η διαθεσιμότητα των σταθμών υποδοχής κα-

ταλοίπων είναι λανθασμένα κατανεμημένη, αλλά και, όπου υπάρχουν, εμφανίζεται διαφοροποίηση στους τομείς της ποιότητας και του βαθμού ικανότητας αποδοχής καταλοίπων. Η ρύπανση της Μεσογείου Θάλασσας από τα εμπορικά πλοία παραμένει σε ένα μη αποδεκτό επίπεδο. Υπολογίζεται ότι εκχύνονται στον ευρύτερο θαλάσσιο χώρο της Μεσογείου 450.000 τόνοι πετρελαίου από ακάθαρτο έρμα, 60.000 τόνοι από σεντίνες και κατάλοιπα καυσίμων, 30.000 τόνοι τοξικές ουσίες και περίπου 500.000 m^3 απορρίμματα κάθε χρόνο.

Τα προβλήματα για την επάρκεια των σταθμών υποδοχής καταλοίπων στη Μεσόγειο είναι τα εξής:

(α) έλλειψη πολιτικών αποφάσεων των κυβερνήσεων των κρατών μελών για κοινή συνεργασία και αντιμετώπιση του προβλήματος,

(β) προβλήματα επένδυσης και χρηματικής υποστήριξης για την κατασκευή νέων σταθμών, την αναβάθμιση των ήδη υπαρχόντων καθώς και την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων τους,

(γ) απροθυμία κοινής εφαρμογής των διατάξεων των συμβάσεων,

(δ) ανεπαρκής αριθμός εκπαιδευμένου προσωπικού στα Μεσογειακά λιμάνια,

(ε) ανεπαρκής περιφερειακή ανάπτυξη και συνεργασία στους λιμενικούς ελέγχους και την οργάνωση των θαλάσσιων οδών.

Με τα σημερινά δεδομένα, τα μέτρα βελτίωσης θα πρέπει να αποσκοπούν στην παρακίνηση των Μεσογειακών κρατών να γίνουν μέλη της σύμβασης MARPOL, αλλά και να υπάρξουν οι προϋποθέσεις για άμεση συνεργασία με τα κράτη της Μαύρης Θάλασσας, λαμβάνοντας υπόψη τη συχνή κυκλοφορία πλοίων από και προς τη θάλασσα αυτή διαμέσου των στενών των Δαρδανελίων.

Εξαιτίας της υφιστάμενης ανεπάρκειας των σταθμών υποδοχής καταλοίπων, μία προτεινόμενη λύση διεθνώς είναι οι *πλωτές ευκολίες υποδοχής καταλοίπων*, δηλαδή δεξαμενόπλοια κατάλληλα κατασκευασμένα που μπορούν να δέχονται και να επεξεργάζονται τα κατάλοιπα και απορρίμματα των πλοίων. Αυτά τα δεξαμενόπλοια βρίσκονται μόνιμα εγκατεστημένα στα λιμάνια. Τα πλεονεκτήματα αυτής της μεθόδου συνίστανται στο χαμηλό κόστος εγκατάστασης, στη δυνατότητα μετακίνησης και στην αποφυγή χρησιμοποίησης παράκτιας έκτασης και τεχνολογικού εξοπλισμού των λιμανιών.

Παρουσιάζεται όμως το φαινόμενο αυτού του είδους οι μετατροπές να επιχειρούνται σε πλοία σχετικά μεγάλης ηλικίας και παλαιάς τεχνολογίας. Τα πλωτά εργαστήρια-πλοία αντιμετωπίζουν συχνά το πρόβλημα της τακτικής συντήρησης (προφανώς για λόγους οικονομίας, τα τελευταία κατάλοιπα της επεξεργασίας των πετρελαιοειδών, σε μορφή λάσπης, παραμένουν στον πυθμένα των δεξαμενών, ενώ θα έπρεπε ανά τακτικά χρονικά διαστήματα να επιχειρείται καθαρισμός τους), αλλά και της παρακολούθησης και του ελέγχου των εργασιών, διότι είναι μόνιμα αγκυροβολημένα μέσα στο λιμάνι.

Είναι λοιπόν πιθανό, εάν το πλωτό εργαστήριο -πλοίο εμφανίζει σημάδια κόπωσης των υλικών του (κύτος, τοιχώματα δεξαμενών κ.λπ.) λόγω υπερφόρτωσης, ενδεχόμενες άσχημες καιρικές συνθήκες να προκαλέσουν ανοίγματα σε κάποια σημεία του πλοίου με αποτέλεσμα να διαρρεύσουν τα απόβλητα στη θάλασσα, και να αυξηθεί τρομακτικά το οικολογικό κόστος.

21.4.2 Συστήματα στα εμπορικά πλοία

Σ' αυτή την ενότητα θα αναπτύξουμε τα τεχνικά μέσα και τις μεθόδους που λειτουργούν πάνω στα εμπορικά πλοία και στοχεύουν στον περιορισμό της θαλάσσιας ρύπανσης, ιδίως των λειτουργικών απορρίψεων.

♦ Τεχνικά μέσα για τους ερματισμούς

Ένα σύστημα που χρησιμοποίησαν κατά το παρελθόν τα δεξαμενόπλοια είναι το λεγόμενο *load- on-top* (LOT). Στις αρχές της δεκαετίας του 1960 καθιερώθηκε το σύστημα "φόρτωσης από πάνω" για να συμβάλλει στην καταπολέμηση της λειτουργικής ρύπανσης των εμπορικών πλοίων.

Σύμφωνα με αυτό, κατά τη διάρκεια του ερματισμού τα πετρελαϊκά κατάλοιπα των δεξαμενών (τα οποία λόγω διαφοράς του ειδικού βάρους του πετρελαίου από το νερό ανεβαίνουν στην κορυφή),

οδηγούνται με κατάλληλες σωληνώσεις σε ειδική δεξαμενή καταλοίπων (slop tanks) αποφεύγοντας έτσι την εκροή τους μαζί με το θαλασσινό νερό κατά τον αφερματισμό. Στη συνέχεια λειτουργεί ειδικός διαχωριστήρας (oil water separator) που ξεχωρίζει τα πετρελαϊκά κατάλοιπα από τις ήδη υπάρχουσες προσμίξεις με θαλασσινό νερό που αποδίδεται πλέον καθαρό στη θάλασσα.

Η συμβολή του συστήματος LOT στη μείωση των ποσοστών της ρύπανσης από πετρελαιοειδή από τα εμπορικά πλοία ήταν σημαντική στη δεκαετία που ακολούθησε (1970-1980), μολονότι την ίδια περίοδο αυξήθηκαν σημαντικά οι θαλάσσιες μεταφορές πετρελαίου. Όμως το σύστημα επικρίθηκε σε μεγάλο βαθμό λίγο πριν την καθιέρωση της νέας σύμβασης του IMO τη MARPOL (1973) διότι:

(1) είχε μικρή πιθανότητα επιτυχίας σε μικρής χρονικής διάρκειας ταξίδια (λιγότερο από 50 ώρες) π.χ. τα ενδο-μεσογειακά, διότι το πετρέλαιο δεν προλαβαίνει να ανέβει στην κορυφή της δεξαμενής σε τόσο μικρή χρονική περίοδο,

(2) είχε λιγοστές πιθανότητες να λειτουργήσει αποτελεσματικά σε ταξίδια με δύσκολες καιρικές συνθήκες διότι ο διαχωρισμός πετρελαίου και νερού στις δεξαμενές καταλοίπων για να είναι πλήρης απαιτούνται τουλάχιστον 36 ώρες με ήρεμη κατάσταση της θάλασσας και εξαρτάται επίσης από το είδος του πετρελαίου,

(3) θεωρήθηκε νομικά παράνομο, διότι ορισμένες φορές οι απορρίψεις ξεπερνούσαν τα όρια της προηγούμενης σύμβασης του IMO, της OILPOL (1954) π.χ. η συνολική ποσότητα απόρριψης να μην υπερβαίνει το 1/15.000 της συνολικής χωρητικότητας του πλοίου (τα πληρώματα συχνά δεν τηρούσαν τις τεχνικές προδιαγραφές ή δεν μπορούσαν να κρίνουν σωστά, λόγω έλλειψης σχετικής εμπειρίας, την περιεκτικότητα του μίγματος),

(4) θεωρήθηκε οικονομικά ασύμφορο, διότι η κατακράτηση των καταλοίπων επί του πλοίου και η απόρριψή τους στα λιμάνια φόρτωσης θα διπλασίαζε το χρόνο παραμονής των πλοίων και θα τα εξανάγκαζε, σε μικρά χρονικά ταξίδια, να παραμένουν στην ανοιχτή θάλασσα με σκοπό να διευκολύνουν τη διαδικασία διαχωρισμού πετρελαίου και νερού.

Το παλαιό σύστημα στην κατασκευή του πλοίου, το οποίο υπάρχει ακόμη και σήμερα στα δεξαμενόπλοια, είναι οι "δεξαμενές καθαρού έρματος" *(Clean Ballast Tanks)*. Πρόκειται για δεξαμενές φορτίου, οι οποίες μετατράπηκαν προσωρινά σε δεξαμενές μεταφοράς καθαρού έρματος, όμως οι αντίστοιχες σωληνώσεις και αντλίες των δεξαμενών αυτών παραμένουν στην εξυπηρέτηση του συστήματος φορτοεκφόρτωσης φορτίου, γι' αυτό και απαιτείται προσεκτικός καθαρισμός τους πριν από την τοποθέτηση καθαρού έρματος.

Οι δεξαμενές CBT στοχεύουν στην ελάττωση της ρύπανσης που προκαλείται από τις διαδικασίες ερματισμού και αφερματισμού. Μεγάλο πλεονέκτημά τους αποτελεί το χαμηλό τους κόστος, το οποίο οφείλεται κυρίως στο ότι δε χρειάζεται αλλαγή του συστήματος αντλιών και σωληνώσεων του πλοίου, αλλά και στο ότι δεν αχρηστεύεται διαθέσιμη χωρητικότητα του πλοίου αφού οι ίδιες δεξαμενές χρησιμοποιούνται εναλλακτικά για φορτίο και θαλασσινό έρμα.

Επειδή όμως το πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης δεν μπορούσε να περιοριστεί, ο IMO καθιέρωσε από το 1983 τις "ξεχωριστές δεξαμενές έρματος" (Segregated Ballast Tanks) που πρόκειται για δεξαμενές οι οποίες προορίζονται από την κατασκευή τους ειδικά για τη μεταφορά θαλασσινού έρματος. Ολόκληρο το κύκλωμα εξυπηρέτησής τους (αντλίες, σωληνώσεις, αντλιοστάσιο) είναι εντελώς ανεξάρτητο από το αντίστοιχο κύκλωμα φορτοεκφόρτωσης των δεξαμενών φορτίου και των καυσίμων, εκμηδενίζοντας έτσι τις πιθανότητες για ρύπανση κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ερματισμού και αφερματισμού.

Η εγκατάστασή τους προβλέπεται σε επιλεγμένες θέσεις (protective location), ώστε να παρέχεται προστασία του πλοίου και του φορτίου, σε περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης. Σύμφωνα με αυτή την τεχνική οι δεξαμενές SBT τοποθετούνται στις πλευρές ή στους διπλούς πυθμένες του πλοίου, παρέχοντας μία επιπλέον ασφάλεια.

Η χωρητικότητα των δεξαμενών αυτών καθορίζεται με τέτοιο τρόπο ώστε το πλοίο να μπορεί να ταξιδεύει με ασφάλεια και χωρίς να καταφεύγει στη χρησιμοποίηση των δεξαμενών

φορτίου για θαλασσινό έρμα (πλην της περίπτωσης εξαιρετικά δυσμενών καιρικών συνθηκών, οπότε πιθανόν να χρειαστεί επιπλέον έρμα). Μεγάλο πλεονέκτημα των δεξαμενών SBT ως προς τις CBT είναι η καθαρότητα που χαρακτηρίζει το κύκλωμά τους, με εξαφάνιση της πιθανότητας πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης λόγω αφερματισμού.

Ωστόσο δύο μεγάλα μειονεκτήματα οικονομικής φύσης μπορούν να χαρακτηρίσουν τη χρήση των SBT, δηλαδή:

(α) Προϋποθέτουν υψηλότατο κόστος μετασκευής λόγω εκτεταμένων εργασιών επί του πλοίου (λ.χ. μετατροπές δεξαμενών, τοποθετήσεις σωληνώσεων, αγορές νέων αντλιών). Άλλωστε λίγο πριν την καθιέρωσή τους, δεν είχαν γίνει αποδεκτές κυρίως από χώρες με μεγάλους στόλους ανεξάρτητων ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων π.χ. Ελλάδα, Νορβηγία, Δανία, διότι δε γνώριζαν εάν θα γινόταν απόσβεση του πρόσθετου κόστους.

Γι' αυτούς τους λόγους έγινε αναγκαία από την αρχή η διαφοροποίηση στην εφαρμογή του συστήματος, ανάλογα με την ηλικία και τη χωρητικότητα των πλοίων. Αυτό γιατί πλοία μεγάλης χωρητικότητας ή και μικρής ηλικίας έχουν συνήθως μεγαλύτερες δυνατότητες για απόσβεση του κόστους μετατροπής από αντίστοιχα πλοία μικρής χωρητικότητας ή και μεγάλης ηλικίας.

(β) Περιορίζουν σοβαρά τη διαθέσιμη χωρητικότητα του πλοίου σε κόρους καθαρής χωρητικότητας, αφού αφαιρούν σημαντικό τμήμα από τις ήδη υπάρχουσες δεξαμενές φορτίου. Ωστόσο, επειδή η εφαρμογή του συστήματος πλήττει εξίσου όλους τους πλοιοκτήτες, το πρόβλημα παραμένει στη σύγκριση των πλοίων μεγάλης χωρητικότητας (που έχουν την υποχρέωση για εφαρμογή των SBT) με πλοία μικρής χωρητικότητας όπου δεν υπάρχει η αντίστοιχη υποχρέωση.

Είναι όμως αξιοσημείωτο το γεγονός ότι αρκετοί πλοιοκτήτες δεν αντέδρασαν έντονα αρνητικά στην ιδέα της καθιέρωσης των SBT, όταν το ζήτημα αντιμετωπίστηκε για πρώτη φορά αλλά και στη συζήτηση στη συνέχεια με τις εταιρίες πετρελαιοειδών παρά το σημαντικό χρηματικό κόστος που θα αναλάμβαναν (υπολογίζεται ένα αυξημένο κόστος κατασκευής ξεχωριστών δεξαμενών έρματος κατά 3-5%).

Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι το ζήτημα παρουσιάστηκε σε εποχή έντονης και μακροχρόνιας ναυτιλιακής κρίσης στις μεταφορές χύδην υγρών φορτίων, οπότε οποιοσδήποτε συλλογικός τεχνητός περιορισμός του διαθέσιμου καθαρού tonnage θα βελτίωνε την κατάσταση των εξαιρετικά χαμηλών ναύλων (πράγμα και το οποίο τελικά έγινε σε κάποιο βαθμό).

♦ Τεχνικά μέσα πλύσης δεξαμενών φορτίου

Η συνήθης πρακτική που εφαρμοζόταν μέχρι τη δεκαετία του 1970 για τον καθαρισμό τους με σκοπό να φορτωθεί νέο φορτίο, αφορούσε την πλύση αυτών με θαλασσινό νερό, η οποία καλείται μέθοδος Butterworth, με άμεση συνέπεια την απόρριψη των καταλοίπων φορτίου στη θάλασσα.

Η μέθοδος αυτή είναι ο παραδοσιακός τρόπος καθαρισμού των δεξαμενών φορτίου ενός δεξαμενόπλοιου και βασίζεται στη χρησιμοποίηση μίας περιστρεφόμενης δέσμης νερού, η οποία δημιουργείται χάρη σε ένα ειδικό μηχανισμό που μπαίνει στη δεξαμενή φορτίου από ανοίγματα στην οροφή της. Ως μέσο καθαρισμού χρησιμοποιείται το ζεστό νερό (στους 80 βαθμούς Κελσίου και πίεση στις 12 ατμόσφαιρες). Επιπλέον, σε ειδικές περιπτώσεις χρησιμοποιούνται και διαλυτικά για τον πλήρη καθαρισμό αντί για νερό, π.χ. καυστική σόδα. Η πλύση των δεξαμενών φορτίου με τη μέθοδο αυτή θεωρείται για τα σημερινά δεδομένα ως εξαιρετικά ρυπογόνα, γι' αυτό και εφαρμόζεται σε λίγες σχετικά περιπτώσεις.

Σήμερα, σύμφωνα με τη σύμβαση MARPOL, τα δεξαμενόπλοια είναι εφοδιασμένα με το σύστημα *Crude Oil Washing* (COW), δηλαδή την πλύση των δεξαμενών με φορτίο (αργό πετρέλαιο). Οι εργασίες και τα πειράματα των εταιριών εκμετάλλευσης πετρελαιοειδών έδειξαν ότι το αργό πετρέλαιο ήταν ένας καλός διαλύτης και μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως μέσο πλύσης.

Σύμφωνα με το σύστημα COW κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης τμήμα του εξερχόμενου φορτίου επανέρχεται σε κρουνούς υψηλής πίεσης που στοχεύουν βαθμιαία όλα τα εσωτερικά ελάσματα

των δεξαμενών φορτίου. Έτσι αφαιρούνται τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα που απομένουν εκεί μετά την εκφόρτωση του πετρελαίου και εξέρχονται με το φορτίο. Τα πλεονεκτήματα αυτής της μεθόδου είναι τα εξής:

(α) *Αύξηση της παραδιδόμενης ποσότητας πετρελαίου.* Σχεδόν όλα τα υπολείμματα του φορτίου εκφορτώνονται μαζί με το φορτίο, εφόσον το σύστημα COW εκτελείται κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης και το παραδιδόμενο πετρέλαιο επαναφέρεται στη φυσική κατάσταση που φορτώθηκε και δεν υπάρχουν σε αυτό σημαντικές ποσότητες νερού (υπολογίζεται ότι με αυτή τη μέθοδο περίπου το 70-80% των υπολειμμάτων πετρελαίου μπορεί να αποδοθεί στους τερματικούς σταθμούς και τα λιμάνια).

(β) *Μείωση της ρύπανσης.* Το σύστημα αποδεικνύεται αρκετά αποτελεσματικό στην καταπολέμηση της λειτουργικής ρύπανσης αφού ελάχιστα κατάλοιπα φορτίου παραμένουν στις δεξαμενές για να αναμιχθούν με το θαλασσινό έρμα.

(γ) *Αύξηση της μεταφορικής ικανότητας.* Εάν τα κατάλοιπα φορτίου παραμείνουν στις δεξαμενές ενός δεξαμενόπλοιου θα αυξηθούν ύστερα από ορισμένα ταξίδια, με συνέπεια τη μείωση της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου. Με τη μέθοδο COW μειώνονται περίπου 4 φορές οι ποσότητες των καταλοίπων που απομένουν στις δεξαμενές.

Αντίθετα, τα μειονεκτήματα του συστήματος COW είναι τα εξής:

(α) *Υψηλό κόστος.* Η εγκατάσταση του συστήματος συνεπάγεται σημαντική οικονομική δαπάνη για τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια αλλά και πρόσθετα έξοδα συντήρησής του. Άλλωστε, όταν παρουσιάστηκε από τις εταιρίες πετρελαιοειδών ως μέθοδος αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης και ως εναλλακτική λύση προς τις ξεχωριστές δεξαμενές έρματος (SBT) θεωρήθηκε οικονομικά μη επικερδές μέχρι την πρώτη κρίση πετρελαίου (1973).

(β) *Αύξηση του χρόνου εκφόρτωσης.* Ανεξάρτητα από τη χρήση του COW στη διαδικασία πλύσης των δεξαμενών, η λειτουργία του αυξάνει τη χρονική διάρκεια που απαιτείται για την εκφόρτωση του δεξαμενόπλοιου. Αυτός είναι και ο λόγος που απαιτεί υψηλά εκπαιδευμένο πλήρωμα για τη σωστή λειτουργία του συστήματος, διότι παρατηρείται πολλές φορές η εικόνα να ακολουθούνται πιο σύντομες πρακτικές με σκοπό να σωθεί χρόνος στο λιμάνι και αυτό έχει άμεσες συνέπειες στο θαλάσσιο περιβάλλον.

(γ) *Απαραίτητη συνύπαρξη του συστήματος αδρανούς αερίου.*

Το τελευταίο μειονέκτημα θα το αναλύσουμε με περισσότερη λεπτομέρεια. Το σύστημα αδρανούς αερίου (Inert Gas System) καθιερώθηκε με το πρωτόκολλο της σύμβασης SOLAS (1978), επειδή οι πολλές εκρήξεις που σημειώθηκαν σε πολλά δεξαμενόπλοια τις τελευταίες δεκαετίες, προκάλεσαν σημαντική ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον. Για να δημιουργηθεί πυρκαγιά ή έκρηξη σε ένα χώρο, όπως οι δεξαμενές φορτίου, πρέπει να συνυπάρχουν οξυγόνο πάνω από 11%, καύσιμη ύλη και πηγή ανάφλεξης (σπινθήρες, στατικός ηλεκτρισμός). Εάν εκλείψει ένα από τα τρία στοιχεία, δεν είναι δυνατόν να συμβεί έκρηξη.

Σύμφωνα με το σύστημα IGS μίγμα διαφόρων αδρανών αερίων από τα καυσαέρια της μηχανής του πλοίου ή της γεννήτριας παραγωγής αδρανούς αερίου (δηλαδή διοξείδιο του άνθρακα 12-14%, οξυγόνο 2-4%, διοξείδιο του θείου 0,2-0,3% και άζωτο 75-80%) διοχετεύεται στους χώρους των δεξαμενών φορτίου μετά από κατάλληλη επεξεργασία (πλύση, έλεγχο) στον πύργο καθαρισμού, κατά τη διάρκεια που αυτές πλένονται με το σύστημα COW. Με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται η μείωση του οξυγόνου της ατμόσφαιρας των δεξαμενών τυπικά σε ποσοστό κάτω από 8% (συνήθως για πρόσθετα μέτρα ασφάλειας γύρω στο 6%), δηλαδή σε όρια που δεν μπορεί να προκληθεί ανάφλεξη ή έκρηξη.

Για τη σωστή λειτουργία του συστήματος απαιτείται κατάλληλη εκπαίδευση του πληρώματος και διατήρησή του σε άριστη κατάσταση λειτουργίας. Πρέπει να τονιστεί ότι το σύστημα IGS προσφέρει προστασία μόνο στους κλειστούς χώρους των δεξαμενών και έτσι πρέπει να τηρούνται αυστηρά τα υπόλοιπα μέτρα ασφάλειας στο πλοίο. Το σύστημα IGS προσφέρει ασφάλεια στο πλοίο

κατά τη διάρκεια χρησιμοποίησης του συστήματος COW αλλά δεν είναι άμοιρο ρύπανσης. Καθώς τα καυσαέρια της μηχανής του πλοίου περνούν μέσα από τον πύργο καθαρισμού πολλά από αυτά π.χ. διοξείδιο του άνθρακα, υδρόθειο κ.λπ. ψύχονται και στέλνονται κατευθείαν στη θάλασσα ως ακατάλληλα για τους χώρους φορτίου. Έτσι προκαλείται μία μικρή αλλά σταθερή σε κάθε διαδικασία εκφόρτωσης ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

21.5. Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ελλάδα

Η εξαιρετικά σημαντική γεωγραφική θέση της Ελλάδας, δηλαδή από τη μία πλευρά οι διεθνείς θαλάσσιες πορείες με μεγάλη κυκλοφορία πλοίων, τα πολλά νησιά που είναι διασπαρμένα στα πελάγη της και το μεγάλο μήκος των ακτών της και από την άλλη πλευρά τα τουριστικά ενδιαφέροντα και η μεγάλη εμπορική ναυτιλία καθιστούν επιτακτική την ανάγκη για την υιοθέτηση μέτρων με σκοπό την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντός της.

Στον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο και ιδιαίτερα στους μεγάλους κόλπους, π.χ. Σαρωνικός, Παγασητικός, Αμβρακικός κ.λπ. οι βασικές αιτίες της θαλάσσιας ρύπανσης είναι η απόρριψη λυμάτων και αποβλήτων που προέρχονται από τη συγκέντρωση του πληθυσμού στα μεγάλα αστικά κέντρα ή τα λιμάνια, αλλά και η απόρριψη βιομηχανικών και χημικών αποβλήτων από τις διάφορες εγκαταστάσεις ξηράς που εδρεύουν πολύ κοντά στις ακτές, π.χ. ναυπηγεία, διυλιστήρια, βιομηχανίες τσιμέντου, αλουμινίου κ.λπ.

21.5.1. Νομοθετικά και διοικητικά μέτρα

Θα επιχειρήσουμε μία αναφορά στους κυριότερους νόμους (μαζί με τα προεδρικά διατάγματα και τις υπουργικές αποφάσεις όπου αυτό είναι αναγκαίο) με σειρά χρονικής εξέλιξης που έχουν άμεση σχέση με την προστασία του ελληνικού θαλάσσιου περιβάλλοντος:

(α) Νόμος 743/1977 που δεν αποτελεί κύρωση κάποιας διεθνούς σύμβασης αλλά εκδόθηκε βάσει του άρθρου 24 του Συντάγματος και του άρθρου XI της Σύμβασης OILPOL 1954. Με το νόμο αυτό που συνεπικουρείται από ένα αριθμό Υπουργικών Αποφάσεων γίνεται προσπάθεια για την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στην υφιστάμενη διεθνή νομοθεσία ενώ παράλληλα διευκολύνθηκε η κύρωση από την Ελλάδα της Σύμβασης MARPOL 73'78.

Η έκταση εφαρμογής του νόμου καθορίζεται με τα άρθρα 1 και 2 όπου δίνονται οι ορισμοί της ρύπανσης, των εγκαταστάσεων και σταθμών ευκολιών υποδοχής καταλοίπων, του πετρελαίου και των μιγμάτων του, των λυμάτων και των απορριμμάτων για την καλύτερη ερμηνεία των διατάξεων.

Συμπληρωματικά υπάρχουν οι Υπουργικές Αποφάσεις *181051/ 2079/14.12.78* "περί πινάκων ουσιών των οποίων απαγορεύεται η απόρριψη στην θάλασσα" και *181051/536/2.3.80* "περί των όρων και προϋποθέσεων ιδρύσεως και λειτουργίας χερσαίων ευκολιών υποδοχής και κατεργασίας πετρελαιοειδών καταλοίπων".

Επίσης γίνεται αναφορά στις προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν τα δεξαμενόπλοια και άλλων τύπων πλοία όταν καταπλέουν στους λιμένες, τις ακτές και τα χωρικά ύδατα. Οι διατάξεις του εφαρμόζονται και στις εγκαταστάσεις ξηράς που βρίσκονται κοντά στις ακτές για την αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας.
Ακόμη προβλέπονται μέτρα για τη δημιουργία σχεδίου άμεσης επέμβασης με την απαραίτητη τεχνική υποστήριξη σε περίπτωση ατυχήματος για την πρόληψη και καταστολή της ρύπανσης, δηλαδή οι *Υπουργικές Αποφάσεις 181051/559/31.3.80* "κανονισμός οργάνωσης και λειτουργίας περιφερειακών σταθμών καταπολέμησης της ρύπανσης" και *181051/1985/10.10.80* "περί καθορισμού προδιαγραφών χημικών και διασκορπιστικών ουσιών".

Η επιβολή κυρώσεων αφορά τα άρθρα 11-14 σχετικά με την αστική ευθύνη που προκύπτει σε βάρος νομικών ή φυσικών προσώπων που θεωρούνται υπεύθυνοι ρύπανσης, την αποκατάσταση των ζημιών που προκάλεσε η ρύπανση, τις ποινικές, διοικητικές και πειθαρχικές κυρώσεις, ενώ το άρθρο 18 ρυθμίζει τον τρόπο είσπραξης

και διάθεσης των επιβαλλόμενων προστίμων.

(β) Νόμος 855/1978 σχετικός με την κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση μαζί με τα πρωτόκολλα "περί προλήψεως ρυπάνσεως της Μεσογείου εκ της απορρίψεως ουσιών εκ των πλοίων και αεροσκαφών" και "περί συνεργασίας δια την καταπολέμησιν ρυπάνσεως της Μεσογείου εκ πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών σε περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης". Επίσης και ο **Νόμος 1634/86** που αφορά στην κύρωση των πρωτοκόλλων της Σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές (1980) και περί των ειδικά προστατευόμενων περιοχών της Μεσογείου (1982).

(γ) Νόμος 1269/1982 σχετικός με την κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία και του πρωτοκόλλου 1978. Οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις έγιναν αποδεκτές με τα Προεδρικά Διατάγματα 404/ 7.11.86 "διατάξεις αναφορών περιστατικών ρύπανσης με επιβλαβείς ουσίες", 254/89 και του 46/92 "σχετικά με την προσθήκη των κανονισμών 13ΣΤ και 13Ζ του παραρτήματος Ι της Δ.Σ. MARPOL".

Σχετικές με τον παραπάνω νόμο και οι *Υπουργικές Αποφάσεις 181053 900/83/19.4.83* "τεχνικές προδιαγραφές διαχωρισμού πετρελαίου/νερού και μετρητών περιεκτικότητας πετρελαίου", *181053/201/84* "τεχνικές προδιαγραφές συστήματος καθαρών δεξαμενών έρματος (CBT) πετρελαιοφόρων πλοίων", *181053/96/84* "λειτουργία και έλεγχος του συστήματος πλύσης των δεξαμενών φορτίου με αργό πετρέλαιο (COW)", *205/183571/87* και *195/183570/87* "καθιέρωση βιβλίου φορτίου και τύπου διεθνούς πιστοποιητικού πρόληψης της ρύπανσης από μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύμα", 3231.2/17/92 με την οποία καθορίστηκε ο τύπος του σχεδίου έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και οδηγίες για την εφαρμογή του στα πλοία".

(δ) Νόμος 1650/1986 "για την προστασία του περιβάλλοντος". Σκοπός του νόμου είναι η θέσπιση θεμελιωδών κανόνων και η καθιέρωση κριτηρίων και μηχανισμών για την προστασία του περιβάλλοντος. Ειδικότερα για το θαλάσσιο περιβάλλον αναφέρεται ως σκοπός η προστασία των ακτών των θαλασσών, των νησίδων και του βυθού αυτών ως φυσικών πόρων, ως στοιχείων οικοσυστημάτων και ως στοιχείων τοπίου.

Για την πλήρη ενεργοποίηση του νόμου, ιδιαίτερη σημασία φαίνεται να έχει η *Υπουργική Απόφαση 25.10.90* (ΦΕΚ 678/Β) μετά από απαίτηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συγκεκριμένα δημιουργείται ένα σύνολο κανόνων που προσδιορίζουν τις διαδικασίες έγκρισης για οποιοδήποτε νέο έργο (του δημοσίου ή του ιδιωτικού τομέα) που μπορεί να έχει επιπτώσεις στο περιβάλλον:

(α) Επιβάλλεται η σύναψη ειδικής περιβαλλοντικής μελέτης τόσο για τα έργα που πρόκειται να εκτελεστούν όσο και για αυτά που έχουν ήδη εκτελεστεί [σ' αυτή την περίπτωση δίνεται προθεσμία προσαρμογής του όλου έργου στις νέες απαιτήσεις περίπου τεσσάρων (4) ετών].

(β) Γίνεται προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας στις αντίστοιχες απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(γ) Όλες οι δραστηριότητες του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα χωρίζονται σε δύο κατηγορίες, δηλαδή στην πρώτη όπου υπάγονται ενενήντα (90) περίπου δραστηριότητες με σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον και στη δεύτερη όπου υπάγονται όλες οι υπόλοιπες δραστηριότητες, θεωρούμενες ότι έχουν ελάχιστες ή καθόλου περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Οι δραστηριότητες της πρώτης κατηγορίας είναι δυνατόν να ρυπάνουν τόσο την ξηρά όσο και το θαλάσσιο ή εν γένει το υδάτινο περιβάλλον. Επειδή στην Υπουργική Απόφαση δε διαχωρίζεται το πιθανό πεδίο της περιβαλλοντικής ζημιάς (ξηρά ή θάλασσα) θα επιχειρήσουμε μία κωδικοποίηση των δραστηριοτήτων της πρώτης κατηγορίας που θεωρούμε ότι είναι οι πιο σημαντικές και πιθανόν να προκαλέσουν άμεσες ζημιές στο θαλάσσιο περιβάλλον:

1. Διυλιστήρια αργού πετρελαίου,

2. Εγκαταστάσεις με αποκλειστικό σκοπό τη μόνιμη αποθήκευση ή οριστική διάθεση ραδιενεργών καταλοίπων,

3. Λιμένες θαλάσσιου εμπορίου καθώς και πλωτές οδοί και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας για τα πλοία με εκτόπισμα μεγαλύτερο των 1.350 τόνων,

4. Εγκαταστάσεις διάθεσης αποβλήτων, τοξικών και επικίνδυνων ουσιών με αποτέφρωση, χημική κατεργασία ή εναπόθεση στη γη,

5. Ιχθυοτροφεία και ιχθυο-γεννητικοί σταθμοί,

6. Ανάκτηση εδαφών στη θάλασσα,

7. Άντληση πετρελαίου και φυσικού αερίου,

8. Ναυπηγεία,

9. Εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαίου, πε τροχημικών και χημικών προϊόντων,

10. Κατασκευή λιμανιών στα οποία περιλαμβάνονται και αλιευτικά λιμάνια,

11. Εγκαταστάσεις πετρελαιαγωγών και αγωγών αερίου,

12. Μαρίνες σκαφών αναψυχής,

13. Διαλυτήρια πλοίων.

(ε) Νόμος 2252/94 (ΦΕΚ 192Α'/18.11.94) που πρόκειται για την κύρωση της διεθνούς σύμβασης του ΙΜΟ για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο, (OPRC 1990) αλλά και άλλες διατάξεις.

Ο νόμος αυτός προβλέπει ότι κάθε πλοίο θα είναι εφοδιασμένο με σχέδια έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση της ρύπανσης, ενώ κάθε κράτος-μέλος της σύμβασης υποχρεούται να καθιερώσει ένα εθνικό σύστημα για την άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση των περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο.

Παράλληλα, οι Λιμενικές Αρχές εσωτερικού είναι υπεύθυνες για την κατάρτιση, τροποποίηση, συμπλήρωση και εφαρμογή των περιφερειακών σχεδίων έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο ή άλλες επιβλαβείς ουσίες στην περιοχή ευθύνης τους.

Παράλληλα ο κανονισμός 26 του 1ου παραρτήματος της σύμβασης MARPOL απαιτεί όλα τα πλοία να διαθέτουν σχέδια αντιμετώπισης έκτακτου περιστατικού πετρελαϊκής ρύπανσης (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan - SOPEP), όπως ακριβώς απαιτεί η σύμβαση OPRC και στοχεύει στην έγκαιρη και αποτελεσματική κινητοποίηση της εταιρίας και του πλοίου στις περιπτώσεις πιθανής ή πραγματικής διαρροής πετρελαίου που προκαλείται είτε από ένα ατύχημα είτε από τις λειτουργικές απορρίψεις.

Το SOPEP πρέπει να περιέχει τις διαδικασίες που θα ακολουθηθούν από τον πλοίαρχο ή άλλα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα για την αναφορά του περιστατικού ρύπανσης, τον κατάλογο αρχών ή προσώπων που πρέπει να ειδοποιηθούν σε περίπτωση περιστατικού πετρελαϊκής ρύπανσης, τη λεπτομερή καταγραφή των ενεργειών που θα διενεργηθούν από το πλήρωμα για τον έλεγχο ή τη μείωση της ρύπανσης και τις διαδικασίες και επαφές για το συντονισμό της επιχείρησης καταστολής της ρύπανσης με τις εθνικές και τοπικές αρχές.

Το σχέδιο θα περιλαμβάνει τις διαδικασίες και τα μέτρα για την απομάκρυνση του πετρελαίου που διέρρευσε στη θάλασσα ή συγκρατήθηκε στο κατάστρωμα του πλοίου, οι οποίες γίνονται είτε χρησιμοποιώντας τον εξοπλισμό που διαθέτει το πλοίο, είτε με τη μίσθωση ιδιωτικής εταιρίας που ειδικεύεται στην απορρύπανση μίας περιοχής.

Επίσης, στο σχέδιο πρέπει να αναφέρεται με λεπτομέρεια η διενέργεια γυμνασίων και εκπαίδευσης του πληρώματος και του προσωπικού της εταιρίας που επιλαμβάνονται της αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης. Συγκεκριμένα για τα Ελληνικής σημαίας πλοία (δεξαμενόπλοια πάνω από 150 κ.ο.χ. και όλα τα άλλα πλοία πάνω από 400 κ.ο.χ.) απαιτούνται τα εξής γυμνάσια: (α) γυμνάσιο αναφορών, (β) γυμνάσιο αντιμετώπισης λειτουργικής ρύπανσης, (γ) γυμνάσιο αντιμετώπισης ρύπανσης από ατύχημα, (δ) τήρηση αρχείου γυμνασίων και αξιολόγησή τους.

21.5.2. Περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης στον Ελληνικό χώρο

Επειδή η θέση της Ελλάδας βρίσκεται στο ανατολικό σημείο της Μεσογείου αποτελεί ενδιάμεσο σταθμό των κυριότερων εμπορικών οδών μεταφοράς πετρελαίου από τις χώρες της Μέσης Ανατολής και της Βόρειας Αφρικής προς τα υπόλοιπα λιμάνια της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Η Ελλάδα με τη σειρά της προμηθεύεται πετρέλαιο κυρίως από τις χώρες της Βόρειας Αφρικής, ενώ τα κυριότερα λιμάνια εκφόρτωσης βρίσκονται στην ευρύτερη παράκτια ζώνη των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης αλλά και σ' ορισμένες άλλες περιοχές π.χ. νότια Κρήτη, νότιος Ευβοϊκός, Καβάλα - Θάσος κ.λπ.

Όπως είναι φυσικό η θαλάσσια διακίνηση των φορτίων πετρελαίου στα Ελληνικά ύδατα αναγκαστικά προκαλεί και εστίες θαλάσσιας ρύπανσης. Ειδικά σε περιοχές που διασχίζουν οι διεθνείς θαλάσσιες πορείες εμφανίζονται τα μεγαλύτερα ποσοστά ρύπανσης από πετρελαιοειδή τα τελευταία χρόνια. Οι περιοχές αυτές είναι:

(α) νότια της Πελοποννήσου και συγκεκριμένα ανάμεσα στα ακρωτήρια Ταίναρο και Μαλέας και το νησί των Αντικυθήρων, λόγω της συχνής διέλευσης πλοίων προς τη δυτική Μεσόγειο,

(β) μεταξύ των Κυκλάδων και των νησιών του βορειο-ανατολικού Αιγαίου, με πορεία προς τα στενά των Δαρδανελίων,

(γ) στο δίαυλο Κέας και Μακρονήσου, όπου έχουν εντοπιστεί πολλά μικρά περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης, (πολλά από τα Ελληνικά νησιά βρίσκονται στον άξονα μεταφοράς πετρελαίου προς την Αττική και τη βόρεια Ελλάδα από τα λιμάνια της βόρειας Αφρικής και της Εγγύς Ανατολής),

(δ) στις πορείες προς τα Δωδεκάνησα και ανάμεσα στα νησιά των Κυκλάδων. Συχνά όμως σ' αυτή την περιοχή υπάρχουν δυνατότητες άμεσης απορρύπανσης διότι συνεισφέρει η αυτοδιάλυση λόγω των ευνοϊκών ανέμων ή των ρευμάτων ή και λόγω του είδους της ρύπανσης,

(ε) επίσης, διαρροή πετρελαίου (από λειτουργικές διαδικασίες) έχει εντοπιστεί σ' ορισμένες μαρίνες π.χ. Φλοίσβος, Ζέα, Γλυφάδα, Βουλιαγμένη με κυριότερη πηγή τα σκάφη αναψυχής και τα μικρά επιβατηγά πλοία.

Όμως οι μορφολογικές ιδιαιτερότητες των Ελληνικών ακτών αυξάνουν τα αποτελέσματα ενός ατυχήματος δεξαμενόπλοιου ή των συνεχών απορρίψεων των καταλοίπων από τα εμπορικά πλοία σε σχέση με την ανοιχτή θάλασσα που οι συνέπειες είναι μόνο επιφανειακές (έχει παρατηρηθεί κάποια μείωση στους πληθυσμούς των θαλάσσιων πτηνών και στο πλαγκτόν ενώ δεν έχει εντοπιστεί σχετική θνησιμότητα στα θηλαστικά).

Με άλλα λόγια, η δημιουργία και συγκέντρωση των πετρελαιοκηλίδων κοντά στις ακτές αποτελεί σημαντική απειλή για τα τοπικά οικοσυστήματα. Οι βραχώδεις παραλίες, οι παραλίες που εμφανίζουν φαινόμενα παλίρροιας και οι ακτές με λεπτή άμμο κατά κανόνα καθαρίζονται ευκολότερα από τις ακτές με παχιά άμμο. Στις τελευταίες απαιτείται η χρήση εξειδικευμένου εξοπλισμού (φράγματα, εξαεριστήρες, αντλίες, μηχανήματα διαχωρισμού κ.λπ.) και, εφόσον δεν υπάρξουν τα επιθυμητά αποτελέσματα, κρίνεται αναγκαία η χρήση χημικών ουσιών, διότι υπάρχει πάντα ο κίνδυνος να ζημιωθεί το περιβάλλον.

Υπολογίζεται ότι 3.320.000 τόνοι πετρελαίου απορρίπτονται κάθε χρόνο στη θάλασσα. Στη Μεσόγειο θάλασσα οι εκτιμήσεις κυμαίνονται από 500.000 - 1.700.000 τόνους το χρόνο με πιο πιθανή τιμή τους 650.000 τόνους. Από αυτούς 300.000 τόνοι προέρχονται από τα εμπορικά πλοία.

Αντίστοιχα στα Ελληνικά ύδατα οι εκχύσεις πετρελαίου ξεπερνούν τους 100.000 τόνους, από τους οποίους το 80% προκαλείται από τα δεξαμενόπλοια. Συγκεκριμένα στις ελληνικές θάλασσες έχουμε τις εξής ποσότητες: (α) *Αιγαίο*: 25.000 - 60.000 τόνοι/χρόνο, (β) *Ιόνιο*: 10.000 - 30.000 τόνοι/χρόνο, (γ) *Λιβυκό*: 35.000 τόνοι/χρόνο, *Σύνολο*: 70.000 -125.000 τόνοι/χρόνο, δηλαδή 10% με 20% του συνολικού πετρελαίου που εκτιμάται ότι απορρίπτεται στη Μεσόγειο. Το πρόβλημα παρουσιάζεται διογκωμένο στους κλειστούς και βεβαρυμένους κόλπους π.χ. Σαρωνικός, Θερμαϊκός, όπου έχουν διαταραχθεί αισθητά τα θαλάσσια οικοσυστήματα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5. Ατυχήματα εμπορικών πλοίων και λειτουργικές απορρίψεις πετρελαίου στις ελληνικές θάλασσες

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΕΤΟΣ	ΑΙΤΙΟ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ (σε τόνους)
Trader	1972	Διαρροή καυσίμων και βύθιση	34.000
Conocoltalia	1973	Καθαρισμός αντλιών φόρτωσης	500
Chrissi	1978	Σύγκρουση κοντά στην Ψυτάλλεια	1900
Messiniaki Frontis	1979	Βύθιση νότια της Κρήτης	35.000
Irenes Serenade	1980	Έκρηξη και βύθιση στην Πύλο	103.000
Worthy	1990	Διαρροή κατά τον ερματισμό	700
Nafkratis	1990	Διαρροή καυσίμων	;
Aida	1990	Διαρροή πετρελαίου	;
Happy Leader	1990	Διαρροή φορτίου	1000
Geovi Chernomova	1992	Σύγκρουση δύο Ρωσικών πλοίων	2.000
Iliad	1993	Προσάραξη στην Πύλο	1.000
La Guardia	1994	Επαφή με πετρελαιαγωγό	800
Kriti Sea	1996	Διαρροή μαζούτ κατά τη φόρτωση	500
Aegean IV	1997	Διαρροή καυσίμων	;

ΠΗΓΗ: ΥΕΝ/ΔΠΘΠ 1998
ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ: Αλεξόπουλος Α. Β.

Παράλληλα, στην Ελλάδα εισάγονται περίπου 350.000 τόνοι χημικών προϊόντων σε ετήσια βάση από τους οποίους το 1/3 περίπου σε μορφή χύδην ενώ το υπόλοιπο σε συσκευασμένη μορφή. Το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα χημικά δεξαμενόπλοια είναι η διάθεση των καταλοίπων που προέρχονται από την πλύση των δεξαμενών, διότι σε λίγα λιμάνια υπάρχουν ευκολίες υποδοχής τέτοιας μορφής καταλοίπων, ενώ το κόστος παράδοσης είναι πολύ υψηλό. Όμως, η κατανάλωση χημικών προϊόντων στην Ελλάδα συνδέεται άμεσα με τους ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης και, επομένως, οι μεταφορές των φορτίων αυτών θα αυξάνονται συνεχώς.

Στον πίνακα 5. παρουσιάζονται οι σημαντικότερες απορρίψεις πετρελαίου στις Ελληνικές θάλασσες εξαιτίας των ατυχημάτων των δεξαμενόπλοιων.

21.6. Η κατάσταση της Μεσογείου Θάλασσας

Η Μεσόγειος θάλασσα αποτελεί μία ημίκλειστη λεκάνη, η οποία έχει έκταση 2,5 εκ. Km^2 με μέσο βάθος περίπου 1,5 Km και όγκο περίπου 3,7 εκ. Km^3. Οι οδοί επικοινωνίας με τον Ατλαντικό είναι το στενό του Γιβραλτάρ, με τη Μαύρη θάλασσα διαμέσου των στενών των Δαρδανελίων και με την Ερυθρά θάλασσα είναι η διώρυγα του Σουέζ.

Η γεω-μορφολογική ανομοιομορφία, π.χ. βραχώδεις ακτές στις βόρειες παράκτιες περιοχές, τεράστιες εκτάσεις ερήμου στις χώρες της νότιας παράκτιας ζώνης, αποτελεί σημαντικό παράγοντα των οικολογικών συνθηκών της περιοχής. Η θερμοκρασία των νερών της εξαρτάται από το βάθος, π.χ. στα 200μ. ανέρχεται στους 12°C, στα 400-500μ. παρατηρείται μία μικρή μείωση, ενώ σε βάθη μεγαλύτερα των 500 μ. η θερμοκρασία παραμένει σταθερή.

Η Μεσόγειος αποτελεί μία κλιματολογικά μεταβλητή περιοχή με ξηρό κλίμα στα βόρεια και εξαιρετικά υγρό κλίμα στις νότιες περιοχές. Οι επιφανειακοί άνεμοι πνέουν γενικά από βόρειες και δυτικές κατευθύνσεις. Ο συνδυασμός ξηρών ανέμων και θερμών ημερών (καλοκαιρινή περίοδος), φαινόμενο που διαρκεί 250 ημέρες τον χρόνο, παράγει ένα σημαντικό επίπεδο εξάτμισης σ' όλη την επιφάνεια της Μεσογείου θάλασσας.

Σημαντικός παράγοντας ρύπανσης στη Μεσόγειο είναι τα *βαρέα μέταλλα* και ειδικά εκείνα που έχουν ειδικό βάρος μεγαλύτερο από αυτό του σιδήρου (π.χ. μαγγάνιο, ψευδάργυρος, μόλυβδος κ.λπ.). Οι συγκεντρώσεις αυτών των ιχνοστοιχείων σε μεγάλες ποσότητες θεωρούνται βλαβερές όχι μόνο για το θαλάσσιο οικοσύστημα αλλά και για τον ίδιο τον άνθρωπο διαμέσου της τροφικής αλυσίδας. Το μεγαλύτερο πρόβλημα συγκέντρωσης βαρέων μετάλλων εμφανίζεται κοντά στις παράκτιες περιοχές, εκεί που εκβάλλουν ποταμοί, χύνονται βιομηχανικά απόβλητα και υπάρχει απελευθέρωση μεγάλων ποσοτήτων από τα ιζήματα με διάφορες χημικές διεργασίες.

Ένας άλλος εξίσου σημαντικός παράγοντας ρύπανσης είναι οι *χλωριωμένοι υδρογονάνθρακες* που αποτελούν ενώσεις υδρογόνου με χλώριο, ή βρώμιο ή φθόριο ή ιώδιο. Οι συγκεντρώσεις αυτών των στοιχείων αυξάνονται από τα ανατολικά προς τα δυτικά λόγω της αυξημένης εκβιομηχάνισης των περιοχών της δυτικής Μεσογείου. Επίσης, σημαντικά ποσοστά αυτών των στοιχείων εμφανίζονται σε περιοχές που εκχύνονται αστικά λύματα, π.χ. Αθήνα, Νίκαια, Νάπολη κ.λπ.

Η ρύπανση από *υδρογονάνθρακες πετρελαίου* αγγίζει τους 650.000 τόνους περίπου σε ετήσια βάση, ποσότητα που αποτελεί το 1/5 του παγκόσμιου συνόλου που καταλήγει στο θαλάσσιο περιβάλλον. Τα υψηλότερα επίπεδα συγκεντρώσεων βρίσκονται στις ακτές της Αφρικής λόγω της συχνής κυκλοφορίας των δεξαμενόπλοιων και των λιμένων που φορτώνεται πετρέλαιο. Στην ανατολική Μεσόγειο παρατηρούνται συγκεντρώσεις πίσσας, κυρίως εξαιτίας των επιφανειακών ρευμάτων, τόσο στις ακτές όσο και στην ανοιχτή θάλασσα.

Επίσης, στο Μεσογειακό θαλάσσιο χώρο υπάρχει συγκέντρωση *ραδιενεργών στοιχείων* που προέρχονται κατά κύριο λόγο από τις πυρηνικές δοκιμές, ιδίως στις βόρειες περιοχές κατά μήκος των μεγάλων ποταμών. Το πυρηνικό ατύχημα του "Τσέρνομπιλ" (1986) είχε σαν αποτέλεσμα την επίπτωση ενός σημαντικού ραδιενεργού φορτίου στη Μεσόγειο.

Η μικροβιολογική επιβάρυνση των νερών της Μεσογείου, των περιοχών αλιείας μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τη δημόσια υγεία διαμέσου της κατανάλωσης ψαριών μολυσμένων με *παθογόνους μικροοργανισμούς*. Η κύρια πηγή εισόδου παθογόνων οργανισμών στη Μεσόγειο είναι η έκχυση αστικών λυμάτων χωρίς να έχει προηγηθεί βιολογικός καθαρισμός τους, με αποτέλεσμα μόνο το 25% των ακτών της Μεσογείου να θεωρούνται κατάλληλες για κολύμβηση, ενώ σταδιακά όλο και περισσότερες περιοχές ιχθυοκαλλιεργειών να θεωρούνται ακατάλληλες.

Ο *ευτροφισμός* στη Μεσόγειο εμφανίζεται κυρίως κοντά στις εκβολές ποταμών και στους αγωγούς αποχετευτικού δικτύου. Το πρόβλημα γίνεται μεγαλύτερο κατά τους θερινούς μήνες εξαιτίας της στρωματοποίησης των επιφανειακών υδάτων που δεν επιτρέπει την καλύτερη οξυγόνωση της θάλασσας. Το φαινόμενο του ευτροφισμού εμφανίζεται συχνά στη βόρεια Αδριατική, στον

ΠΙΝΑΚΑΣ 6. Οι σημαντικότερες απορρίψεις πετρελαίου στη Μεσόγειο από τα εμπορικά πλοία κατά την περίοδο 1981–1997.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	Ποσότητα (τόνοι)
12/07/81	Genoa – Ιταλία	HAKUYOH MARU	197
19/10/84	Izmir – Τουρκία	FAHIRE GUNERI	565
21/03/85	Messina – Ιταλία	PATMOS	700
04/05/87	Ασπρόπυργος	RABIGH BAY III	500
21/10/88	Πειραιάς	JUPITER	491
19/11/88	Ashdod – Ισραήλ	BILKUR	200
25/02/89	Bakar – Σερβία	BABA GURGUR	260
30/03/89	Sidi kerir – Αίγυπτος	ESSO PICARDIE	300
22/11/89	Ρόδος	THEOSKEPASTI	120
28/12/89	Marsascala – Μάλτα	NERONE	500
21/09/90	Jounieh – Λίβανος	FIONA	246
10/11/91	Almeria– Ισπανία	SVANGEN	180
27/01/92	Haifa – Ισραήλ	(BARGE)	150
14/04/92	Sidi kerir - Αίγυπτος	OLYMPIC STAR	200
24/04/92	Κερατσίνι	MASON LYKES	277
27/10/92	Port Said – Αίγυπτος	SOHEIR	350
09/10/93	Σφακτηρία	ILIAD	287
01/10/94	Ασπρόπυργος	LA GUARDIA	400
21/10/97	Χίος	BLACK SEA T.	180
28/1 0/97	Ακρωτήριο Παππάς	SERIFOS	800
07/12/97	Ύδρα	CELTIC WARRIOR	115
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΠΟ 100 ΕΩΣ 1000 ΤΟΝΟΥΣ			
14/08/90	Βόλος	VASILIOS V	1000
10/04/91	Livorno – Ιταλία	MOBY PRINCE	2400
03/05/92	Σκύρος	CHERNOMORYA	1500 +
17/08/93	Toulon – Γαλλία	LYRIA	2000
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΠΟ 1000 ΕΩΣ 5000 ΤΟΝΟΥΣ			
31/03/81	Tarragona –Ισπανία	C. CAMBANOS	18000
06/08/90	Γιβραλτάρ	SEA SPIRIT	12200
11/04/91	Genova –Ιταλία	HAVEN	10000 +
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΠΟ 10.000 ΤΟΝΟΥΣ ΚΑΙ ΑΝΩ			

ΠΗΓΗ: REMPEC 1999.

ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ: Αλεξόπουλος Α.Β.

κόλπο "Ισμίρ", στον κόλπο της Ελευσίνας κ.λπ., όπου η εισαγωγή αστικών και βιομηχανικών λυμάτων υπερβαίνει την ανανέωση των υδάτων με τα νερά της ανοιχτής θάλασσας.

Όσον αφορά τα *απορρίμματα* (π.χ. μεταλλικά αντικείμενα, υπολείμματα τροφών, γυάλινα αντικείμενα, υλικά συσκευασίας κ.λπ.), η αύξηση της ποσότητάς τους κατά την τελευταία δεκαετία (ύστερα από την ευρεία χρήση πλαστικών υλών), δημιούργησε το πρόβλημα της διάθεσής τους στο θαλάσσιο χώρο. Στα παραπάνω συμβάλλει και ο τουρισμός. Ειδικά στη Μεσόγειο σημαντικό ρόλο στην κατανομή των απορριμμάτων στο θαλάσσιο περιβάλλον έχουν ο βαθμός αστικοποίησης των παράκτιων περιοχών, η απόσταση της παράκτιας ζώνης από τις πορείες των πλοίων και οι φυσικές δυνάμεις π.χ. ρεύματα, άνεμοι, παλίρροιες που καθορίζουν την τύχη των απορριμμάτων.

Τέλος, τα τελευταία χρόνια γίνονται μελέτες για την *ατμοσφαιρική μεταφορά ρύπων* από την ξηρά στο θαλάσσιο περιβάλλον της Μεσογείου. Τα βαρέα μέταλλα, οι υδρογονάνθρακες πετρελαίου και οι παθογόνοι οργανισμοί είναι δυνατόν να μεταφερθούν διαμέσου της ατμόσφαιρας. Επίσης, υλικά όπως η άμμος της Σαχάρας και διάφορα άλλα αιωρούμενα σωματίδια που προέρχονται από τις εκρήξεις ηφαιστείων, εισέρχονται στη Μεσόγειο διαμέσου της ατμόσφαιρας.

Για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση υπάρχει η περιφερειακή *σύμβαση της Βαρκελώνης* (1976) μαζί με τα 5 πρωτόκολλά της τα οποία αφορούν ειδικές μορφές θαλάσσιας ρύπανσης:

- Απορρίψεις από Πλοία και Αεροπλάνα (σε ισχύ από 18/2/1978),
- Έκτακτα Περιστατικά λόγω Πετρελαιοκηλίδων (σε ισχύ από 12/2/1978),
- Χερσαίες Πηγές Ρύπανσης (σε ισχύ από 17/5/1980),
- Ειδικά Προστατευόμενες Περιοχές (σε ισχύ από 2/4/1982),
- Εξόρυξη και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας και του βυθού των θαλασσών (1995).

Άμεση προτεραιότητα δόθηκε στη σωστή εκτίμηση της κατάστασης της θαλάσσιας περιοχής της Μεσογείου και τον προσδιορισμό των επιμέρους προβλημάτων και επομένως υιοθετήθηκε το Μεσογειακό πρόγραμμα για τη Ρύπανση, Παρακολούθηση και Έρευνα (MEDPOL), το οποίο αποτελείται από 5 μεγάλα περιφερειακά προγράμματα:

(1) Γαλάζιο Σχέδιο (Blue Plan) με κέντρο τη Γαλλία,

(2) Πρόγραμμα Ενεργειών Προτεραιότητας (PAP) με κέντρο τη Γιουγκοσλαβία,

(3) MEDPOL με κέντρο την Αθήνα,

(4) Πρόγραμμα για την Καταπολέμηση των Πετρελαιοκηλίδων (ROCC) με κέντρο τη Μάλτα, και

(5) Πρόγραμμα για την Προστασία των Ευαίσθητων Παρακτίων και Θαλάσσιων Βιότοπων (SPA) με κέντρο την Τύνιδα.

Ειδικότερα για την Ελλάδα, το πρόγραμμα MEDPOL προβλέπει κατά προτεραιότητα, την προστασία δεκαέξι (16) ιστορικών περιοχών: Αθήνα, Κέρκυρα, Κρήτη, Δήλος, Δελφοί, Επίδαυρος και Ναύπλιο, Άθως, Μυκήνες και Τίρυνθα, Μιστράς, Ολυμπία, Πάρος με τα Λατομεία της, Ρόδος, Θεσσαλονίκη, Σάμος, Σαντορίνη, Θάσος με τα Λατομεία της.

Στον πίνακα 6. παρουσιάζονται οι σημαντικότερες απορρίψεις πετρελαίου στη Μεσόγειο από τα εμπορικά πλοία κατά την περίοδο 1981 - 1997.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ρύπανση της θάλασσας διαταράσσει το θαλάσσιο οικοσύστημα, θέτει σε κίνδυνο την ανθρώπινη υγεία και προκαλεί ανυπέρβλητα εμπόδια στις θαλάσσιες δραστηριότητες. Η ρύπανση προέρχεται από ναυτιλιακές δραστηριότητες, από απορρίψεις, από χερσαίες πηγές, από την εξόρυξη και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας και του διεθνούς βυθού και από την ατμόσφαιρα. Είναι ένα σημαντικό πρόβλημα που απασχολεί όχι μόνο τα κράτη, αλλά και τη διεθνή κοινότητα. Σε κρατικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο, καταβάλλονται προσπάθειες πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης. Σημαντική είναι η σύμβαση MARPOL του IMO. Ιδιαίτερα μετά από μεγάλα ναυτικά ατυχήματα, από τα οποία προκλήθηκε εκτεταμένη ρύπανση

της θάλασσας και των ακτών, θεσπίζονται από τους Διεθνείς Οργανισμούς αυστηροί κανόνες.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Τι είναι θαλάσσια ρύπανση;
2. Αναφέρετε τις περιπτώσεις ρύπανσης της θάλασσας από ναυτιλιακές δραστηριότητες.
3. Αναφέρετε τις χερσαίες πηγές της θαλάσσιας ρύπανσης.
4. Σε ποιες περιπτώσεις ρυπαίνεται η θάλασσα από την ατμόσφαιρα;
5. Τι είναι η MARPOL;
6. Τι είναι οι σταθμοί υποδοχής καταλοίπων;
7. Αναφέρετε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης στον ελληνικό χώρο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

1. "American Practical Navigation" (Vol. I. Part Six "Oceanography - Pub. No9) (Vol. I. PART SIX "OCEANOGRAPHY - Pub. No9) μετάφρ. Ι. Ζαφειρόπουλου, Ωκεανογραφία, Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα 1987
2. Van Loon H. W., Η Ιστορία της Ναυτιλίας - Από το 5.000 π.Χ. μέχρι σήμερα, εκδ. Χρυσαυγή
3. Αθηναίος Ε., Θαλάσσια Περιήγηση, Αθήνα 1979
4. Αλεξίου Α., Νέα Παγκόσμια Γεωγραφία
5. Ασημομύτης, Ι., Τα πιστοποιητικά του πλοίου και η διατήρησή τους
6. Βλάχος Γ.Π.- Αλεξόπουλος Α.Β., Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική, εκδ. Σταμούλη, 1996
7. Βλάχος Γ.Π.- Αλεξόπουλος Α.Β., Τεχνικο-οικονομικές απόψεις της θαλάσσιας διακίνησης των αγαθών και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, εκδ. Σταμούλη, 1995
8. Γεωργακόπουλου-Λοϊζίδη, Ελληνική Οικονομία, Αθήνα 1993
9. Γουλιέλμος Α., Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, εκδ. Α. Σταμούλη, Αθήνα- Πειραιάς 1993
10. Γουλιέλμος Α., Διοίκηση και Οργάνωση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, εκδ. Α. Σταμούλη, Αθήνα-Πειραιάς 1994
11. Δανιήλ Γ., Στοιχεία Ναυτικών Μηχανών, Ίδρυμα Ευγενίδου
12. Δελούκας Ν., Ναυτικό Δίκαιο, Αθήνα 1979
13. Ε.Ε.Μ.Φ.Π., Τάσεις και εξελίξεις στη μεσογειακή εμπορική ναυτιλία, Πειραιάς 1988
14. Ε.Σ.Υ.Ε., Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας 1995, Αθήνα 1999
15. Εθνική Τράπεζα Ελλάδος, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία
16. Κ.Ε.Π.Ε., Εμπορική Ναυτιλία 1988 - 1992
17. Κάλλια-Αντωνίου Α., Ελληνική και Κοινοτική Νομοθεσία για την προστασία του περιβάλλοντος, εκδ. Σάκκουλα, 1989
18. Καμβύσης Δ., Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Αθήνα 1982
19. Κανονισμός Λιμένα Πειραιά
20. Κόνσολα Ν., Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική, Αθήνα 1983
21. Κοντογιάννη, Ναυτική Γεωγραφία, Αθήνα 1970
22. Κοτίτσας Μ., Λογιστική Διαχείριση και Οικονομικά της Ναυτιλίας, Πειραιάς 1987.
23. Κωστόπουλου-Κωτουλόπουλου, Γεωγραφία, Αθήνα 1991
24. Κωτσάκη Δ., Χασάπη Κ., Κοσμογραφία, 1979
25. Κώττης Γ., Οικονομική της Προστασίας του Περιβάλλοντος, εκδ. Παπαζήση, 1994
26. Λαιμός Α., Ναυτικά Θέματα, Αθήνα 1974
27. Λαιμός Α., Πονήματα, Αθήνα 1964
28. Λαιμός Α., Το Ναυτικό του Γένους των Ελλήνων, Αθήνα 1969
29. Λυμπεράκη Α., Σημειώσεις Πολιτικής και Οικονομικής Γεωγραφίας, Αθήνα 1993
30. Μαργέτης Δ. - Αθανασούλιας Σπ., Η Φόρτωση και η Στοιβασία των Φορτίων

31. Μεταξάς Β., Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής, Πειραιάς 1988
32. Μητρόπουλος Ε., Κατηγορίες και Σύγχρονοι Τύποι Εμπορικών Πλοίων, εκδ. Σταυριδάκη, 1984
33. Μητρόπουλος Ε., Ναυτιλιακή και Οικονομική Πολιτική
34. Μοίρα Πολ. - Μυλωνόπουλος Δημ., Ναυτιλιακή Οικονομική Γεωγραφία, Πειραιάς, 1996
35. Μορφοβασίλης Δ., Διεθνές Εμπόριο, Αθήνα 1991
36. Μυλωνόπουλος Δημ. Η Απαγόρευση του απόπλου των πλοίων, Αθήνα 1991
37. Μυλωνόπουλος Δημ., Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις, εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 1999
38. Μυλωνόπουλος Δημ., Ναυτικό Δίκαιο, Πειραιάς, 2000
39. Μυλωνόπουλος Δημ., Το Σύνταγμα. Νομοτεχνική προσέγγιση της Αναθεώρησης του 2001, εκδ. Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 2001.
40. Μοίρα Π., Τουριστική Γεωγραφία. Ευρώπη, εκδ. Α. Σταμούλη, 1999
    Μοίρα Π., Τουριστική Γεωγραφία - Ασία, εκδ. Α. Σταμούλη, 2000
    Μοίρα Π., Τουριστική Γεωγραφία - Αφρική - Αμερική - Ωκεανία, εκδ. Α. Σταμούλη, 2001
41. Ντούνη-Δημαράκη, Ναυσιπλοΐα, Πειραιάς 1981
42. Ορφανός Δ., Καταμέτρηση Χωρητικότητας Εμπορικών Πλοίων, εκδ. Σταυριδάκης
43. Παγκόσμιος Άτλας, Ο Άτλας του 21ου αιώνα, Dorling Kindersley, εκδ. Βιβλιοσυνεργατική, Αθήνα, 1998
44. Παπαδασκαλόπουλου-Παπαδάκη, Παραδόσεις Οικονομικής Γεωγραφίας, Αθήνα 1991
45. Παπουτσόγλου Σ., Το υδάτινο περιβάλλον και οι οργανισμοί του, Πειραιάς 1992
46. Πίντου, Οικονομική του χώρου
47. Πουρναράκης Ε., Διεθνή Οικονομικά, Αθήνα 1991
48. Ράμου Κ., Σημειώσεις Πολιτικής Μεταφορών, Αθήνα 1991
49. Σακελλαρίδη, Χημεία, Αθήνα 1982
50. Σαμαράς Σ., Λιμενική Οικονομία και Πολιτική, Θεσσαλονίκη, 1978
51. Σαμιώτης Γ.Δ., - Τσάλτας Γ.Ι., Διεθνής Προστασία του Περιβάλλοντος, τ. 1, Διεθνείς Πολιτικές και Δίκαιο του Περιβάλλοντος, Αθήνα 1990
52. Σδούγκος Δ.Ν., Ναυτική Τέχνη, Ίδρυμα Ευγενίδου
53. Σπανός Ν., Η Έρευνα και Διάσωση, Πειραιάς 1997
54. Σταμάτης Κ., Λιμενική Αστυνομία. Αθήνα, 1991
55. Σύγχρονος Άτλας του Κόσμου, 2001, Dorling Kindersley
56. Τάχος Α., Δίκαιο Προστασίας του Περιβάλλοντος, εκδ. Σάκκουλα, 1998
57. Τσάλτας Γ. Ι., Διεθνές Δίκαιο της θάλασσας, Κοινή Κληρονομιά της Ανθρωπότητας, τ. Β', Αθήνα 1984
58. Τσέλιου Μ., Παγκόσμιος Γεωγραφία, Αθήνα 1966
59. Υ.Ε.Ν., Νομοθεσία σε θέματα προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος, Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, 1998
60. Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Ευρωπαϊκή Ένωση και Παγκόσμιο Εμπόριο, Λουξεμβούργο 1995
61. Φακιόλα-Γέμπτου, Στοιχεία Πολιτικής Οικονομίας
62. Φατούρου-Στάγκου, Διεθνές Οικονομικό Δίκαιο
63. Φυτιάνος Κ.Κ., - Σαμανίδου Β.Φ., Η ρύπανση των θαλασσών, εκδ. University Studio Press, 1988
64. Χαρλαύτη Τζ., Σημειώσεις στην Ελληνική Ναυτιλιακή Ιστορία
65. Χαρλαύτη Τζ., Σημειώσεις στην Παγκόσμια Ιστορία της Ναυτιλίας
66. Χέμπελ Γ.Κ., Το Πλοίον σας και η Συντήρησίς του, Κοπεγχάγη, 1963
67. Χολέβα Ι., Διεθνείς Εμπορικές Σχέσεις, Αθήνα 1994
68. Ψωμάς Σ., Η ρύπανση της θάλασσας από το πετρέλαιο, εκδ. Greenpeace

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

1. Atlas of the World, Bloomsbury Books, London 1993
2. Clarl R.B., Marine Pollution, εκδ. Clarendon Press, 1996
3. HELMEPA, Vessel Response Plan, 1992
4. Hooke N., Maritime Casualties 1963-1996, εκδ. L.L.P.
5. IMO, International Maritime Dangerous Goods Code, 4 Volumes 1988
6. IMO, Manual on Oil Pollution, Section IV Combating Ol Spills, 1983
7. REMPEC, Guide for Combating Accidental Marine Pollution in the Mediterranean, 1988
8. Stevens Edward F / Butterfield C.S.J., Η Εμπορική Ναυτιλία στην Πράξη - SHIPPING PRACTICE, εκδ. Γαλαίος, 1983
9. Timagenis G.R., The Law and Practice Relating to Pollution Control in Greece, εκδ. Graham & Trotman, 1982
10. UNEP, Report of the Meeting of National Experts on Port Reception Facilities in the Mediterranean, 1991

Βάσει του ν. 3966/2011 τα διδακτικά βιβλία του Δημοτικού, του Γυμνασίου, του Λυκείου, των ΕΠΑ.Λ. και των ΕΠΑ.Σ. τυπώνονται από το ΙΤΥΕ - ΔΙΟΦΑΝΤΟΣ και διανέμονται δωρεάν στα Δημόσια Σχολεία. Τα βιβλία μπορεί να διατίθενται προς πώληση, όταν φέρουν στη δεξιά κάτω γωνία του εμπροσθόφυλλου ένδειξη «ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ ΜΕ ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ». Κάθε αντίτυπο που διατίθεται προς πώληση και δεν φέρει την παραπάνω ένδειξη θεωρείται κλεψίτυπο και ο παραβάτης διώκεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 του νόμου 1129 της 15/21 Μαρτίου 1946 (ΦΕΚ 1946,108, Α').

Απαγορεύεται η αναπαραγωγή οποιουδήποτε τμήματος αυτού του βιβλίου, που καλύπτεται από δικαιώματα (copyright), ή η χρήση του σε οποιαδήποτε μορφή, χωρίς τη γραπτή άδεια του Υπουργείου Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων / ΙΤΥΕ - ΔΙΟΦΑΝΤΟΣ.

Κωδικός Βιβλίου: 0-24-0017
ISBN 978-960-06-5316-8

ινστιτουτο
τεχνολογιας
υπολογιστων & εκδοσεων

(01) 000000 0 24 0017 4