

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η σπουδαιότητα της ναυτιλίας και το ότι μεταφέρει περίπου το 90% όλου του παγκόσμιου εμπορίου είναι πλέον ξεκάθαρη σε όλους. Ιδιαίτερα, η Ελληνική ναυτιλία και η ναυτοσύνη των Ελλήνων, αποτέλεσαν ανά τους αιώνες καθοριστικούς παράγοντες για την ανάπτυξη και την ευημερία του Ελληνικού λαού, αλλά και για αυτή καθαυτή την ύπαρξη της χώρας ως ανεξάρτητο και κυρίαρχο κράτος.

Το ναυτικό δίκαιο έχει μεγάλη σημασία διότι ρυθμίζει την ανθρώπινη δραστηριότητα που αναπτύσσεται σε ένα πολύ εκτεταμένο πεδίο, σε αυτό του υγρού στοιχείου και ο παλμός της ναυτιλιακής ζωής, αποτελεί αποφασιστικό παράγοντα στην ανάπτυξη αυτού του ξεχωριστού δικαίου.

Το παρόν, εγχειρίδιο – επιτομή, (παρόλο που στην αρχή της συγγραφής ξεκίνησε ως σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου), προσπαθεί με ευσύνοπτο, συνθετικό και συνάμα περιεκτικό τρόπο να καταστεί χρήσιμο, εύχρηστο και παιδαγωγικά οργανωμένο πόνημα (με κατανοητό αλλά και επιστημονικό ύφος) σε όλους τους αποδέκτες του όπως σε σπουδαστές ναυτιλιακών και νομικών σχολών, σε νομικούς, στελέχη και εργαζόμενους του ναυτιλιακού κλάδου που επιθυμούν να γνωρίσουν τις βασικές έννοιες του ναυτικού δικαίου, σε εμπλεκόμενους στους τομείς του θαλασσιού εμπορίου, της θαλάσσιας ασφάλισης και μεταφοράς, σε ναυτικούς πράκτορες, σε ναυλομεσίτες και ναυλοασφαλιστές και σε όσους επιθυμούν να καταρτιστούν σε νομικές έννοιες που διέπουν την ναυτιλία και έλκονται από τη γοητεία του ναυτικού δικαίου.

Είναι αδιαμφισβήτητο γεγονός, ότι για την συγγραφή ενός εγχειριδίου για το ναυτικό δίκαιο χρειάζεται θάρρος και επίπονη προσπάθεια, αν αναλογιστούμε την απεριόριστη έκταση και την δαιδαλώδες διάσταση που έχουν οι θεματικές του, οι οποίες μάλιστα προκαλούν δέος μπροστά στο «αναρίθμητο λίκνισμα των -νομικών και δικαιοϊκών- κυμάτων της θάλασσας»<sup>1</sup>. Από την άλλη πλευρά το γνωστικό αυτό αντικείμενο διακατέχεται σίγουρα και από μια ζωντάνια, επειδή εμπλέκεται στις οικονομικές, τεχνολογικές και κοινωνικο-πολιτικές μεταβολές κάθε εποχής, αλλά και διαπερνά και αγγίζει διαφορετικές έννομες τάξεις, αποτελώντας έναυσμα για περαιτέρω μελέτη και έρευνα.

---

<sup>1</sup> Εμπλουτίζοντας και παραφράζοντας τα λόγια του Προμηθέα. Βλ. Αισχύλος, Προμηθεύς Δεσμώτης, «ποντίων τε κυμάτων ανήριθμον γέλασμα», 89-90.

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Όσον αφορά τη δομή του παρόντος «συνθετικού» εγχειριδίου-επιτομής, ξεκινώντας από την αναγκαιότητα θέσπισης του ναυτικού δικαίου, προσπαθεί να καλύψει το νομικό πλαίσιο (με αναφορά τόσο στην ελληνική και κυπριακή νομοθεσία όσο και στο αγγλικό κοινό δίκαιο, στο διεθνές δίκαιο και στην διεθνή ναυτλιακή πρακτική) στους τομείς που αναφέρονται στο πλοίο και την εκμετάλλευσή του, στα περιστατικά της διάσωσης, ρυμούλκησης, αβαρίας και σύγκρουσης πλοίων, στις συμβάσεις των θαλασίων μεταφορών, των ναυλώσεων και ναυτασφαλίσεων καθώς και στο καθεστώς των θαλασσών (υπό το πρίσμα της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας). Το πόνημα συμπληρώνεται με τις απαραίτητες ιστορικές αναδρομές αλλά και με τις εξελίξεις μέχρι τις μέρες μας, κάνοντας νύξη για τις προκλήσεις αλλά και τις προοπτικές του ναυτικού δικαίου ούτως ώστε ο αποδέκτης του να καταστεί κοινωνός στην ολότητά του.

Τέλος, το εγχειρίδιο-επιτομή τεκμηριώνεται με παραπομπές τόσο στην ελληνική όσο και στην ξενόγλωσση βιβλιογραφία και νομολογία, λειτουργώντας ως μια υπόδειξη στο «αέναο ταξίδι της γνώσεως» για την περαιτέρω εμβάθυνση και έρευνα στις «θάλασσες» του ναυτικού δικαίου.

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

### Ελληνόγλωσσες

ΑΚ	Αστικός Κώδικας
ΑΟΖ	Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη
ΑΠ	Άρειος Πάγος
Αρμ	Αρμενόπουλος
ΑσφΝ	Ασφαλιστικός Νόμος
Β.Δ.	Βασιλικό Διάταγμα
Βλ.	Βλέπε
ΔΔ	Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης
ΔΔΔΘ	Διεθνές Δικαστήριο Δικαίου της Θάλασσας
ΔΕΕ	Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΔΕΚ	Δίκαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
ΕΚ	Ευρωπαϊκός Κανονισμός
Εφ	Εφετείο
Η.Ε.	Ηνωμένα Έθνη
ΚΧΒ	Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ
ΚΔΝΔ	Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου
ΚΙΝΔ	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
κ.ο.χ.	κόροι ολικής χωρητικότητας
ΜονΠρ	Μονομελές Πρωτοδικείο
ΝαυτΧρον	Ναυτικά Χρονικά
ν.μ.	ναυτικό μίλι=1852 μέτρα
ΝοΒ	Νομικό Βήμα
Σύμβαση ΔΘ	Σύμβαση για το δίκαιο της Θάλασσας
ΣΛΕΕ	Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ό.π.	όπως παραπάνω
Π.Δ.	Προεδρικό Διάταγμα
σελ.	σελίδα
σημ.	σημείωση
ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ	Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ

## **Ξενόγλωσσες**

AC	Appeal Cases (U.K.)
BIMCO	Baltic and International Marine Conference
CMI	Comite Maritime International
CMLR	Common Market Law Review
EWHC	English and Wales High Court
HL	House of Lords
HVR	Hague-Visby Rules
ICLQ	International and Comparative Law Quarterly
IMO	International Maritime Organisation
IUMI	International Union of Marine Insurance
Lloyd's Rep	Lloyd's Law Reports (U.K.)
LMCLQ	Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly (U.K.)
P & I	Protection & Indemnity
Reg.	Regulation
Tul.Mar.L.J.	Tulane Maritime Law Journal
UN	United Nations
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development

# 1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

–Αναγκαιότητα –Έννοια και Αντικείμενο  
–Ιστορική Εξέλιξη –Πηγές

*ἐκ τῆς θαλάττης ἅπασα ὑμῖν ἤρτηται σωτηρία.*

Ξενοφώντος Ελληνικά, 7.1.6

## 1.1. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

### 1.1.1. Η Αναγκαιότητα του Ναυτικού Δικαίου

Οι θαλάσσιες μεταφορές καλύπτοντας περίπου το 90 τις εκατό του διεθνούς εμπορίου ανταλλαγής προϊόντων σε όγκο<sup>2</sup>, αποτελούν την πιο ασφαλή και συμφέρουσα λύση για τη μεταφορά μεγάλης μάζας φορτίων. Γι' αυτό καποτελούν μία από τις σημαντικότερες πτυχές της οικονομικής ανάπτυξης μιας χώρας και διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο στη λειτουργία του παγκόσμιου οικονομικού συστήματος και στη διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου.<sup>3</sup>

Το διεθνές εμπόριο και η πληθώρα των θαλασσιών οδών έχουν φέρει σε επαφή, εκτός από τα διαμετακομιζόμενα αγαθά και τις γλώσσες, αντιλήψεις, ιδέες, συνήθειες ατόμων και νομοθεσίες κρατών. Η συνάντηση των στοιχείων αυτών, πέραν των ωφελειών, γεννά αρκετές δυσκολίες ως προς τη γνώση, ιδίως της κείμενης νομοθεσίας, ειδικά σε λιμένες προσεγγίσεως του εξωτερικού, αλλά και της πρακτικής (έθιμα, συνήθειες) που ισχύει στο λιμένα αυτό.<sup>4</sup> Όλα τα πρόσωπα που συναντώνται, από διαφορετική θέση το καθένα, σε μια θαλάσσια μεταφορά, έχουν να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα που τίθενται από όλες τις παραπάνω διαφοροποιήσεις.

Το εμπόδιο αυτό, χωρίς να έχει εξαλειφθεί, εν τούτοις έχει ομαλοποιηθεί, είτε με την υιοθέτηση κυρίως ομοιόμορφων πρακτικών στον τομέα των ναυτλιακών δραστηριοτήτων, είτε με την υιοθέτηση ομοιομόρφων κανόνων δικαίου με την αναγνώριση από πολλά κράτη διεθνών συμβάσεων, που αφορούν στη ρύθμιση

<sup>2</sup> Βλ. UNCTAD Review of Maritime Transport, 2021, International Transport Forum, Organisation for Economic Co-operation and Development.

<sup>3</sup> Βλ. Κων/νος Παπαγιαννούλης, Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, Αθήνα, 2002, σελ 157.

<sup>4</sup> Βλ. αναλυτικά, Ε. Γκολογκίνα-Οικονόμου/Γ. Δέλλιος/Γ. Καρύδης..., *Δίκαιο Λιμένων & Λιμενική Πολιτική*, έκδ. Σάκκουλας, 2011.

## 1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

θεμάτων των θαλασσιών μεταφορών.<sup>5</sup> Λόγω, λοιπόν, του διεθνούς χαρακτήρα του ναυτικού εμπορίου, οι θεσμοί και οι ρυθμίσεις του ναυτικού δικαίου παρουσιάζουν ομοιομορφία μεταξύ των διαφόρων ξένων νομοθεσιών, κάτι που δεν απαντάται στον ίδιο βαθμό σε θεσμούς και ρυθμίσεις άλλων κλάδων δικαίου. Το αντικείμενο ρύθμισης του ναυτικού δικαίου αναφέρεται σε πρόσωπα που έχουν την αυτή ενασχόληση σε οποιαδήποτε χώρα και αν ευρίσκονται, σε κοινούς κινδύνους που απαντώνται σε όλο το θαλάσσιο στοιχείο, σε διακυβευόμενα περιουσιακά στοιχεία που έχουν παντού αξία, αλλού περισσότερη και αλλού λιγότερη. Ακόμη, καθοριστικής σημασίας, φαίνεται να αποτελεί η αναγνώριση του προστάγματος, ότι εξαιτίας του διάπλου του πλοίου, από τα χωρικά ύδατα πλειόνων κρατών με τη συνακόλουθη εναλλαγή εφαρμοστέου δικαίου επ' αυτού, επιβάλλεται η ύπαρξη βούλησης «ομοιομορφοποίησης» αυτών των κανόνων από τα κράτη, ώστε να μην παρακωλύεται το θαλάσσιο εμπόριο. Αυτοί οι λόγοι, σε συνδυασμό με το ελκυστικό κόστος μεταφοράς των αγαθών δια θαλάσσης καθιστούν τελικά επιτακτική την ανάγκη ενός «ομοιογενοποιημένου» δικαίου<sup>6</sup>. Καταλυτικός φορέας στις προσπάθειες αυτές ήταν η Διεθνής Ένωση Δικαίου (International Law Association), και σήμερα η Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή (Comite Maritime International), καθώς και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organisation), όπως επίσης η Ευρωπαϊκή Ένωση στο μέτρο που έχει θεσπίσει ρυθμίσεις επί ναυτιλιακών ζητημάτων για τα Κράτη - Μέλη και συνθέτουν το Ενωσιακό Ναυτικό Δίκαιο<sup>7</sup>.

Καθοριστικός, λοιπόν, καθίσταται ο ρόλος του ναυτικού δικαίου, ο οποίος είναι ένας σύνθετος κλάδος δικαίου, διότι περιλαμβάνει κανόνες διεθνείς και εσωτερικούς, ιδιωτικούς και δημοσίου δικαίου. Εξάλλου, εξαιτίας της συχνής αλλαγής εννόμων τάξεων, οι ναυτικές σχέσεις έχουν διεθνή χαρακτήρα με αποτέλεσμα να διέπονται και από το διεθνές δίκαιο.

---

<sup>5</sup> Βλ. Ιωάννη Ρόκα, Γεωργίου Θεοχαρίδη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδ. Σάκκουλα, 2020, πλαγιαρ. 17, Antapassis A./Berlingieri F., Implementation and Interpretation of International conventions, CMI Yearbook 2007-2008, 308. Επίσης βλ. Berlingieri F., Unification and harmonisation of maritime law revisited, RHDI 2006, 603, και Kiantou-Pampouki A., The Interpretation of International Maritime Conventions in Civil and Common Law, General Report, RHDI1991, 7 επ.

<sup>6</sup> Βλ. Ιωάννη Ρόκα, *Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδ. Σάκκουλα, 2020, πλαγιαρ. 18-19, Yiannopoulos A.N, The Unification of Private Maritime Law by International Conventions, Law and Contemporary problems 1965, 370. Tetley W., The General Maritime Law, Lex Maritima, Syracuse JIntl&Comm 1994, 105.

<sup>7</sup> Βλ. Αντάπαση/Αθανασίου, *Ναυτικό Δίκαιο*, έκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2020, πλαγιαρ. 1746 επ.

## 1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

### 1.1.2. Έννοια και Αντικείμενο

Κατά μία άποψη, το ναυτικό δίκαιο αποτελεί ένα σύστημα κανόνων που διέπει όλες τις προερχόμενες από τη ναυτιλία ως τεχνικό φαινόμενο σχέσεις<sup>8</sup>. Δηλαδή εμπρικλείονται στο πεδίο και κανόνες που αφορούν στην επιστημονική και στην ψυχαγωγική ναυτιλία. Κατ' άλλη άποψη, το πεδίο απαρτίζεται από το πλέγμα των κανόνων δικαίου που αναφέρονται στη ναυσιπλοΐα. Έτσι το ναυτικό δίκαιο είναι το ιδιαίτερο δίκαιο της θαλασσοπλοΐας<sup>9</sup>. Στην εποχή μας όμως, η θάλασσα δεν είναι μόνο ο χώρος που διεξάγεται η ναυσιπλοΐα. Είναι αδιαμφισβήτητα και ο χώρος που προσφέρεται για εκμετάλλευση, αφού τόσο ο θαλάσσιος χώρος όσο και οβυθός και το υπέδαφος του βυθού αποτελούν πλούσιες, αναξιοποίητες ακόμα ή όχι πλήρως αξιοποιημένες, πηγές για τον άνθρωπο. Ενόψει αυτού προτάθηκε να ορισθεί το ναυτικό δίκαιο ευρύτερα, σαν το σύνολο κανόνων που αφορούν τις σχέσεις που συνδέονται με τη χρησιμοποίηση της θάλασσας και την εκμετάλλευση των πηγών της<sup>10</sup>. Από την άποψη αυτή θα μπορούσε κανείς να ορίσει το ναυτικό δίκαιο και σαν το δίκαιο της θάλασσας. Ο όρος αυτός όμως, κάτω από την επίδραση του αγγλικού δικαίου, ανταποκρίνεται περισσότερο προς τον όρο δημόσιο διεθνές δίκαιο, σαν το δίκαιο που ρυθμίζει τις σχέσεις μεταξύ πολιτειών που αφορούν τη χρησιμοποίηση της θάλασσας και του θαλάσσιου χώρου. Ο όρος δίκαιο της θάλασσας με την έννοια αυτή, χρησιμοποιείται από την εποχή της Διεθνούς Διασκέψεως της Γενεύης του 1958 (Geneva Law of the Sea Conference) και μετέπειτα στη Διεθνή Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας (United Nations Convention on the Law of the Sea). Κατά τέταρτη άποψη, το ναυτικό δίκαιο διέπει αποκλειστικά τις προερχόμενες από το θαλάσσιο εμπόριο σχέσεις<sup>11</sup>. Προσφύεστερη στις πρακτικές ανάγκες της σύγχρονης ναυτιλίας κρίνεται η άποψη που οριοθετεί το πλαίσιο του πεδίου στις αναφερόμενες<sup>12</sup> από τη θαλασσοπλοΐα<sup>13</sup> σχέσεις<sup>14</sup>.

<sup>8</sup> Βλ. Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδ. Σάκκουλας, 1993, § 1.

<sup>9</sup> Βλ. Ρόκας Κ., § 1, I, 1. Πρβλ τον γερμανικό ορισμό, Schaps G./Abraham H. J., *Das Seerecht in der BRD (kommentar)*, τόμ. I, 2<sup>η</sup> έκδ., 1978, 3.

<sup>10</sup> Ο ορισμός ανήκει στον Lopuski, και παρατίθεται από τους Rodiere-du Pontavice, *Droit maritime*, εκδ. 11<sup>η</sup> (1991), no 1 σελ. 2.

<sup>11</sup> Βλ. Vialard A., *Droit Maritime*, 1997, 15 επ.

<sup>12</sup> Αντάπασης Α./Αθανασίου Λ., πλαγιαρ. 1-2.

<sup>13</sup> Η θαλασσοπλοΐα μπορεί να αφορά σε πλοίο αλλά και σε στατικό ναυπήγημα (λ.χ. πλοίο δίχως κινητήρια έλικα για αποθήκευση καυσίμων), αρκεί να ασκείται δράση στο θαλάσσιο υδάτινο περιβάλλον ή σε συνεχόμενο με αυτό τμήμα ξηράς (λ.χ. ναυπηγείο).

<sup>14</sup> Στο αγγλικό κοινό δίκαιο, οι κανόνες του ναυτικού δικαίου διακρίνονται από τη φύση της έν-

## 1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Ναυτικό Δίκαιο ή Εμπορικό Ναυτικό Δίκαιο (Maritime Law), λοιπόν, χαρακτηρίζεται το σύνολο των Κανόνων συμβατικού και εθιμικού δικαίου που ρυθμίζουν τις σχέσεις με επίκεντρο το πλοίο και την εκμετάλλευσή του, και σχέσεις που ανάγονται στο ναυτικό ή θαλάσσιο εμπόριο<sup>15</sup>, στη ναυσιπλοΐα και στη ναυτιλία γενικότερα.<sup>16</sup>

Το Ναυτικό Δίκαιο, λοιπόν, είναι ένας ιδιόμορφος κλάδος του Εμπορικού Δικαίου που ρυθμίζει αφενός μεν θέματα προστασίας του δημοσίου συμφέροντος και του κοινωνικού συνόλου που εξ αυτών και χαρακτηρίζεται ως Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και αφετέρου σε θέματα προστασίας ιδιωτικών σχέσεων και συμφερόντων για τα οποία και χαρακτηρίζεται Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο.

Κάνοντας συσχετισμό με το δίκαιο της θάλασσας που είναι κατεξοχήν διεθνές δίκαιο και σχετίζεται με τις εξουσίες του κράτους στον θαλάσσιο χώρο<sup>17</sup> (πιο συγκεκριμένα με τις θαλάσσιες ζώνες, τους βυθούς των ωκεανών αλλά και τον αέρα πάνω από την θάλασσα), το ναυτικό δίκαιο διέπει τις ιδιωτικές σχέσεις στη θάλασσα με αναφορές στα πλοία, τα πληρώματα, τους πλοιοκτήτες τους ναυλωτές, τους ασφαλιστές και γενικότερα όλοι όσοι συμμετέχουν στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο<sup>18</sup>. Ουσιαστικά, λοιπόν, το δίκαιο της θάλασσας καθορίζει το γενικό πλαίσιο της νομικής συμπεριφοράς και το ναυτικό δίκαιο εξειδικεύει και αναλύει τις λεπτομέρειες των γενικών κανόνων.

### 1.1.3. Χαρακτηριστικά του ναυτικού δικαίου

Το ναυτικό δίκαιο παρουσιάζει, απέναντι στα λεγόμενα χερσαία δίκαια και σ' αυτό το εμπορικό, μια ιδιαιτερότητα και έναν έντονο διακρατικό χαρακτήρα ανάμεσα στα έθνη. Η ιδιαιτερότητα αυτή προκύπτει από το γεγονός ότι η ανθρώπινη δραστηριότητα στη θάλασσα ασκείται με διαφορετικές συνθήκες από αυτές της ξηράς (αντιμετώπιση θαλασσιών κινδύνων κλπ, η απομόνωση του πλοίου στη θάλασσα, η μεγάλη αξία του πλοίου, το κόστος των θαλάσσιων επιχειρήσεων).

Συγκεκριμένα, τόσο το πλοίο, όσο και τα πρόσωπα και τα πράγματα

---

νομης σχέσης που δημιουργείται και το αρμόδιο δικαστήριο που τους διαμόρφωσε, βλ. Mandaraka-Sheppard A., *Modern Admiralty Law*, 3<sup>η</sup> έκδ, 2013, κεφ. 1, 1-6, 10.

<sup>15</sup> Το ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο αφορά κυρίως αλλά όχι μόνο εμπορικές σχέσεις, βλ. Τσιριντάνη, *Στοιχεία Εμπορικού Δικαίου*, Α, 6<sup>η</sup> Εκδ., σελ 69.

<sup>16</sup> Βλ. Νικόλαος Πουλαντζάς, *Ναυτικό Δίκαιο*, 2005, σελ. 17.

<sup>17</sup> Παρόλο ότι η διάκριση σε Ναυτικό Δίκαιο και Δίκαιο της Θάλασσας έχει κατακριθεί από ορισμένους συγγραφείς σαν τεχνητή και θεωρητική διάκριση χρήσιμη μόνο για τη διδασκαλία, η ελληνική νομοθεσία ακολουθεί τη διάκριση αυτή.

<sup>18</sup> Βλ. Καραβά, σελ. 1. Vialard, *Droit Maritime*, 1997, σελ. 15.2.

## 1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

βρίσκονται απομονωμένα στην ανοικτή θάλασσα ή σε ξένα λιμάνια αντιμέτωπα με κινδύνους και απρόοπτα. Αυτή η απομόνωση και οι ιδιαίτεροι κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας, σε συνδυασμό με τη μεγάλη αξία του πλοίου και του φορτίου, και το υψηλό κόστος της θαλάσσιας επιχειρήσεως, οδήγησαν στη δημιουργία ιδιαίτερων θεσμών στο ναυτικό δίκαιο, που δεν απαντώνται σε άλλα πεδία του δικαίου (π.χ. κοινή αβαρία, συνεισφορά, συμπλοιοκτησία κλπ).<sup>19</sup>

Επιπλέον, από τη φύση του αντικειμένου του, το γεγονός ότι το πλοίο διασχίζει τις θάλασσες όλου του κόσμου, περνά διαδοχικά και με ευκολία τα χωρικά ύδατα διαφόρων κρατών και δίνει αφορμές να γεννηθούν έννομες σχέσεις που αγγίζουν περισσότερες έννομες τάξεις.<sup>20</sup>

### 1.2. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

#### 1.2.1. Ιστορική εξέλιξη του Ναυτικού Δικαίου και επισκόπηση στοιχείων της κωδικοποίησης του<sup>21</sup>

Από τα την αρχαιότητα, το πλοίο, στις διάφορες εκφάνσεις του, κωπήλατο ή ιστιοφόρο κλπ, είχε πολύ μικρή ανθεκτικότητα στους αυξημένους κινδύνους της θάλασσας, πάρα την μεγάλη αγοραστική του αξία. Στο διάβα των αιώνων, το μηχανοκίνητο πλέον πλοίο αντιμετωπίζει πολύ πιο αποτελεσματικά τους θαλάσσιους κινδύνους, ωστόσο οι απώλειες πλοίων και οι οικονομικές επιπτώσεις είναι πολύ πιο σοβαρές διότι το συνεχώς αυξανόμενο μέγεθός τους έχει επιτρέψει τη μεταφορά τεραστίων ποσοτήτων υδρογονανθράκων και άλλων επικινδύνων υλών και διευρύνει σε μεγάλο βαθμό τον κύκλο των προσβαλλόμενων από τα ατυχήματά τους έννομων αγαθών.

Οι παράγοντες αυτοί, λοιπόν, υπαγόρευαν από τους παλαιότατους χρόνους να ρυθμιστούν οι ναυτικές σχέσεις από ειδικούς κανόνες, να δημιουργηθούν ναυτικοί θεσμοί, οι οποίοι όμως δεν παρέμεναν αμετάβλητοι. Οι ναυτικοί

<sup>19</sup> Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Σάκκουλας, 1993, σελ. 13.

<sup>20</sup> Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, ό.π., σελ. 14-15, Δελούκα, *Ναυτικόν Δίκαιον*, 1979, §20, σελ. 47 επ.

<sup>21</sup> Χαρακτηριστικός και πολύτιμος οδηγός για το εν προκειμένω κεφάλαιο, κατέστη το έργο του Νικολάου Πουλαντζα, *Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδ. Σταμούλη, 2005, στην σκιαγράφιση και παράθεση των αποσπασμάτων και των παραπομπών των αναλυτικών πηγών της ιστορικής διαδρομής του ναυτικού δικαίου, όπως επίσης τα έργα των Ιωάννη Ρόκα/Γεωργίου Θεοχαρίδη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδ. Σάκκουλας, 2021, Αντώνη Αντάπαση/Λίας Αθανασίου, *Ναυτικό Δίκαιο*, Έκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2020, το πόνημα-διατριβή του Ιωάννη Μουτζούρη, *Η Ναύλωση*, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, 2010 και το έργο του Ιωάννη Περισυνάκη, «*Μέγα το της θαλάσσης κράτος*», *Η αρχαιολογία της ιδέας*, *Historica V*.

## 1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

θεσμοί, λοιπόν, είχαν εθιμογενή χαρακτήρα και εμφάνιζαν εξαιρετική πρωτοτυπία. Αποτελούν τις λεγόμενες ιστορικές πηγές του ναυτικού δικαίου.<sup>22</sup>

### 1.2.2. Εθιμικό ναυτικό Δίκαιο

Το σύγχρονο ναυτικό δίκαιο διαμορφώθηκε κυρίως εθιμικά<sup>23</sup>. Η Μεσόγειος θάλασσα, λόγω της γεωγραφικής της θέσης, αποτελούσε από τα αρχαία χρόνια την πηγή της ναυτιλίας και το λίκνο του θαλάσσιου εμπορίου<sup>24</sup>. Κατά την περίοδο της μινωικής περιόδου, το ναυτικό εμπόριο γνωρίζει ανάπτυξη, δίχως όμως να υπάρχουν πληροφορίες για την ρύθμισή του<sup>25</sup>. Αντιθέτως, οι Έλληνες της μυκηναϊκής περιόδου, ιδρύοντας αποικίες, είχαν εντονότατη ενασχόληση με την θάλασσα και κάλλιστα σήμερα, και έθεσαν τα θεμέλια της δημιουργίας της ναυτικής παράδοσης και κατ' επέκταση του Ναυτικού Δικαίου.<sup>26</sup>

### 1.2.3. Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου-Ναυτιλίας στην Οδύσσεια

Είναι χαρακτηριστικό ότι στο έργο της Οδύσειας διαφαίνονται και οι πρώτες νύξεις για τα στοιχεία ενός πλοίου (βαθούλωμα – κοίλο μέρος, κωπηλάτες 20 ατόμων – αξιοπλοΐα, πιθανόν για να είναι κατάλληλο για πλεύση σε μακρινά ταξίδια)<sup>27</sup>, όπως επίσης και των θαλασσίων κινδύνων<sup>28</sup>.

Μελετώντας λοιπόν, τα έργα του Ομήρου, προκύπτει το συμπέρασμα ότι μετά από το 1180 π. Χ. και την τελική επικράτηση των Ελλήνων στον Τρωικό Πόλεμο, το θαλάσσιο εμπόριο και η ελεύθερη ναυσιπλοΐα, εξαπλώθηκαν μέχρι τον Ελλήσποντο και τον Εύξεινο Πόντο (“Μαύρη Θάλασσα”)<sup>29</sup>.

---

<sup>22</sup> Βλ. Αντώνη Αντάπαση/Λία Αθανασίου, *Ναυτικό Δίκαιο*, Έκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2020, § 2. Πηγές του Ναυτικού Δικαίου.

<sup>23</sup> Βλ. Ιωάννης Ρόκας-Γεώργιος Θεοχαρίδης, *Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδ. Σάκκουλας, 2021, πλαγιαρ. 16, Tetley W., σε *International Encyclopedia of Comparative Law*, τομ. 12 κεφ. VI, I, B (i-iv), 3 επ. Συνοπτικά για την ιστορία του ναυτικού δικαίου, αντι πολλών, βλ. Καραβά Ι., *Επορικών Δίκαιον*, τόμ. I, 1947, §§20 επ., 25 επ.

<sup>24</sup> Βλ. Νικολάου Α. Δελούκα, *Ναυτικόν Δίκαιον*, 2η έκδοση, Αθήνα, 1979, σελ. 47-57. και Νικολάου Μ. Πουλαντζά, *Το Δίκαιο της Θάλασσας*, Πειραιάς, 1998, σελ. 21.

<sup>25</sup> Βλ. Δ. Γκόφα, *Θάλασσα και συναλλαγές στην Αρχαία Ελλάδα*, 1994, σελ. 8.

<sup>26</sup> Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδ. Σάκκουλας, 1993, σελ. 7, Νικολάου Πουλαντζά, *Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδ. Σταμούλη, 2005, σελ. 21. Επίσης, Αντάπαση, 2020, πλαγιαρ. 24, και René Rodière, *Traité General de droit maritime*, Introduction, Παρίσι 1976, σελ. 7.

<sup>27</sup> Βλ. Οδύσσεια, ραψωδία α. 210-211 και ραψωδία α. 279-280.

<sup>28</sup> Βλ. άρθρο του Χ. Ντούμα, *Η Συμβολή της Ρόδου στο Ναυτικό Δίκαιο*.

<sup>29</sup> Βλ. Hermann Kinder und Werner Hilgemann, *Atlas zur Weltgeschichte*, Τόμος I, 1964, σελ. 33.

### 1.2.4. Ο Ναυτικός Κώδικας της Ρόδου

Πολλούς αιώνες αργότερα, η κωδικοποίηση των εθίμων αυτών σε ένα ενιαίο κείμενο, οδήγησε στη δημιουργία του πρώτου καταγεγραμμένου κώδικα Ναυτικού Δικαίου (“Ναυτικός Κώδικας της Ρόδου”)<sup>30</sup>.

Με την πάροδο των χρόνων, άρχιζαν να γεννιούνται και σταδιακά να επικρατούν διάφορα έθιμα. Ένα εξ’ αυτών, με την ονομασία “*συνεισφορά*”, ουσιαστικά αποτελεί την εθιμική διαμόρφωση της κοινής αβαρίας.<sup>31</sup> Η “*συνεισφορά*”, όριζε ότι σε περίπτωση που κάποιος πλοιοκτήτης ή έμπορος, έχανε το σύνολο ή μέρος των εμπορευμάτων και των εξαρτημάτων του πλοίου του, προκειμένου να σωθούν τα εμπορεύματα άλλων, τότε οι αυτοί οι άλλοι, όφειλαν να συνεισφέρουν από κοινού, ούτως ώστε να αποζημιωθεί.

### 1.2.5. Το ναυτικό δίκαιο επί Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας

Το XIV βιβλίο της ρωμαϊκής ‘*Digesta*’, το οποίο περιείχε όλες τις σχετικές με το Ναυτικό Δίκαιο νομολογίες, βασιζόταν αποκλειστικά στο τρίτο μέρος του Ροδιακού Νόμου ή ‘*Lex Rhodia*’ κατά τους Ρωμαίους. Ο μοναδικός θεσμός Ναυτικού Δικαίου, γνησίως θεσπισμένος από Ρωμαίους, ήταν το Πραιτωρικό Διάταγμα, το οποίο ρύθμιζε το ‘*Receptum Nautarum*’.<sup>32</sup> Ως ‘*Receptum Nautarum*’, ορίζεται η ευθύνη που έχει ο θαλάσσιος μεταφορέας, η οποία μάλιστα είναι πολύ μεγαλύτερη και αυστηρότερη από άλλους μεταφορείς, που δεσμεύοντο με ένα αρκετά απλούστερο συμβόλαιο μίσθωσης, ονομαζόμενο ‘*Locatio conductio*’<sup>33</sup>.

Πέραν τούτου όμως, θεσμοί όπως αυτός της κοινής αβαρίας και του ναυτικού δανείου (στα ρωμαϊκά, ‘*Foenus Nauticum*’<sup>34</sup>), σαφώς υιοθετήθηκαν από το Ναυτικό Κώδικα της Ρόδου.

---

<sup>30</sup> Δεν διασώθηκε εν όλω ή εν μέρει το πρωτότυπο κείμενο των εν λόγω κανόνων. Σημαντικοί όμως από τους κανόνες αυτούς διατυπώθηκαν στους Πανδέκτες του Ιουστινιανού, Βιβλίο 14 τίτλος 2 «*De Lege Rhodia de Jactu*». Βλ. J. Velissaropoulos, *Les naucleres grecs*, 1980, σελ 225.

<sup>31</sup> Βλ. αναλυτικά Hudson, G and others ‘*The Origin of General Average*’ in *The York Antwerp Rules* (3rd edn, Informa Law 2010).

<sup>32</sup> Βλ. J. Velissaropoulos, *ό.π.*, σελ. 325-328.

<sup>33</sup> Βλ. Γ. Πετρόπουλου, *Ιστορία και Εισηγήσεις του Ρωμαϊκού Δικαίου*, 2η έκδ., Αθήνα, 1963, σελ. 958-959. J. Rougé, *Recherches sur l’organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l’empire romain*, 1966, σελ. 184 και επόμε. P. Huvelin, *Études d’histoire du droit commercial romain*, 1929, σελ. 196 και επόμε.

<sup>34</sup> Βλ. Γ. Πετρόπουλου, *Ιστορία και Εισηγήσεις του Ρωμαϊκού Δικαίου*, 2η έκδ., Αθήνα, 1963, σελ. 900-902. Βλ. και René Rodière, *Traité General de droit maritime*, Introduction, Παρίσι 1976, σελ. 14.

## 1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

### 1.2.6. Το βυζαντινό δίκαιο

Στα χρόνια του αυτοκράτορα Βασίλειου του Μακεδονομάχου (867-886), καθώς και σε αυτά του γιου και διαδόχου του, Λέοντα του Σοφού (886-912), αποδίδεται η συγγραφή του νομοθετικού έργου με τίτλο “Βασιλικά”,<sup>35</sup> το οποίο ουσιαστικά αποτελούσε, μια εξελληνισμένη και σαφώς πιο προσιτή και προσβάσιμη νομικά μορφή, του παλαιότερου Κώδικα του Ιουστινιανού. Στο πεντηκοστό τρίτο (LIII)<sup>36</sup> Βιβλίο των Βασιλικών, το οποίο χωριζόταν σε επτά Τίτλους, είχαν καταχωρηθεί όλες οι ρυθμίσεις που αφορούσαν στο Ναυτικό Δίκαιο, οι οποίες μάλιστα είχαν προσαρμοστεί στις συνθήκες που επικρατούσαν τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο (“τα κεφάλαια του νόμου των Ροδίων κατ’ εκλογήν”).

Σημειώνεται, ότι την περίοδο της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, δημιουργήθηκε μια συλλογή, γνωστή με τον τίτλο “Ναυτικό Δίκαιο των Ροδίων”, στην οποία περιλαμβάνονταν διάφορα έθιμα, κυρίως ναυτικά, που χρονολογούνται από τον τέταρτο μέχρι και τον ένατο αιώνα μ. Χ.. Η συλλογή αυτή, ήταν ιδιωτική, δεν είχε απολύτως καμία σχέση με το “Ναυτικό Κώδικα της Ρόδου” και ουδέποτε υιοθετήθηκε (την ονόμασαν “Ψευτό-νόμο των Ροδίων” ή ακόμη “Ψευτό-Δίκαιο των Ροδίων”, ‘Pseudo jus navale rhodiorum’)<sup>37</sup>.

### 1.2.7. Ναυτικοί Κώδικες της Μεσαιωνικής Περιόδου

Οι μεσαιωνικοί κώδικες και νόμοι, αναμιγνύομενοι με: α) τα ελληνικά ναυτικά έθιμα της ανατολικής Μεσογείου, β) το “Ναυτικό Νόμο των Ροδίων”, γ) τα διάφορα τοπικά ναυτικά έθιμα και επηρεασμένοι από τα νεοσύστατα δικαστήρια των Ιεροσολύμων (Assises), κυφορήσαν πλειάδα νομοθετικών συγγραμμάτων σε ολόκληρη τη μεσαιωνική Ευρώπη. Τα σημαντικότερα από αυτά τα νομοθετήματα παρατίθενται με χρονολογική σειρά, συνοπτικά παρακάτω:

- Στις αρχές του δωδέκατου αιώνα (1135-1137 μ. Χ.), στην πόλη Amalfi της νοτιοδυτικής Ιταλίας, συντάχθηκε μία σημαντική νομοθετική συλλογή, με

<sup>35</sup> Βλ. Γ. Ροδολάκης, Από το νόμο Ροδίων στο 53<sup>ο</sup> βιβλίο των Βασιλικών, Ακαδημία 2007.

<sup>36</sup> Βλ. Βασιλικά, κατά την έκδοση στη Λευψία του G. E. Heimbach, με συμπλήρωμα του Z. Lingenthal και των E. Ferrini και J. Mercati, Τόμος πέμπτος, Βιβλίων 53, Τίτλος Η΄: “Τα Κεφάλαια του νόμου των Ροδίων κατ’ εκλογήν”, “Νόμος Ροδίων Ναυτικός, Κατ’ Εκλογήν, έκτου ιδ΄ βιβλίου των διγέστων”, Επιμέλεια Ιωάννου Δ. Ζέπου. Αθήνα, 1900, σελ. 4133-4144. Στον τίτλο Α΄, της πρώτης παραγράφου του Βιβλίου 53 των Βασιλικών υπάρχει η διάταξη: “Τα ναυτικά, ήγουν τα κατά θάλασσαν τω ροδίω νόμω κρίνεται, εν οίς αυτώ μη έτερος εναντιούται νόμος.” Έτσι, σαν Τίτλος Η΄ του Βιβλίου, 53 των Βασιλικών παρατίθενται “Τα κεφάλαια του νόμου των Ροδίων κατ’ εκλογήν”, σελ. 4145-4150.

<sup>37</sup> Βλ. W. Ashburner, The Rhodian Sea Law, 1909. Βλ. και René Rodière, Traité General de droit maritime, Introduction, Παρίσι 1976, σελ. 16-17.

## 1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

- την ονομασία “Tabula” ή “Tavole Amalfitane”<sup>38</sup>, η οποία μάλιστα αναγνωριζόταν επίσημα σε αρκετές περιοχές της Μεσογείου έως και το 1570 μ. Χ.
- Στα τέλη του δωδέκατου αιώνα και πιο συγκεκριμένα το 1160 μ. Χ., συντάχθηκε το Δίκαιο του νησιού Ολέρον, στις δυτικές ακτές της Γαλλίας, στον Ατλαντικό Ωκεανό, με την ονομασία “Rôles d’Oléron”.<sup>39</sup> Το έργο αυτό, αποτελείται από σαράντα επτά άρθρα, τα οποία μάλιστα είχαν εφαρμοστεί σε τριάντα εθνικές υποθέσεις<sup>40</sup>, από το 1171 μέχρι και το 1187 μ. Χ.
  - Το ονομαζόμενο ως “Consolato del Mar” ή “Consulat de la Mer”,<sup>41</sup> αποτελούσε μια συλλογή ναυτικών εθίμων της δυτικής Μεσογείου, η οποία κωδικοποιήθηκε στην πόλη της Βαρκελώνης το 1272 μ. Χ.. Διαιρεμένο σε σαράντα δύο κεφάλαια και αποτελούμενο από 294 άρθρα συνολικά, κρίνεται ως πλήρες για την εποχή, παρά τις όποιες σημαντικές παραλείψεις του, σε φλέγοντα ζητήματα, όπως αυτό της ναυτικής ασφάλειας.
  - Το 1358 μ. Χ. δημιουργήθηκε η “*Τευτονική Χάνσα*” ή “*Χανσεατική Ένωση*” ή “*Ligue*”, με πρώτη πρωτεύουσα το Wisby του νησιού Gotland, στα νότια της Στοκχόλμης. Στις αρχές του δέκατου πέμπτου αιώνα, συγγράφονται οι “νόμοι του Wisby”, οι οποίοι ακόμη και σήμερα αποτελούν σημείο αναφοράς, σε υποθέσεις Ναυτικού Δικαίου στα αμερικανικά Δικαστήρια.
  - Στη συνέχεια και προς τα μέσα του δέκατου πέμπτου αιώνα, την περίοδο της “Χανσεατικής Ένωσης”, με νέα πρωτεύουσα το μεγάλο λιμάνι του Αμβούργου και εμπορικό κέντρο το Λύμπεκ, άρχισαν να ισχύουν τα “Διατάγματα<sup>42</sup> της Χάνσα” ή “*Les Reces de la Hanse*”.<sup>43</sup> Οι δικαστές και οι αρχές της Ένωσης, σε περιπτώσεις διαφορών και αιτιήσεων σχετικών με τη

<sup>38</sup> Βλ. George R. Ripert, *Droit maritime*, 4η έκδοση, Τόμος Ι. 1950, κεφ. 89. Arthur D. Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, 8 τόμοι, 1878-1888. P. Bonfante, *Lezioni del storia del commercio*, 1925 I, σελ. 169 και επόμ. L.A. Senigallia, *Tabula de Amalfi*, Νεάπολη, 1934. D. Gaeta, *Le Fonti del diritto della navigazione*, Μιλάνο, 1965, σελ.75.

<sup>39</sup> Βλ. J.M. Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII siècle* I, σελ 231 επ., W. Absurner, *Νόμος Ροδίων Ναυτικός*, *The Rhodian Sea Law 1909* (κείμενο και ερμηνεία).

<sup>40</sup> Σημειώνεται, ότι ξένοι συγγραφείς, απέδειξαν την ομοιότητα των “Rôles d’Oléron” με το Ναυτικό Δίκαιο που ίσχυε στη Βυζαντινή Αυτοκρατορία. Ακόμη, η ομοιοτήτά τους με τα βιβλία XIV και XV της *Digesta*, αλλά και με το LIII βιβλίο των Βασιλικών, όπως επίσης και με τον “Ψευτο-Νόμο των Ροδίων” είναι εμφανής και άκρως σημαντική.

<sup>41</sup> Βλ. St. Jados, *Consulate of the Sea and related documents*, 1975, D. Gaeta, *Le fonti del diritto della navigazione*, 1965

<sup>42</sup> Το πρώτο από τα εν λόγω διατάγματα, έκανε την εμφάνισή του το 1369 μ. Χ., ενώ το τελευταίο και σπουδαιότερο το 1614 μ. Χ.

<sup>43</sup> Βλ. Worms, *Histoire commerciale de la ligue Hanséatique*, 1864. Η πλήρης συλλογή των “Διαταγμάτων της Χάνσα” ευρίσκεται στη συλλογή *Hanserecesse*, 1η μέχρι 3η σειρά, 24 Τόμοι 1870-1913 και 4η σειρά, 1941 και επόμενα.

## 1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

ναυσιπλοΐα και το θαλάσσιο εμπόριο, λάμβαναν τις αποφάσεις τους μέσω των νομοθετικών αυτών διαταγμάτων, τα οποία πήγαζαν από τις διάφορες εξουσίες και τα ποικίλα ναυτικά έθιμα των πόλεων-μελών.

- Στα τέλη του δέκατου έκτου αιώνα, στη γαλλική πόλη Rouen, ένα νομοθετικό σύγγραμμα “Οδηγός της Θάλασσας” ή “Le Guidon de la Mer”<sup>44</sup> πραγματεύεται για πρώτη φορά, το σημαντικότερο ζήτημα της ναυτικής ασφάλειας, στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και της Βόρειας Θάλασσας.
- Το 1681 μ. Χ., ο Υπουργός των Οικονομικών του βασιλιά Λουδοβίκου του 14ου, ονόματι Colbert, συνέταξε το περίφημο “Διάταγμα” ή “Ordonnance”, το οποίο περιείχε πλήθος προοδευτικών διατάξεων, σχετικών με το Ναυτικό Δίκαιο και το Δίκαιο της Θάλασσας.<sup>45</sup>

### 1.2.8. Ενοποίηση και κωδικοποίηση του σύγχρονου Ναυτικού δικαίου

Στα τέλη του δέκατου ένατου αιώνα, παρατηρούνται σε διεθνές επίπεδο, οι πρώτες οργανωμένες απόπειρες ενοποίησης και κωδικοποίησης του σύγχρονου Ναυτικού Δικαίου.<sup>46</sup> Πρωτεργάτης αυτής της προσπάθειας, η Ένωση Διεθνούς Δικαίου (International Law Association, ILA), η οποία συστάθηκε το 1873 στις Βρυξέλλες και εδρεύει σήμερα στο Λονδίνο.

Ακολούθως, το 1897 ιδρύθηκε επίσημα στις Βρυξέλλες, ο παλαιότερος διεθνής ναυτικός οργανισμός, με την ονομασία “Comité Maritime International” (Διεθνής Ναυτική Επιτροπή). Παρότι η εμφάνιση αυτού του οργανισμού συνέβη μεταγενέστερα από ότι αυτή του ILA, ήταν ουσιαστικά ο πρώτος που ασχολείτο αποκλειστικά με το Ναυτικό Δίκαιο. Δημιουργήθηκε, από μία ομάδα Βέλγων οικονομολόγων, εμπόρων και πολιτικών, με σκοπό να προτείνουν στα μέλη του ILA, την εξ’ ολοκλήρου κωδικοποίηση του διεθνούς Ναυτικού Δικαίου. Οι δύο αυτές οργανώσεις, κατόρθωσαν να επιτύχουν σε πολλά θέματα, την ενοποίηση των κανόνων του Ναυτικού Δικαίου.

Το 1890, συντάχθηκαν οι Κανόνες της Υόρκης-Αμβέρσας (York-Antwerp Rules), οι οποίοι αποτελούσαν ένα σύνολο διεθνώς αποδεκτών κανόνων, σχετικών με τη γενική εφαρμογή του Δικαίου στην θάλασσα. Ειδικότερα,

<sup>44</sup> Βλ. σχετικά R. Rodiere, Introduction –Armement, αρ. 14, σελ 22.

<sup>45</sup> Βλ. R. Warlomont, Les sources neerlandaises de l’Ordonnance maritime de Golbert, Rev. belge de philosophie et histoire, 1955, σελ. 333.

<sup>46</sup> Βλ. Νικολάου Α. Δελούκα, *Ναυτικόν Δίκαιον*, 2η έκδοση, Αθήνα, 1979, σελ. 47-57. και Νικολάου Μ. Πουλαντζά, *Το Δίκαιο της Θάλασσας*, Πειραιάς, 1998, σελ. 24.

## 1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

πραγματεύονταν την εφαρμογή της γενικής αβαρίας. Οι κανόνες αυτοί, αναθεωρήθηκαν και εμπλουτίστηκαν σε επόμενες συνεδριάσεις (1924, 1994, 2004).

Ακόμη, το 1924, νομοθετήθηκαν οι Κανόνες της Χάγης (Hague Rules), οι οποίοι αφορούσαν κυρίως στις απαλλακτικές ρήτρες των φορτωτικών. Αντικατόπτριζαν, την πρώτη προσπάθεια της διεθνούς κοινότητας, ώστε να βρεθεί μια λειτουργική και ομοιόμορφη λύση, για την αντιμετώπιση του τακτικού προβλήματος των πλοιοκτητών, σχετικά με την αποκλειστική τους ευθύνη για την όποια απώλεια ή ζημία των εμπορευμάτων που μετέφεραν, και στόχος ήταν, να θεσπιστεί μια ελάχιστη υποχρεωτική ευθύνη των μεταφορέων.

Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.) και πιο συγκεκριμένα δύο όργανά του, η Επιτροπή για το Διεθνές Δίκαιο του Εμπορίου (UNCITRAL) καθώς επίσης και η Επιτροπή για το Διεθνές Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD), συνέβαλαν σημαντικά και εν τέλει πέτυχαν την ενοποίηση και την κωδικοποίηση αρκετών διατάξεων Ναυτικού Δικαίου.

Στη Σύμβαση του Αμβούργου (31 Μαρτίου του 1978), αναγνωρίστηκε επισήμως η επιθυμία, να καθοριστούν ορισμένοι κανόνες σχετικοί με τη μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης. Η σύμβαση αυτή, η οποία τέθηκε εν τέλει σε ισχύ το 1992<sup>47</sup>, χωρίζεται σε επτά μέρη και περιείχε τριάντα τέσσερα άρθρα, σχετικά με την ενοποίηση του δικαίου της φορτωτικής.

Ακολούθησαν πολλές διεθνείς συμβάσεις, οι περισσότερες εκ των οποίων ήταν υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ)<sup>48</sup> και αφορούσαν κυρίως θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, από τη μόλυνση από διαφόρων ειδών πλοία (πετρελαιοφόρα και πλοία μεταφοράς

<sup>47</sup> Βλ. International Conventions on Maritime Law, Texts, ΙΜΟ, Λονδίνο, 1987, σελ. 342-482.

<sup>48</sup> Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ, International Maritime Organization), είναι ένας εξειδικευμένος οργανισμός στα πλαίσια του ΟΗΕ, με αντικείμενο την θέσπιση μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στη διεθνή ναυτιλία και την αποφυγή της μόλυνσης του περιβάλλοντος από πλοία. Επιπλέον, είναι αρμόδιος για νομικά θέματα που αφορούν στην απόδοση ευθυνών και στην καταβολή αποζημιώσεων σε περιπτώσεις ναυτιλιακών ατυχημάτων, καθώς επίσης και για τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης. Ο ΙΜΟ συστάθηκε με τη διεθνή σύμβαση, που υιοθετήθηκε υπό την αιγίδα του ΟΗΕ στη Γενεύη το 1948, και αριθμεί σήμερα 163 Κράτη-Μέλη. Η Γενική Συνέλευση του ΙΜΟ συνέρχεται κάθε δύο χρόνια στην έδρα του οργανισμού στο Λονδίνο, ενώ το Συμβούλιο αποτελείται από 40 εκλεγμένα κράτη-μέλη, χωρισμένα σε τρεις κατηγορίες. Η κατηγορία Α' αποτελείται από τα 10 κράτη-μέλη με το μεγαλύτερο μέγεθος εμπορικού στόλου, η κατηγορία Β' από 10 κράτη-μέλη με μεγάλο όγκο μεταφερομένων φορτίων στις διεθνείς εμπορικές ναυτιλιακές μεταφορές, ενώ η κατηγορία Γ' αποτελείται από τα υπόλοιπα 20 μέλη του Συμβουλίου και περιλαμβάνει χώρες που προσπαθούν να διεισδύσουν στο τομέα των διεθνών ναυτιλιακών μεταφορών. Η Ελλάδα, με τη σημαντικότερη παρουσία της στον τομέα της διεθνούς ναυτιλίας, εκλέγεται εδώ και δεκαετίες σταθερά ως μέλος του Συμβουλίου και μάλιστα στην κατηγορία Α'. Η Κύπρος εκλέγεται στην κατηγορία Γ'.

## 1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

πυρηνικών όπλων). Δύο από τις σημαντικότερες συμβάσεις, που έχουν υιοθετηθεί από τα κράτη-μέλη, στα πλαίσια του IMO, είναι η σύμβαση για την ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας SOLAS (Safety Of Life At Sea) του 1974, που αναθεωρήθηκε και επεκτάθηκε το 1995, καθώς και η σύμβαση για την πρόληψη της μόλυνσης του περιβάλλοντος από πλοία (MARPOL, Maritime Pollution), η οποία υιοθετήθηκε το 1973 και αναθεωρήθηκε το 1978.

Το “Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο” (Chambre Internationale de Commerce), το οποίο ιδρύθηκε στο Παρίσι το 1919, με σκοπό την προώθηση του εμπορίου και των επενδύσεων, κατέβαλε αξιοπρόσεκτες προσπάθειες για την κωδικοποίηση των *Ναυτικών Συνηθειών και των Γενικών Όρων Συναλλαγών, σχετικά με τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων.*

Οι προσπάθειες αυτές, είχαν ως αποτέλεσμα την θέσπιση των “Διεθνών Κανόνων για τη Μετάφραση των Εμπορικών Όρων” (Incoterms), που αφορούν: α) στην κατανομή των ευθυνών για το εμπόρευμα (RISKS) και β) στις δαπάνες (COSTS) που προκύπτουν κατά την μετακίνηση του εμπορεύματος της συναλλαγής, από την αποθήκη του εξαγωγέα μέχρι τον τελικό τόπο προορισμού που έχει συμφωνηθεί.

Ακόμη, αξιοσημείωτα είναι ορισμένα νομοθετικά μέτρα, που θέσπισε η Ευρωπαϊκή Ένωση για τα (δεκαπέντε τότε) μέλη της<sup>49</sup>:

- Ο Κανονισμός 3577 / 92, για την ελευθερία των θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών μελών.<sup>50</sup>

<sup>49</sup> Βλ. Ν. Μ. Πουλιαντζά, *Ναυτικό Δίκαιο*, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 3: Το 1982, πολλά ευρωπαϊκά κράτη, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται και όλα σχεδόν τα κράτη-μέλη της Ε. Ε., υπέγραψαν στο Παρίσι ένα Υπόμνημα Συμφωνίας (Paris Memorandum Of Understanding ή MOU) για τον έλεγχο των πλοίων που καταπλέουν στα λιμάνια των χωρών αυτών. Παρόλο ότι δημιουργήθηκε και μια Επιτροπή σαν εκτελεστικό όργανο της Συμφωνίας αυτής (Port State Control Committee) και παρόλο ότι 15.000 περίπου επιθεωρήσεις πλοίων γίνονται κάθε έτος στα ευρωπαϊκά λιμάνια (που είχαν ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση αναχώρησης ή και κράτηση 4.500 πλοίων λόγω της μη ύπαρξης των απαιτούμενων συνθηκών ασφαλείας, κ.λ.π.), δεν έχουν ακόμα καθιερωθεί - κοινώς αποδεκτά από όλα τα κράτη - αντικειμενικά κριτήρια ελέγχου πλοίων άλλων κρατών. Βλ. πάντως την Οδηγία 97 / 58 ΕΚ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με την οποία τροποποιήθηκε η Οδηγία 94 / 57 ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες και τα πρότυπα επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και των συναφών δραστηριοτήτων των ναυτικών αρχών. Όπως είναι ήδη γνωστό, σημαντικά προβλήματα για την ελληνική ναυτιλία έχει δημιουργήσει και ο αμερικανικός νόμος περί ρυπάνσεως από πετρέλαιο (O.P.A. 90), ενώ περαιτέρω προβλήματα αναμένεται να ανακύψουν από την εφαρμογή από την αμερικανική Ακτοφυλακή, του νέου Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων (ISM CODE).

<sup>50</sup> Βλ. Νικολάου Μ. Πουλιαντζά, “*Και η Ναυτιλία μας στο Στόχαστρο της Ε. Ε.*”, Οικονομικός Ταχυδρόμος, 26 Μαΐου 1994. Του ίδιου, “*Η Κατάργηση του Προνομίου της Ακτοπλοΐας (CABOTAGE) στην Ευρωπαϊκή Ένωση και η Ελληνική Ναυτιλία.*” Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου, Μάιος-Ιούνιος 1995, σελ. 193 και επόμενα.

## 1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

- Η Κοινοτική Οδηγία 95/21/EC, της 19ης Ιουνίου του 1995<sup>43</sup>, για τον έλεγχο των πλοίων από τρίτες χώρες, μέσα στα χωρικά ύδατα των κρατών-μελών. Επίσης, στην Κοινοτική αυτή Οδηγία προβλέπεται και η τήρηση από τις αρχές των κρατών-μελών της Ε. Ε. και “μαύρης λίστας” των πλοίων που δεν πληρούν τους όρους της Οδηγίας αυτής της Ε. Ε., καθώς και των ονομάτων των ιδιοκτητών τους και της σημαίας που φέρουν.

### 1.2.9. Αγγλικού Κοινοδικαίου Νομοθετικές ρυθμίσεις

Στην ομάδα των νομοθεσιών του αγγλικού κοινοδικαίου, περιλαμβάνεται ο αγγλικός νόμος Merchant Shipping Act 1894, όπως τροποποιήθηκε, για τη θαλάσσια εμπορία. Σημαντικοί επίσης είναι, ο νόμος για τη θαλάσσια μεταφορά Carriage of Goods by Sea Act 1971, ο νόμος για την αναγώριση και ενίσχυση συμβατικών διακιωμάτων κατά του θαλάσσιου μεταφορέα Sales of Goods Act 1992, καθώς και ο νόμος για τη θαλάσσια ασφάλιση Marine Insurance Act 1906, όπως τροποποιήθηκε με τον Insurance Act 2015.

Όσον αφορά το δίκαιο των ΗΠΑ, χαρακτηριστικοί είναι οι νόμοι όπως, ο νόμος που ρυθμίζει το θέμα ευθύνης του εκναυλωτή Harter Act 1893, ο νόμος για τη θαλάσσια φορτωτική Promerene Act 1903, και ο νόμος για τη θαλάσσια μεταφορά Carriage of Goods by Sea 1936 (Title 46 USC).<sup>51</sup>

### 1.2.10. Νεότερες Νομοθεσίες

Εν προκειμένω, συγκαταλέγονται ο ολλανδικός ναυτικός κώδικας, οι ναυτικοί κώδικες των σκαδιναυβικών χωρών (Σουηδίας, Δανίας, Νορβηγίας), ο ιταλικός ναυτιλιακός κώδικας, ο ναυτικός κώδικας της Ρωσικής Ομοσπονδίας που δεν διαφέρει ουσιωδώς από τους λοιπούς κώδικες των δυτικών χωρών, ο ελβετικός ναυτικός νόμος και ο ελληνικός Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.<sup>52</sup>

<sup>51</sup> Βλ. Ιωάννης Ρόκας και Γεώργιος Θεοχαρίδης, *Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδ. Σάκκουλας, 2021, πλαγιαρ. 22.

<sup>52</sup> Βλ. Ιωάννης Ρόκας, *ό.π.*, πλαγιαρ. 23., Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου άλλαξε μετά από 65 χρόνια - Αναμορφώνεται ο ισχύων Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) που κυρώθηκε με τον ν. 3816/1958 (Α 32) ο οποίος και Καταργείται. Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 29/Α/15-2-2023 ο νόμος 5020/2023 «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής». Στο παρόν πόνημα η ερμηνεία των άρθρων του νέου ΚΙΝΔ γίνεται βάσει της Εισηγητικής Έκθεσης του Υπουργείου Ναυτιλίας.

### 1.2.11. Πώς διαμορφώθηκε το Ναυτικό Δίκαιο στην Ελλάδα - Τα Νεώτερα χρόνια

Στις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα και ενώ η Ελλάδα βρισκόταν ακόμη υπό τον τουρκικό ζυγό, οι Έλληνες ναυτικοί έκαναν χρήση του γαλλικού Εμπορικού Κώδικα (“*Code de Commerce*”).<sup>53</sup>

Ο περίφημος αυτός Κώδικας<sup>54</sup>, συντάχθηκε το 1807, με προσωπική επιμέλεια του Μεγάλου Ναπολέοντα και εισάχθηκε αυτούσιος, με την επί λέξει μετάφρασή του στη χώρα μας. Στο δεύτερό του βιβλίο, περιελάμβανε το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, με αποτέλεσμα και αυτό να αποκτήσει ισχύ, να αναγνωριστεί επίσημα και να αποτελέσει το Ναυτικό Δίκαιο της Ελλάδος.

Με το ψήφισμα της 15ης Δεκεμβρίου του 1828, ορίστηκε ότι τα ελληνικά δικαστήρια, θα ακολουθούν το γαλλικό Εμπορικό Κώδικα. Το ψήφισμα αυτό, παρέμεινε σε ισχύ για λίγα χρόνια, αφού στις 19 Απριλίου του 1835, αντικαταστάθηκε κατόπιν Διατάγματος με το «Εμπορικό Δίκαιο».

Με το εν λόγω Διάταγμα, θεσπίστηκε ο πρώτος ελληνικός “Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας”, μέσω των διατάξεων του οποίου ρυθμίστηκαν ποικίλα σημαντικά ζητήματα τα οποία σχετίζοντο με πλοία.

Τις διατάξεις αυτές τροποποίησε και συμπλήρωσε ο νόμος ΓΨΙΖ΄ του 1910, βασισμένος στον ιταλικό Εμπορικό Κώδικα του 1822 και στο βελγικό νόμο του 1908.

Το 1946, ο Αστικός Κώδικας εισήχθη και άρχισε να εφαρμόζεται στην Ελλάδα και το 1948 οι Υπουργοί Δικαιοσύνης και Εμπορικής Ναυτιλίας σύστησαν μια επιτροπή με σκοπό τη δημιουργία ενός νέου κώδικα Ναυτικού Δικαίου. Την 1η Σεπτεμβρίου του 1958, ο Νόμος 3816 επικύρωσε τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ). Επιπροσθέτως, στον Αστικό Κώδικα του 1946, καθώς και στον Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ, Ν.Δ. 187/73), όπως επίσης και σε νεότερους ελληνικούς νόμους, εμπεριέχονται διατάξεις Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Το 2023 ψηφίστηκε ο νέος Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ο οποίος άλλαξε μετά από 65 χρόνια και φέρνει το ρυθμιστικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας στον 21ο αιώνα». Μεταξύ των μεταρρυθμιστικών αξόνων του νέου ΚΙΝΔ δίνεται ξεχωριστή βαρύτητα στη θέση του ναυτικού όπλου με το νέο πλαίσιο, διασφαλίζονται και προστατεύονται τα δικαιώματά του. Επιτυγχάνεται ο αναγκαίος διεθνής προσανατολισμός της εθνικής ναυτικής νομοθεσίας,

<sup>53</sup> Βλ. C. Triantafyllopoulos, *Le Droit civique grec de 1869 a 1919: Les transformations dans les principaux pays depuis cinquante ans (1869- 1919)*, Livre du cinquanteenaire de la societe de legislation compare, τ. I, 1922, σελ 220.

<sup>54</sup> Βλ. Α. Ν. Τσιριντάνη, *Στοιχεία Εμπορικού Δικαίου*, Τεύχος Α΄, 4η έκδ, 1955, σελ. 27 και επόμενα.

## 1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

ενισχύοντας την διαφάνεια των βασικών δικαιπραξιών που αφορούν το νομικό καθεστώς των πλοίων και την εκμετάλλευσή τους. Ρυθμίζοντας οι σύγχρονες μορφές ναυτιλιακής δραστηριότητας που αγνοούνταν παντελώς από τον ισχύοντα ΚΙΝΔ (χαρακτηριστικό παράδειγμα ο κλάδος των εμπορευματοκιβωτίων), ενώ αναμορφώνονται υφιστάμενες ρυθμίσεις που αποδείχθηκαν στην πράξη ατελείς, μη επαρκείς ή παρωχημένες (χαρακτηριστικό παράδειγμα τα καθεστώτα της θαλάσσιας ασφάλισης και της ναύλωσης πλοίων). Επίσης καθίσταται το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο ελκυστικότερο και φιλικότερο προς τους συναλλασσόμενους, ώστε να επιλέγεται συχνότερα ως εφαρμοστέο από τα συμβαλλόμενα μέρη και να συμβάλει, στο μέτρο που του αναλογεί, στην ενδυνάμωση της ελληνικής σημαίας.

### 1.3. ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΗΓΕΣ

Το σύγχρονο ναυτικό δίκαιο, απορρέει από τα εσωτερικά ή εθνικά νομοθετικά κείμενα και από τα διεθνή νομοθετικά κείμενα που διακρίνονται σε διμερείς ή πολυμερείς συμβάσεις (κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, MARPOL, SOLAS κ.α)

#### 1.3.1. Εσωτερικές πηγές

##### 1.3.1.1. Ελληνική έννομη τάξη

Ουσιαστικά πρόκειται για την νομοθέσια του κράτους. Στην εσωτερική έννομη τάξη, το Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται σε Ιδιωτικό (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ΚΙΝΔ) και Δημόσιο (Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, ΚΔΝΔ). Αλλά και οι εγκριτικές πράξεις νηολόγησης πλοίων ως κεφαλαίων εξωτερικού αποτελούν σημαντικές πηγές ρύθμισης ναυτικών σχέσεων. Δεν πρέπει να ξεφεύγει ότι στις ναυτικές σχέσεις έχουν συμπληρωματική εφαρμογή οι γενικές διατάξεις.<sup>55</sup>

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ΚΙΝΔ<sup>56</sup> αποτελεί το σύνολο κανόνων που ρυθμίζει τις εννομες ναυτικές σχέσεις ιδιωτικού χαρακτήρα, ως επι το πλείστον τις ναυτικές εμπορικές σχέσεις και συναλλαγές(ναύλωση, πλοήγηση, ασφαλιστική κάλυψη, συμβάσεις ναυτικής εμπορίας κ.α.), χωρίς όμως να περιορίζεται σε αυτές ρυθμίζοντας και σχέσεις μη εμπορικού χαρακτήρα (κυριότητα πλοίου- πλωτού ναυπηγήματος, απλή-προτιμώμενη υποθήκη κ.α.).<sup>57</sup>

<sup>55</sup> Βλ. Αντώνη Αντάπαση, ό.π., πλ.γιαρ. 59.

<sup>56</sup> Ψηφίστηκε με το νόμο 5020/2023 «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Ο προηγούμενος νόμος ήταν ο ν.3816/1958.

<sup>57</sup> Βλ. Αντώνη Αντάπαση, ό.π., πλ.γιαρ. 60-61, και Παναγιώτη Λυκούδη, *Στοιχεία Ναυτικού Δι-*

## 1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Το ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται και επιμέρους σε: Ναυτεργατικό δίκαιο, Δίκαιο της Θαλάσσιας Αρωγής, Δίκαιο της Ναυτικής Ασφάλισης και Δίκαιο της Κοινής Αβαρίας.

Ο Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, ΚΔΝΔ (Ν.Δ. 187/1973) αποτελεί το σύνολο κανόνων που ρυθμίζει τις ναυτικές σχέσεις που έχουν δημόσιο χαρακτήρα. Ασχολείται με την οργάνωση του Κράτους για τη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας (ασφάλεια πλοίων, φύλαξη λιμένων, χορήγηση και διατήρηση της ελληνικής εθνικότητας σε πλοίο, σύνθεση του πληρώματος) καθώς και με τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα έναντι του Κράτους όσων ασχολούνται με την εμπορική ναυτιλία.<sup>58</sup>

Το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται επιμέρους σε: Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Διοικητικό Ναυτικό Δίκαιο, Ποινικό - Πειθαρχικό Ναυτικό Δίκαιο και Φορολογικό Ναυτικό Δίκαιο.

### *1.3.1.2. Κυπριακή έννομη τάξη και ναυτικό δίκαιο*

Η εμπορική ναυτιλία της Κυπριακής Δημοκρατίας ρυθμίζεται από ένα δαιδαλώδες κατάλογο νομοθετημάτων, εθνικών και διεθνών. Η συνήθης τακτική είναι η διατήρηση του αρχικού νομοθετήματος με τροποποιητικούς, κατά καιρό, νόμους επί συγκεκριμένων διατάξεών τους. Πιο συγκεκριμένα στα εθνικά νομοθετήματα, που έχουν υιοθετηθεί, χαρακτηριστικά είναι τα εξής:

- 1. Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησης, Πώλησης και Υποθήκευσης Πλοίων) Νόμος του 1963 (Ν. 45/63). (Ε.Ε. Αρ. 259, Παρ. Ι, ημερ. 25.06.1963), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα.*
- 2. Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Πλοίαρχοι και Ναυτικοί) Νόμος του 1963 (Ν.46/63). (Ε.Ε. Αρ. 259, Παρ. Ι, ημερ. 25.06.1963), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα.*
- 3. Ο περί Κυπριακών Πλοίων (Απαγόρευσης Μεταφορών) Νόμος του 1966 (Ν. 26/66). (Ε.Ε. Αρ. 501, Παρ. Ι, ημερ. 16.06.1966), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.*
- 4. Ο Περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Έλεγχος του Κράτους του Λιμένα) Νόμος του 2011.*
- 5. Ο Περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ασφάλιση Πλοιοκτητών για Ναυτικές Απαιτήσεις) Νόμος του 2012 (Ν. 14(Ι)/2012).*

---

καίου, Ίδρυμα Ευγενίδου, 2014, σελ.14.

<sup>58</sup> Βλ. Αντώνη αντάπαση ό.π., πλαγιαρ. 62-63, και Παναγιώτη Λυκούδη, ό.π., σελ. 14.

### 1.3.2. Διεθνείς πηγές

Στη διεθνή διάσταση, οι πηγές με την ευρεία έννοια του όρου αποτελούν μεθόδους ή τρόπους που χρησιμοποιούνται στο διεθνές πεδίο και έχουν ως σκοπό να ρυθμίσουν ομοιόμορφα τις ναυτικές σχέσεις και να αποκαταστήσουν την απαιτούμενη ασφάλεια δικαίου και να εξυπηρετήσουν καλύτερα στην πράξη τις ανάγκες του διεθνούς ναυτικού εμπορίου.<sup>59</sup>

Η πιο σημαντική μέθοδος λαμβάνει τη μορφή των διεθνών συμβάσεων. Οι Διεθνείς Συμβάσεις<sup>60</sup>, επιδιώκουν να ενοποιήσουν τις κατ' ιδίαν εθνικές νομοθεσίες ως προς την ρύθμιση σχέσεων της θαλασσοπλοΐας ή της ηπειρωτικής ναυσιπλοΐας.

Οι πολυμερείς συμβάσεις, ήτοι οι Συμβάσεις που κατάρτισε η Διεθνής Ναυτική Επιτροπή, οι Συμβάσεις που κατάρτισαν Οργανισμοί του ΟΗΕ.

Οι διμερείς συμβάσεις, θέτουν ως βάση, για την ανάπτυξη των αμοιβαίων ναυτεμπορικών σχέσεων, την αρχή της ελευθερίας της εμπορικής ναυτιλίας και της αποφυγής από κάθε συμβαλλόμενο κράτος μέτρων διάκρισης σημαίας, δηλαδή μέτρων που παραβλάπτουν τη ναυσιπλοΐα των πλοίων που υψώνουν τη σημαία του άλλου συμβαλλόμενου κράτους ή παρεμποδίζουν την επιλογή της ύψωσης της. Οι αρχές αυτές ισχύουν και ως προς τα εμπορεύματα που εξάγονται και ως προς τη μεταφορά επιβατών.<sup>61</sup>

### 1.3.3. Ενωσιακές Πηγές

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και η Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης περιέλαβαν λακωνική ρύθμιση (αρχικά στο άρθρο 84 παρ 2 ΣυνθΕΟΚ στο κεφάλαιο περι Πολιτικής Μεταφορών) για τις θαλάσσιες μεταφορές, αναγνωρίζοντας εμμέσως ότι ο ναυτιλιακός τομέας είναι κατεξοχήν χώρος ρύθμισης από διεθνείς ομοιόμορφους κανόνες. Ωστόσο, μετά από μια πρώτη μακρά περίοδο νομοθετικής και πολιτικής επιφύλαξης, το ενωσιακό δίκαιο άρχισε να διεισδύει ταχέως και επεκτατικώς στην οργάνωση και λειτουργία της θαλάσσιας μεταφοράς. Χαρακτηριστικές θεματικές είναι ο συντονισμός ενωσιακού δικαίου και διεθνών συμβάσεων (περιβαλλοντική ευθύνη, ελεύθερη πρόσβαση στη ναυτιλιακή αγορά π.χ. πρόσβαση στο νηολόγιο, στο φορτίο, στην ακτοπλοΐα, στους λιμένες κλπ, όπως επίσης η εφαρμογή κανόνων ανταγωνισμού στην ναυτιλία και η ενωσιακές παρεμβάσεις

<sup>59</sup> Βλ. Αντώνη Αντάπαση, ό.π., πλαγιαρ. 66.

<sup>60</sup> Βλ. αναλυτικά ό.π., πλαγιαρ. 69 επ.

<sup>61</sup> Βλ. Αντώνη Αντάπαση, ό.π., πλαγιαρ. 91.