**ΕΝΟΤΗΤΑ 1Η**

**ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ**

**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

* 1. **Έννοια και χαρακτηριστικά του δικαίου**

Δίκαιο ονομάζεται το σύνολο των κανόνων υποχρεωτικής συμπεριφοράς που ρυθμίζουν τις σχέσεις των ανθρώπων που ζουν σε οργανωμένες κοινωνίες. Την τήρηση αυτών των κανόνων δικαίου την επιβάλλει μια ‘υπέρτατη δύναμη’, το Κράτος.

Οι κανόνες δικαίου διαφέρουν από τους ηθικούς κανόνες, δηλαδή τους κανόνες που πηγάζουν από την ανθρώπινη συνείδηση αλλά δεν επιβάλλονται υποχρεωτικά από την κρατική εξουσία.

**1.2** **Πηγές του δικαίου.**

Πηγές του δικαίου είναι οι νόμοι και τα έθιμα. Σε παλαιότερες εποχές τα έθιμα έπαιζαν σπουδαιότερο ρόλο από ότι σήμερα.

Με τη στενή έννοια του όρου, νόμος ονομάζεται ο κανόνας δικαίου που ψηφίζεται από τη Βουλή. Υπάρχει όμως και ένα ευρύτερο πλαίσιο κανόνων δικαίου σε ένα κράτος. Έτσι, το Σύνταγμα είναι ο θεμελιώδης νόμος του κράτους προς τον οποίο οφείλουν να συμμορφώνονται όλοι οι υπόλοιποι κανόνες δικαίου. Υπάρχουν επίσης και άλλες διατάξεις της πολιτείας που προέρχονται από κρατικά όργανα εκτός της βουλής, οι οποίες ενώ δεν έχουν την τυπική μορφή του νόμου παράγουν τα ίδια αποτελέσματα, δηλαδή ρυθμίζουν με υποχρεωτικό τρόπο τις σχέσεις των ανθρώπων. Τέτοιες διατάξεις είναι τα Προεδρικά Διατάγματα, οι Υπουργικές Αποφάσεις και οι Αστυνομικές Διατάξεις.

* 1. **Ιεράρχηση των κανόνων δικαίου**

Οι ιδρυτικές συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατατάσσονται στο ίδιο τυπικό επίπεδο με το Σύνταγμα, ενώ οι υπόλοιπες διεθνείς νομικές πράξεις υπερισχύουν των εθνικών νομικών πράξεων, εξαιρουμένου του Συντάγματος. Το Σύνταγμα υπερισχύει έναντι όλων των εθνικών νομικών πράξεων, και ακολουθούν ο νόμος, το προεδρικό διάταγμα και εν συνεχεία οι διοικητικές πράξεις.

Στα πλαίσια της εξελικτικής διαδικασίας στην οποία υπόκειται η νομική επιστήμη παρατηρείται ένας ακόμη ανοικτός διάλογος ως προς την ιεραρχική σχέση μεταξύ κανόνων διεθνούς δικαίου, ευρωπαϊκού δικαίου και εθνικών δικαίων.

* 1. **Ερμηνεία των κανόνων δικαίου**

Κατά την εφαρμογή των κανόνων δικαίου εγείρονται συχνά αμφιβολίες ως προς την πραγματική έννοιά τους και γι’ αυτό απαιτείται να δοθεί όσο το δυνατόν σαφέστερη ερμηνεία από αρμόδια όργανα και κατάλληλα πρόσωπα.

**Αυθεντική ερμηνεία** μιας διατάξεως έχουμε όταν ο ίδιος ο νομοθέτης επανέρχεται στο θέμα και με νεότερο ερμηνευτικό νόμο το διασαφηνίζει. Αυτό συμβαίνει σπάνια.

**Επιστημονική ερμηνεία** των νόμων γίνεται από τα δικαστήρια και την επιστήμη (συγγραφείς) και διακρίνεται σε γραμματική και λογική ερμηνεία. **Η γραμματική ερμηνεία** βασίζεται στους κανόνες της γραμματικής και της γλώσσας και ακολουθεί πιστά τη διατύπωση του ερμηνευόμενου κειμένου. **Η λογική ερμηνεία** βασίζεται στους κανόνες της λογικής και της δεοντολογίας. Ο ερμηνευτής αναζητεί την πραγματική βούληση του νομοθέτη, δηλαδή τον συγκεκριμένο σκοπό που εξυπηρετεί η ερμηνευόμενη διάταξη.

* 1. **Διαίρεση του δικαίου.**

Η πλέον σημαντική διαίρεση είναι αυτή μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου.

**Α. Δημόσιο δίκαιο** ονομάζεται το σύνολο των κανόνων δικαίου που ρυθμίζουν την οργάνωση και λειτουργία του κράτους, τις σχέσεις της πολιτείας προς τα πρόσωπα και τις σχέσεις των κρατών μεταξύ τους.

**Β. Ιδιωτικό δίκαιο** ονομάζεται το σύνολο των κανόνων δικαίου που ρυθμίζουν τις σχέσεις μεταξύ των πολιτών μιας πολιτείας καθώς και μεταξύ πολιτών διαφόρων πολιτειών.

Αναλυτικότερα έχουμε τα κάτωθι:

**Α. Δημόσιο δίκαιο, περιλαμβάνει:**

**α) Συνταγματικό δίκαιο**: καθορίζει τη μορφή του πολιτεύματος, ορίζει τις γενικές αρχές βάση των οποίων οργανώνεται και ασκείται η κρατική εξουσία και επίσης ορίζει τα όρια αυτής της εξουσίας απέναντι στα άτομα (ατομικά δικαιώματα).

**β) Διοικητικό δίκαιο**: περιλαμβάνει κανόνες για τη διοίκηση του κράτους και για τις σχέσεις κράτους και πολιτών.

**γ) Ποινικό δίκαιο**: ορίζει τις αξιόποινες πράξεις καθώς και τις ποινές αυτών.

**δ) Δικονομικό δίκαιο**: καθορίζει τα αρμόδια όργανα για την απονομή της δικαιοσύνης, αλλά και τον τρόπο απονομής της δικαιοσύνης (διενέργεια ανακρίσεων, ακροαματική διαδικασία, εκτέλεση δικαστικών αποφάσεων). Το δικονομικό δίκαιο περιλαμβάνει την πολιτική, την ποινική και τη διοικητική δικονομία.

**ε) Εκκλησιαστικό δίκαιο**: ρυθμίζει τις σχέσεις κράτους και εκκλησίας, τις σχέσεις των μελών της εκκλησίας με την εκκλησία και των μελών της εκκλησίας με την πολιτεία.

**στ) Δημόσιο διεθνές δίκαιο**: αποτελεί το σύνολο των κανόνων που ρυθμίζουν τις σχέσεις μεταξύ κρατών, αλλά και τις σχέσεις μεταξύ κράτους και πολιτών άλλων κρατών.

**Β. Ιδιωτικό δίκαιο, περιλαμβάνει:**

**α) Αστικό δίκαιο**: ρυθμίζει τις προσωπικές και περιουσιακές σχέσεις των διαφόρων προσώπων. Διακρίνεται στους παρακάτω επιμέρους κλάδους: Γενικές αρχές, ενοχικό, εμπράγματο, οικογενειακό και κληρονομικό δίκαιο.

**β) Εμπορικό δίκαιο**: ρυθμίζει τις σχέσεις που ανάγονται στο εμπόριο. Είναι το δίκαιο των εμπόρων και των εμπορικών πράξεων.

Το **Ναυτικό Δίκαιο** 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**, αφετέρου δε θέματα προστασίας ιδιωτικών σχέσεων και συμφερόντων για τα οποία και χαρακτηρίζεται **Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο**.

**ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ**

**1.6 Έννοια – Διαίρεση ναυτικού δικαίου**

**Ναυτικό δίκαιο είναι το σύνολο των κανόνων δικαίου οι οποίοι ρυθμίζουν τις σχέσεις που ανάγονται στο ναυτικό εμπόριο και στη ναυτιλία γενικότερα.**

**Ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο: περιλαμβάνει κανόνες που ρυθμίζουν τις σχέσεις:**

**α) του θαλάσσιου εμπορίου**

**β) της συμβάσεως ναυτολογήσεως**

**γ) της θαλάσσιας ασφαλίσεως**

**δ) την κυριότητα και μεταβίβαση πλοίου**

**ε) τη ναυτική υποθήκη κ.α.**

**Οι ανωτέρω διατάξεις είναι ενδοτικού δικαίου κατά κανόνα,** δηλαδή δεν αποκλείουν διαφορετική ρύθμιση, μετά από συμφωνία των ενδιαφερομένων.

**Δημόσιο ναυτικό δίκαιο: περιλαμβάνει διατάξεις:**

**α) δημοσίου διεθνούς ναυτικού δικαίου**

**β) διοικητικού ναυτικού δικαίου:**

1. **ασφάλεια ναυσιπλοΐας**
2. **ναυτική εκπαίδευση**
3. **ακτοπλοΐα**
4. **διοικητικός έλεγχος**
5. **ναυτικά ατυχήματα**

**γ) ποινικού και πειθαρχικού δικαίου**

**δ) ναυτικού εργατικού δικαίου**

**Οι περισσότερες από τις ανωτέρω διατάξεις είναι αναγκαστικού δικαίου,** δηλαδή δεν μπορούν να τροποποιηθούν με συμφωνία των ενδιαφερόμενων επειδή αφορούν τη δημόσια τάξη.

**ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΠΛΟΙΟ**

**1.7 Εμπορικά πλοία και κατηγορίες αυτών:**

Εμπορικά πλοία θεωρούνται αυτά που χρησιμοποιούνται για:

* Την εκτέλεση μεταφοράς πραγμάτων ή προσώπων στη θάλασσα
* Την αλιεία
* Τη ρυμούλκηση
* Την επιθαλάσσια αρωγή
* Την αναψυχή
* Τις επιστημονικές έρευνες
* Άλλους σκοπούς

Για τον χαρακτηρισμό ενός πλοίου ως εμπορικού δεν απαιτείται η ενέργεια “επί κέρδει εργασιών” και συνεπώς θεωρούνται εμπορικά και τα σκάφη αναψυχής ή τα εκπαιδευτικά, όπως και τα πλοία που ανήκουν στο δημόσιο αλλά δεν χρησιμοποιούνται για καθαρά κρατικούς σκοπούς.

Τα εμπορικά πλοία διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

**α) Ανάλογα με τις μεταφορές που εκτελούν, σε:**

1. φορτηγά
2. επιβατικά (επιβατηγά)
3. πλοία ειδικού προορισμού
4. πλοία βοηθητικής ναυτιλίας

**β) ανάλογα με την περιοχή που απασχολούνται, σε:**

1. ωκεανοπόρα
2. πλοία μικρότερης ακτίνας δράσεως (π.χ. μεσογειακά)
3. ακτοπλοϊκά
4. πλοία εσωτερικών υδάτων

**γ) Ανάλογα με το υλικό κατασκευής:**

1. μεταλλικά
2. ξύλινα
3. μικτής κατασκευής
4. σύνθετων υλικών

**δ) Ανάλογα με τα μέσα προώσεως:**

1. ιστιοφόρα
2. μηχανοκίνητα:

* ατμόπλοια
* ντιζελόπλοια
* ηλεκτροκίνητα
* πυρηνοκίνητα

Οφείλουμε να επισημάνουμε ότι η ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας, η μεταβολή της ναυπηγικής τέχνης και η εξειδικευμένη οργάνωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων οδηγούν σε εμφάνιση νέων κατηγοριών πλοίων.

**1.8 Η νομική έννοια του πλοίου**

Η νομική έννοια του πλοίου διαφέρει από την τεχνική του έννοια και ορίζεται διαφορετικά στο ιδιωτικό από ότι στο δημόσιο ναυτικό δίκαιο.

Στο άρθρο 1 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου **(ΚΙΝΔ) ορίζεται ότι “πλοίο είναι παν σκάφος χωρητικότητας καθαρής τουλάχιστον δέκα κόρων, προορισμένο όπως κινείται αυτοδυνάμως εν θαλάσση”.**

Συνεπώς, σύμφωνα με τον ορισμό, για να χαρακτηρισθεί ένα σκάφος (δηλαδή κοίλο ναυπήγημα) ως πλοίο απαιτούνται τα εξής στοιχεία:

**α)** Να πρόκειται για σκάφος (κοίλο ναυπήγημα). Μια σχεδία δεν είναι σκάφος.

**β)** Να έχει καθαρή χωρητικότητα τουλάχιστον 10 κόρων. Ο κόρος είναι μονάδα μετρήσεως της χωρητικότητας και αντιστοιχεί σε 2, 83 κυβικά μέτρα. Συνεπώς, για τον ΚΙΝΔ, τα μικρά σκάφη, πλοιάρια και βάρκες δε θεωρούνται πλοία.

**γ)** Να έχει αυτοδύναμη κίνηση. Δε μας ενδιαφέρει ποια είναι η κινητήρια δύναμη του σκάφους. Πλοία θεωρούνται τόσο τα μηχανοκίνητα όσο και τα ιστιοφόρα (στα οποία η κινητήρια δύναμη προέρχεται από τα ιστία). Αντιθέτως, τα βοηθητικά ναυπηγήματα (βυθοκόροι, φορτηγίδες, πλωτές δεξαμενές, πλωτοί γερανοί) δεν είναι πλοία κατά την έννοια του ΚΙΝΔ, αφού δεν έχουν τη δυνατότητα να κινούνται αυτοδυνάμως.

**δ)** Να έχει προορισμό κινήσεως στη θάλασσα. Δεν έχει σημασία αν το σκάφος κινείται στην ανοικτή θάλασσα ή σε λιμάνια ή μεταξύ όρμων. Όσα αντικείμενα εκ περιστάσεως μόνο κινούνται στη θάλασσα, πχ. Τα υδροπλάνα ή τα αμφίβια αυτοκίνητα, δεν μπορούν να θεωρηθούν πλοία αφού ο κύριος προορισμός τους είναι άλλος και όχι να κινούνται στη θάλασσα. Επίσης, κατά την έννοια του ΚΙΝΔ, τα ποταμόπλοια δεν μπορούν να θεωρηθούν πλοία επειδή προορίζονται να κινούνται σε διαφορετικό υδάτινο περιβάλλον και όχι στη θάλασσα. (\*ΠΡΟΣΟΧΗ: ένα κανονικό πλοίο που εισέρχεται σε ποταμό εξακολουθεί να είναι πλοίο).

Η έννοια του πλοίου είναι διαφορετική κατά τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου **(ΚΔΝΔ) ο οποίος ορίζει ότι: «πλοίο είναι παν σκάφος προορισμένο όπως μετακινείται επί του ύδατος προς μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό».**

Εδώ βλέπουμε ότι ο ορισμός είναι ευρύτερος και περιλαμβάνει στα πλοία περισσότερες κατηγορίες σκαφών.

**Αν συγκρίνουμε τους δύο ορισμούς:**

* **Ομοιότητα: κοινή απαίτηση για σκάφος.**
* **Διαφορές:**

**1. Απαίτηση του ΚΙΝΔ για ελάχιστη καθαρή χωρητικότητα, για**

**2. Αυτοδύναμη κίνηση, καθώς και για**

**3. Προορισμό κινήσεως στη θάλασσα.**

**1.9 Τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του πλοίου**

**α) Το όνομα:** εκλέγεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη, χωρίς να απαγορεύεται να του δοθεί όνομα το οποίο φέρει ήδη και κάποιο άλλο πλοίο. Κάτι τέτοιο όμως δεν επιτρέπεται στα επιβατικά πλοία γιατί μπορεί να προκαλέσει σύγχυση στους συναλλασσόμενους, κυρίως στο επιβατικό κοινό. Σ’ αυτή την περίπτωση έχουν εφαρμογή οι διατάξεις για αθέμιτο ανταγωνισμό.

Για την αλλαγή του ονόματος του πλοίου απαιτείται άδεια του Υ.Ε.Ν. Αν το πλοίο είναι ενυπόθηκο, απαιτείται επιπλέον και έγγραφη συναίνεση των ενυπόθηκων δανειστών.

**β) Το διεθνές διακριτικό σήμα (Δ.Δ.Σ.)**

Επειδή το όνομα δεν είναι αρκετό για τον ακριβή προσδιορισμό του πλοίου, καθιερώθηκε διεθνώς η σηματολόγηση των πλοίων με συνδυασμό 4 γραμμάτων από το διεθνές σηματολόγιο. Το Δ.Δ.Σ. έχει το πλεονέκτημα ότι δεν μπορεί να μεταβληθεί, εκτός αν το πλοίο αλλάξει σημαία.

Το Δ.Δ.Σ. χορηγείται από τη λιμενική αρχή κατά τη νηολόγηση του πλοίου, εφόσον έχει ολική χωρητικότητα άνω των 30 κόρων ή αν πρόκειται για ναυαγοσωστικό. Χορηγείται και σε πλοιάρια με εγκατάσταση ασυρμάτου, ανεξαρτήτως χωρητικότητας.

**γ) Η χωρητικότητα του πλοίου:**

Μετά την καταμέτρηση του πλοίου από τη λιμενική αρχή, ή την Επιθεώρηση Εμπορικών πλοίων του Υ.Ε.Ν., ή διεθνώς αναγνωρισμένο Νηογνώμονα, καθίσταται επισήμως προσδιορισμένη η χωρητικότητα του που διακρίνεται σε ολική και καθαρή.

* **Ολική χωρητικότητα:** **περιλαμβάνει όλους τους μόνιμα σκεπαστούς και κλειστούς χώρους κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα αλλά και επάνω σ’ αυτό.**
* **Καθαρή χωρητικότητα: είναι αυτή που απομένει, όταν από την ολική αφαιρεθούν οι χώροι που ορίζει ο νόμος (όπως είναι το μηχανοστάσιο, οι αποθήκες καυσίμων, τα ενδιαιτήματα πληρώματος, κλπ.). μονάδα καταμετρήσεως είναι ο κόρος που ισούται με 2, 83 κυβικά μέτρα.**

**δ) Το λιμάνι και ο αριθμός νηολογήσεως:**

Το λιμάνι νηολογήσεως εκλέγεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη. Αριθμός νηολογίου είναι ο αύξοντας αριθμός εγγραφής του πλοίου σε ένα ορισμένο νηολόγιο.

Η αλλαγή λιμανιού νηολογίου, δηλ. η μεταφορά στα νηολόγια άλλης λιμενικής αρχής, καλείται μετανηολόγηση ή μετεγγραφή.

Μετανηολόγηση γίνεται με αίτηση του κυρίου του πλοίου. Αν το πλοίο είναι ενυπόθηκο, απαιτείται και η συγκατάθεση των ενυπόθηκων δανειστών.

**1.10 Η καταμέτρηση του πλοίου:**

Πριν ένα πλοίο, πλοιάριο ή βοηθητικό ναυπήγημα καταχωρηθεί στο αντίστοιχο νηολόγιο ή βιβλίο φορτηγίδων, **πρέπει να καταμετρηθεί ώστε να εξακριβωθούν οι ακριβείς διαστάσεις και η χωρητικότητα του**.

Η χωρητικότητα του πλοίου έχει σημασία και για τον υπολογισμό των υποχρεώσεων του προς την καταβολή των λιμενικών, ναυτιλιακών και άλλων τελών, καθώς και για τον καθορισμό της οργανικής συνθέσεως του πληρώματός του.

**Αρμόδιες αρχές** για την καταμέτρηση ή την ανακαταμέτρηση των πλοίων, πλοιαρίων και βοηθητικών ναυπηγημάτων και την έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών είναι:

**α) για μικρά σκάφη: οι λιμενικές αρχές**

**β) για μεγάλα σκάφη:**

1. **η οικεία Διεύθυνση του κλάδου Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων (Κ.Ε.Ε.Π.) του Υ.Ε.Ν.**
2. **αναγνωρισμένος και εξουσιοδοτημένος ελληνικός ή ξένος Νηογνώμονας**

Ο νόμος επιτρέπει την εξουσιοδότηση ελληνικών ή ξένων Νηογνωμόνων για τη διενέργεια καταμετρήσεων με δαπάνες του πλοιοκτήτη. Τα εξαγόμενα στοιχεία υποβάλλονται στην αρμόδια Διεύθυνση, του Υ.Ε.Ν. / Κ.Ε.Ε.Π. για την έκδοση του πιστοποιητικού καταμετρήσεως. Έτσι, εξυπηρετούνται τα ποντοπόρα ελληνικά πλοία που δεν έχουν τη δυνατότητα να καταπλεύσουν σε ελληνικά λιμάνια για να καταμετρηθούν από ελληνική αρχή.

**Το πλοίο που πρόκειται να αποκτήσει την ελληνική ιθαγένεια πρέπει να είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό καταμετρήσεως από αρμόδια κρατική αρχή ή Νηογνώμονα**, συντεταγμένο σύμφωνα με κανονισμούς καταμετρήσεως όμοιους με τους ελληνικούς (ή έστω παρέχοντας όλα τα στοιχεία που απαιτούνται από τους ελληνικούς κανονισμούς). Τότε δεν υποβάλλεται σε νέα καταμέτρηση, αλλά εκδίδεται από την ΥΕΝ/ΚΕΕΠ ή τη λιμενική αρχή ένα πιστοποιητικό με βάση τα στοιχεία του αλλοδαπού πιστοποιητικού.

Αν το πλοίο υποστεί μεγάλης εκτάσεως επισκευής ή μετασκευές, που μεταβάλλουν τη χωρητικότητα του, ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος οφείλουν να ζητήσουν την **ανακαταμέτρηση** του. Επίσης, αν το Υ.Ε.Ν. αμφιβάλλει για την κανονικότητα της καταμετρήσεως ενός πλοίου, μπορεί να προβεί αυτεπάγγελτα στην ανακαταμέτρηση του.

**1.11** **Η νηολόγηση του πλοίου:**

Τα ελληνικά πλοία και πλοιάρια εγγράφονται σε **δημόσια βιβλία που τηρούνται από τα λιμεναρχεία.**

**Τα βιβλία αυτά ονομάζονται νηολόγια και είναι ειδικά μητρώα των πλοίων, δημόσια και προσιτά σε κάθε ενδιαφερόμενο**. Στην έννοια της δημοσιότητας περιλαμβάνεται και η υποχρέωση αυτού που τα τηρεί, δηλαδή του νηολόγου, να εκδίδει πιστοποιητικά, αντίγραφα, περιλήψεις κ.λ.π. από τα βιβλία και τους φακέλους του αρχείου του, σε κάθε ενδιαφερόμενο που υποβάλλει σχετική αίτηση. Η δημοσιότητα των νηολογίων επιβάλλεται για να εξασφαλίζονται τα συμφέροντα των τρίτων, επειδή στα μητρώα αυτά καταχωρίζονται οι κτήσεις αλλά και μεταβολές κυριότητας των πλοίων.

**Νηολόγια τηρούνται** στα κεντρικά λιμεναρχεία, τα λιμεναρχεία και σε ορισμένα υπολιμεναρχεία του κράτους **από αξιωματικό του λιμενικού σώματος που καλείται νηολόγος.**

**Νηολόγια τηρούνται επίσης και σε ορισμένα προξενικά λιμεναρχεία για την προσωρινή νηολόγηση ελληνικών πλοίων τα οποία κατόπιν μετανηολογούνται στα νηολόγια ελληνικών λιμανιών.**

Για τη νηολόγηση ενός πλοίου πρέπει να υποβληθούν στο νηολόγιο τα εξής **πιστοποιητικά:**

**α) Αίτηση** του πλοιοκτήτη ή του νόμιμου αντιπροσώπου του.

**β) Τίτλος κτήσεως κυριότητας**. Για τα πλοία που αγοράζονται στο εξωτερικό συντάσσεται πωλητήριο (bill of sale). Αν το πλοίο ναυπηγήθηκε στην Ελλάδα προσκομίζεται αντίγραφο της συμβάσεως ναυπηγήσεως και πρωτόκολλο παραδόσεως-παραλαβή.

**γ) Δήλωση ιδιοκτησίας** του πλοίου, με την οποία ο πλοιοκτήτης βεβαιώνει ότι το πλοίο του ανήκει εξ ολοκλήρου ή ότι είναι συνιδιοκτήτης κατά ορισμένα ποσοστά.

**δ) Πιστοποιητικό ιθαγένειας των πλοιοκτητών**, ώστε να διαπιστώνεται ότι άνω των πενήντα εκατοστών του πλοίου ανήκουν σε Έλληνες υπηκόους (φυσικά πρόσωπα) ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα ή σε φυσικά και νομικά πρόσωπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.).

**ε) Πιστοποιητικό διαγραφής από προηγούμενο νηολόγιο.**

**στ) Πρωτόκολλο καταμετρήσεως.**

**ζ) Έγγραφα εκτελωνισμού του πλοίου.**

Στην πράξη νηολογήσεως, που εκδίδει ο νηολόγος, περιλαμβάνονται: το όνομα του πλοίου, το είδος αυτού, οι διαστάσεις και η χωρητικότητα του, το είδος και η ιπποδύναμη της μηχανής του, το διεθνές διακριτικό σήμα, το όνομα και η ιθαγένεια του πλοιοκτήτη και ο τίτλος κτήσεως της κυριότητας.

Ο πλοιοκτήτης δικαιούται να ζητήσει τη **μετανηολόγηση** του πλοίου σε άλλο ελληνικό λιμάνι. Μετανηολόγηση γίνεται υποχρεωτικά στα νηολόγια εσωτερικού εντός προθεσμίας ενός έτους για πλοία που νηολογούνται προσωρινά στα προξενικά λιμεναρχεία Λονδίνου, Νέας Υόρκης και Τόκυο.

**1.12 Εθνικότητα του πλοίου**

Κάθε πλοίο οφείλει να έχει την εθνικότητα κάποιας πολιτείας και να φέρει τη σημαία της. Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, τα πλοία που βρίσκονται στην ανοιχτή θάλασσα θεωρούνται ως επέκταση του εδάφους της πολιτείας της οποίας φέρουν τη σημαία.

Το δίκαιο της σημαίας του πλοίου διέπει τις σχέσεις των προσώπων που επιβαίνουν σ’ αυτό, καθώς και τις σχέσεις του πλοίου με τις ξένες υπηρεσίες.

**Για να αναγνωρισθεί ένα πλοίο ως ελληνικό απαιτείται να ανήκει, σε ποσοστό άνω των πενήντα εκατοστών, σε Έλληνες υπηκόους (φυσικά πρόσωπα) ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα ή σε φυσικά/νομικά πρόσωπα της Ευρωπαϊκής Ενώσεως (Ε.Ε.) ή σε φυσικά / νομικά πρόσωπα του Ευρωπαϊκού Οικονομικού χώρου (Ε.Ο.Χ.) και να έχει εγγραφεί στα ελληνικά νηολόγια.**

**Εν τούτοις σύμφωνα με το άρθρο 13 του Νομοθετικού Διατάγματος 2687 του 1953 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» επιτρέπεται η νηολόγηση ως ελληνικών πλοίων άνω των 1500 κ.ο.χ. στο όνομα ξένων εταιρειών, οι οποίες όμως καλύπτουν κατά πλειοψηφία ελληνικά συμφέροντα.**

Σήμερα, τα περισσότερα ελληνικά φορτηγά πλοία άνω των 1500 κ.ο.χ. έχουν εγγραφεί στα ελληνικά νηολόγια στο όνομα αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών. Υπάρχουν επίσης και ελληνόκτητα πλοία που είναι γραμμένα σε αλλοδαπά νηολόγια. Οι πλοιοκτήτες των πλοίων αυτών με ξένη σημαία συνήθως συμβάλλονται με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) και ασφαλίζουν σ’ αυτό τα πληρώματα τους.

Μετά την καταχώρηση του πλοίου στα ελληνικά νηολόγια, η λιμενική αρχή εκδίδει το έγγραφο εθνικότητας του πλοίου.

**Απώλεια της εθνικότητας του πλοίου**

Η απώλεια της ελληνικής εθνικότητας του πλοίου επέρχεται όταν εκλείψουν οι όροι που απαιτούνται για την απόκτηση της. Αυτό συμβαίνει στις εξής **περιπτώσεις:**

**α) όταν παύει να υπάρχει το ίδιο το πλοίο: περιπτώσεις βύθισης, καταστροφής από πυρκαϊά, προσάραξης χωρίς δυνατότητα επανάκτησης, διάλυσης και έλλειψης ειδήσεων του επί 6μηνο.**

**β) όταν το πλοίο περιέλθει σε αλλοδαπούς (εκτός Ε.Ε.) κατά ποσοστό άνω των πενήντα εκατοστών. Σ’ αυτή την περίπτωση η απώλεια εθνικότητας επέρχεται αυτοδικαίως, χωρίς δηλαδή να απαιτείται η τυπική διαγραφή του από τα νηολόγια. Το πλοίο μπορεί να περιέλθει σε αλλοδαπούς με μια σειρά από συμβάντα, ενέργειες ή τρόπους ή τρόπους , τους εξής:**

1. **κατόπιν συμβατικής μεταβιβάσεως αυτού**
2. **με κληρονομική διαδοχή**
3. **με την εγκατάλειψη του σε αλλοδαπό ασφαλιστή**
4. **με τη σύλληψη του από δυνάμεις ξένης πολιτείας και την κήρυξη του ως “καλής λείας”**

Όταν το πλοίο είναι ενυπόθηκο, για να είναι έγκυρη η εκποιητική δικαιοπραξία που επιφέρει την απώλεια της ελληνικής εθνικότητας, απαιτείται και η συγκατάθεση των ενυπόθηκων δανειστών.

Επί συμπλοιοκτησίας, η συμβατική εκποίηση μερίδας που επιφέρει την αποβολή της ελληνικής σημαίας είναι άκυρη αν έγινε χωρίς τη συγκατάθεση συμπλοιοκτητών που συγκεντρώνουν τα 4/5 των μερίδων.

Πλοία που έχουν νηολογηθεί κατά τα διατάξεις του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53, διαγράφονται από τα νηολόγια μετά την υποβολή έγγραφης δηλώσεως του πλοιοκτήτη.