



Προεδρικό Διάταγμα υπ'Αριθμ. 152

Περί οργάνωσης του χρόνου εργασίας των ναυτικών, σε συμμόρφωση προς τις Οδηγίες 1999/63/ ΕΚ και 1999/ 95/ ΕΚ.

Έχοντας υπόψη:

1. Τα άρθρα 4 και 5 του Ν. 1338/1983 «εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου» (Α' 34), όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 6 παρ.4 του Ν. 1440/ 1984 (Α' 70) και τροποποιήθηκε από τις διατάξεις του άρθρου 22 του Ν. 2789/ 2000 (Α' 21), καθώς και τις διατάξεις του άρθρου 3 του Ν. 1338/ 1983 όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 65 του Ν. 1892/1990 (Α' 101).
2. Το άρθρο 29Α' του Ν. 1558/ 1985 (Α' 137) που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (Α' 154) και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2α του Ν. 2469/ 1997 (Α' 39).
3. Το Ν. 2974/2001 «κύρωση της 180 Διεθνούς Σύμβασης εργασίας "για τις ώρες εργασίας των ναυτικών και την επάνδρωση των πλοίων" και του Πρωτοκόλλου 1996 στη Σύμβαση περί ελαχίστων επιπέδων ασφαλείας των εμπορικών πλοίων, 1976 » (Α' 293) .
4. Την 361/3.9.2002 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.
5. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού προϋπολογισμού.
6. Την 108/2003 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας,

Αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

1.Με το Μέρος Ι του παρόντος Π.Δ. σκοπείται η προσαρμογή της εσωτερικής νομοθεσίας προς την οδηγία 1999/63/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη συμφωνία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών, που σύναψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCΣΑ) και η Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση (FST) (Ε.Ε.Λ 167/33 της 2.7.1999).

2.Με το Μέρος ΙΙ του παρόντος Π.Δ. σκοπείται η προσαρμογή της εσωτερικής νομοθεσίας προς την οδηγία

1999/95/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την επιβολή των διατάξεων περί των ωρών εργασίας των ναυτικών επί των πλοίων που καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες (Ε.Ε. L 14/30 της 20.01.2000).

ΜΕΡΟΣ Ι

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Άρθρο 2

1. Οι απαιτήσεις του Μέρους Ι εφαρμόζονται στους ναυτικούς που εργάζονται σε κάθε είδους θαλασσοπλοούν πλοίο είτε ανήκει στο δημόσιο είτε σε ιδιώτες το οποίο φέρει την Ελληνική σημαία και ασκεί τακτικά εμπορικές θαλάσσιες δραστηριότητες.

2. Στην περίπτωση αμφιβολίας ως προς το αν ένα πλοίο πρέπει να θεωρείται θαλασσοπλοούν ή ότι ασκεί θαλάσσιες εμπορικές δραστηριότητες για τους σκοπούς του παρόντος, το θέμα επιλύεται από τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του ΥΕΝ μετά από διαβούλευση με τις οργανώσεις εφοπλιστών και ναυτικών.

3. Οι διατάξεις του Μέρους αυτού δεν έχουν εφαρμογή στα αλιευτικά σκάφη.

Άρθρο 3

Για την εφαρμογή του Μέρους Ι,

- α) ο όρος «ώρες εργασίας» σημαίνει το χρόνο στη διάρκεια του οποίου πρέπει ο ναυτικός να εργάζεται για λογαριασμό του πλοίου
- β) ο όρος «ώρες ανάπαυσης» σημαίνει το χρόνο εκτός των ωρών εργασίας. Ο όρος αυτός δεν περιλαμβάνει τα σύντομα διαλείμματα
- γ) ως «ναυτικός» νοείται κάθε άτομο το οποίο απασχολείται ή προσλαμβάνεται με οποιαδήποτε ιδιότητα σε θαλασσοπλοούν πλοίο
- δ) ως «εφοπλιστής» νοείται ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή κάθε άλλο νομικό ή φυσικό πρόσωπο όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου από τον ιδιοκτήτη του πλοίου και ο οποίος αναλαμβάνοντας την ευθύνη του πλοίου συμφώνησε να αναλάβει όλα τα παρεπόμενα καθήκοντα και ευθύνες.

Άρθρο 4

Εντός των ορίων που καθορίζονται στο άρθρο 6, ο εφοπλιστής επιλέγει είτε σχήμα μεγίστου αριθμού ωρών εργασίας τις οποίες δεν πρέπει να υπερβαίνει ο ναυτικός σε μια δεδομένη περίοδο είτε σχήμα ελαχίστου αριθμού ωρών ανάπαυσης ο οποίος πρέπει να παρέχεται σε μια δεδομένη χρονική περίοδο. Το σχήμα που επιλέγεται σύμφωνα με τα πιο πάνω διατηρείται για χρονικό διάστημα τουλάχιστον τεσσάρων μηνών και δεν μπορεί να αλλάξει διαρκούντος του πλου.

Άρθρο 5

Υπό την επιφύλαξη του άρθρου 6, το σύνθηες πρότυπο ωράριο εργασίας ναυτικού βασίζεται, κατά κανόνα,

σε εργάσιμη ημέρα οκτώ ωρών με μια ημέρα ανάπαυσης την εβδομάδα και με ανάπαυση κατά τις δημόσιες αργίες. Με Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας μπορούν να καθορίζονται τα ανώτατα όρια του κανονικού χρόνου εργασίας των ναυτικών στη βάση του προτύπου που καθορίζεται στο παρόν.

Άρθρο 6

1. Τα όρια των ωρών εργασίας ή ανάπαυσης έχουν ως ακολούθως:

1) μέγιστο ωράριο εργασίας του οποίου δεν πρέπει να γίνεται υπέρβαση:

2) 14 ώρες μέσα σε περίοδο 24 ωρών και

1)

72 ώρες μέσα σε περίοδο επτά ημερών

ή

3) ελάχιστο σύνολο ωρών ανάπαυσης που δεν πρέπει να είναι λιγότερο από:

2) 10 ώρες μέσα σε περίοδο 24 ωρών και

1)

77 ώρες μέσα σε περίοδο επτά ημερών.

2. Οι ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να διαιρούνται σε περισσότερες από δύο περιόδους μια από τις οποίες πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον έξι ώρες ενώ το διάστημα μεταξύ διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 14 ώρες.

3. Τα προβλεπόμενα γυμνάσια στο πλοίο πρέπει να διεξάγονται κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται η διακοπή των περιόδων ανάπαυσης και να μην προξενείται κόπωση.

4. Στην περίπτωση που ναυτικός ευρίσκεται σε άμεση διάθεση, όπως στην περίπτωση ανεπάνδρωτου μηχανοστασίου, πρέπει να λαμβάνει επαρκή αντισταθμιστική περίοδο ανάπαυσης εάν η κανονική περίοδος ανάπαυσής του διαταράσσεται από έκτακτες κλήσεις για εργασία.

5. Με Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας επιτρέπεται να ορίζονται εξαιρέσεις από τα όρια των παραγράφων 1 και 2. Οι εξαιρέσεις αυτές πρέπει να τηρούν, κατά το δυνατό, τα πρότυπα που καθορίζονται παραπάνω, μπορούν όμως να λαμβάνουν υπόψη συχνότερες ή μεγαλύτερες περιόδους άδειας ή να προβλέπουν τη χορήγηση αντισταθμιστικής άδειας για ναυτικούς που μετέχουν σε φυλακές γέφυρας ή μηχανοστασίου ή για ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία που εκτελούν βραχείς πλόες.

6. Σε εύκολο προσιτό μέρος στο πλοίο, τοποθετείται πίνακας στον οποίο εμφανίζεται η διευθέτηση του χρόνου εργασίας και περιλαμβάνει για κάθε θέση εργασίας τουλάχιστον:

1) το χρονοδιάγραμμα της υπηρεσίας όταν το πλοίο είναι στη θάλασσα και όταν το πλοίο είναι σε λιμένα και

2)το μέγιστο ωράριο εργασίας ή το ελάχιστο σύνολο ωρών ανάπαυσης όπως καθορίζονται στο παρόν ή με Συλλογική Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας που ισχύει.

7.Ο πίνακας που αναφέρεται στην παράγραφο 6 συντάσσεται σύμφωνα με το πρότυπο που καθορίζεται στο Παράρτημα I του παρόντος στην Ελληνική και στην Αγγλική.

Άρθρο 7

Οι ναυτικοί κάτω των 18 ετών δεν επιτρέπεται να εργάζονται τη νύκτα. Ως «νύκτα» νοείται περίοδος τουλάχιστον 9 συνεχών ωρών που περιλαμβάνει το διάστημα από τα μεσάνυχτα έως τις 5 π.μ. Η παρούσα διάταξη δεν εφαρμόζεται εάν διαταράσσεται η πραγματική κατάρτιση των νέων ναυτικών ηλικίας από 16 έως 18 ετών σύμφωνα με τα καθιερωμένα προγράμματα και χρονοδιαγράμματα εκπαίδευσης σε πλοίο.

Άρθρο 8

1.Ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να απαιτεί από ναυτικό να εκτελεί όσες ώρες εργασίας απαιτούνται για την άμεση ασφάλεια του πλοίου, των ατόμων που επιβαίνουν σ αυτό ή του φορτίου ή για την παροχή βοήθειας σε άλλο πλοίο ή άτομα που ευρίσκονται σε κατάσταση κινδύνου στη θάλασσα.

2.Σύμφωνα με την παράγραφο 1, ο πλοίαρχος μπορεί να αναστείλει την ισχύ του προγράμματος ωρών εργασίας ή ωρών ανάπαυσης και να απαιτήσει από ναυτικό να εκτελέσει όσες ώρες εργασίας απαιτούνται μέχρις ότου αποκατασταθεί η ομαλή κατάσταση.

3.Μόλις καταστεί δυνατό μετά την αποκατάσταση της ομαλής κατάστασης, ο πλοίαρχος εξασφαλίζει τη χορήγηση επαρκούς περιόδου ανάπαυσης σε όλους τους ναυτικούς που εκτέλεσαν εργασία στη διάρκεια περιόδου ανάπαυσης σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα υπηρεσίας.

Άρθρο 9

1.Με μέριμνα του πλοίαρχου τηρείται αρχείο των καθημερινών ωρών εργασίας ή των καθημερινών ωρών ανάπαυσης των ναυτικών, σύμφωνα με το πρότυπο που καθορίζεται στο Παράρτημα II του παρόντος, έτσι ώστε να καθίσταται δυνατός ο έλεγχος της τήρησης των διατάξεων του άρθρου 6. Ο ναυτικός δικαιούται να λαμβάνει αντίγραφο των στοιχείων του αρχείου που τον αφορούν, το οποίο πρέπει να υπογράφεται από τον πλοίαρχο ή από μέλος πληρώματος άτομο εξουσιοδοτημένο από τον πλοίαρχο και από τον ναυτικό.

2.Το αρχείο των οκτώ προηγούμενων ημερών και σε κάθε περίπτωση το αρχείο που αντιστοιχεί στο χρονικό διάστημα από τον απόπλου από λιμένα έως τον απόπλου από τον επόμενο λιμένα, θα είναι διαθέσιμο για έλεγχο από αρμόδιες Αρχές. Το αρχείο συντάσσεται στην Ελληνική και στην Αγγλική .

Άρθρο 10

1.Η τήρηση του αρχείου που αναφέρεται στο άρθρο 9 εξετάζεται από τις Λιμενικές Αρχές εσωτερικού και εξωτερικού και τους Επιθεωρητές της Διεύθυνσης Ελέγχου Πλοίων και θεωρείται κατά τους ελέγχους τήρησης των διατάξεων που διέπουν τις ώρες εργασίας ή τις ώρες ανάπαυσης σύμφωνα με το παρόν Διάταγμα.

2. Η τήρηση του πίνακα και του αρχείου που προβλέπονται στο παρόν καλύπτουν τις απαιτήσεις τήρησης του προγράμματος και του αρχείου που προβλέπονται στο άρθρο 2 του Π.Δ. 281/ 1998 (Α΄ 202).

Άρθρο 11

1. Κατά τον καθορισμό, την έγκριση ή την αναθεώρηση των επιπέδων επάνδρωσης πλοίων λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη αποφυγής ή ελαχιστοποίησης, όσο το δυνατόν περισσότερο, των υπερβολικά πολλών ωρών εργασίας, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται στους ναυτικούς επαρκής ανάπαυση και να περιορίζεται η κόπωση.

2. Εάν από τα αρχεία ή άλλα αποδεικτικά στοιχεία προκύπτει παράβαση των διατάξεων που διέπουν τις ώρες εργασίας ή τις ώρες ανάπαυσης, λαμβάνονται μέτρα, συμπεριλαμβανομένης εφόσον είναι απαραίτητο της αναθεώρησης της οργανικής σύνθεσης πληρώματος του πλοίου, έτσι ώστε να αποφεύγονται μελλοντικές παραβάσεις.

3. Όλα τα πλοία για τα οποία εφαρμόζεται το παρόν πρέπει να είναι επανδρωμένα σύμφωνα με την οργανική σύνθεση πληρώματός τους.

Άρθρο 12

Στα πλοία δεν επιτρέπεται να εργάζονται άτομα ηλικίας κάτω των 16 ετών.

Άρθρο 13

Ο εφοπλιστής υποχρεούται να λαμβάνει μέτρα συμπεριλαμβανομένης της παροχής στον πλοίαρχο των απαραίτητων πόρων για τη συμμόρφωση προς τις υποχρεώσεις του παρόντος Π.Δ. Ο πλοίαρχος λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίζει την εφαρμογή των απαιτήσεων σχετικά με τις ώρες εργασίας ή ανάπαυσης των ναυτικών που απορρέουν από το παρόν Π.Δ.

Άρθρο 14

1. Οι ναυτολογούμενοι σε πλοία για τα οποία εφαρμόζεται το παρόν Π.Δ. πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ιατρικής εξέτασης σε ισχύ σύμφωνα με το Ν. 1131/81 «Περί κυρώσεως της 73 Διεθνούς Συμβάσεως» περί ιατρικής εξέτασης ναυτικών (Α΄ 39).

Ναυτικοί μέλη πληρώματος πλοίου που μετέχουν σε φυλακές γέφυρας ή μηχανοστασίου για τους οποίους πιστοποιείται από ιατρό ότι έχουν προβλήματα υγείας που οφείλονται στο γεγονός ότι εκτελούν νυκτερινή εργασία, μεταφέρονται, εφόσον είναι δυνατό, σε ημερήσια εργασία για την οποία είναι κατάλληλοι.

2. Η υγειονομική εξέταση για την έκδοση του πιστοποιητικού που αναφέρεται στην παράγραφο 1 γίνεται χωρίς δαπάνες του ναυτικού και καλύπτεται από το ιατρικό απόρρητο.

Άρθρο 15

Εφόσον ζητηθεί από δημόσια υπηρεσία, οι εφοπλιστές πρέπει να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με ναυτικούς που εργάζονται κατά τη νύκτα.

Άρθρο 16

Οι ναυτικοί τυγχάνουν προστασίας της ασφάλειας και της υγείας τους ανάλογα με τη φύση της εργασίας τους και σύμφωνα με τις αντίστοιχες σχετικές διατάξεις της εσωτερικής νομοθεσίας και των Διεθνών Συμβάσεων που έχει κυρώσει η Ελλάδα. Στους ναυτικούς παρέχεται ισοδύναμη προστασία και υπηρεσίες ή διευκολύνσεις πρόληψης για την ασφάλεια και την υγεία τους ανεξαρτήτως αν εργάζονται την ημέρα ή τη νύκτα.

Άρθρο 17

Κάθε ναυτικός δικαιούται ετήσια άδεια μετ αποδοχών διάρκειας τουλάχιστον τεσσάρων εβδομάδων ή, για περιόδους απασχόλησης μικρότερες του ενός έτους, ανάλογο μέρος αυτής σύμφωνα με τους όρους απόκτησης δικαιώματος και χορήγησης τέτοιας άδειας που καθορίζονται στην οικεία Συλλογική Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας.

Η ελάχιστη περίοδος ετήσιας άδειας μετ αποδοχών δεν αντικαθίσταται από αντισταθμιστικό επίδομα, εκτός από τις περιπτώσεις κατά τις οποίες λήγει η σχέση εργασίας πριν τη χορήγησή της.

ΜΕΡΟΣ II

ΕΛΕΓΧΟΣ ΩΡΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΚΑΤΑΠΛΕΟΥΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Άρθρο 18

18

Σκοπός του Μέρους II είναι η δημιουργία μηχανισμού για την εξακρίβωση και την επιβολή της συμμόρφωσης των πλοίων που καταπλέουν σε Ελληνικούς λιμένες προς τις διατάξεις του Μέρους I και, εφόσον πρόκειται για πλοίο υπό ξένη σημαία προς τις απαιτήσεις των άρθρων 2 έως 13 του Μέρους I προκειμένου να βελτιωθούν η ασφάλεια στη θάλασσα, οι συνθήκες εργασίας και η υγεία και η ασφάλεια των ναυτικών επί των πλοίων.

Άρθρο 19

Για τους σκοπούς του Μέρους II, νοούνται ως:

- α) «πλοίο»: κάθε θαλασσοπλοούν πλοίο, που ανήκει στο δημόσιο ή σε ιδιώτη και ασκεί συνήθως εμπορικές ναυτιλιακές δραστηριότητες. Στον ορισμό αυτόν δεν περιλαμβάνονται τα αλιευτικά σκάφη.
- β) «επιθεωρητής»: Αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος ή υπάλληλος του Δημοσίου Τομέα που έχει οριστεί από τη Λιμενική Αρχή ή άλλο πρόσωπο που έχει εξουσιοδοτηθεί από τη Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του ΥΕΝ να διενεργεί επιθεωρήσεις ελέγχου πλοίων με ξένη σημαία σε Ελληνικό λιμένα και είναι υπεύθυνος για αυτό έναντι της αρχής που τον έχει ορίσει.
- γ) «καταγγελία»: κάθε πληροφορία ή έκθεση που υποβάλλει μέλος του πληρώματος, επαγγελματικός οργανισμός, ένωση, συνδικαλιστική οργάνωση ή, γενικά, οποιοδήποτε πρόσωπο έχει συμφέρον από την ασφάλεια του πλοίου, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια ή την υγεία των μελών του πληρώματός του.

Άρθρο 20

20

1.Εάν Λιμενική Αρχή, σε λιμένα αρμοδιότητος της οποίας καταπλέει ένα πλοίο κατά την κανονική πορεία της εμπορικής δραστηριότητάς του ή για άλλους λόγους που σχετίζονται με τη λειτουργία του, γίνει αποδέκτης καταγγελίας που δεν είναι προδήλως αβάσιμη ή έχει αποδεικτικά στοιχεία ότι το πλοίο δεν πληρεί τις απαιτήσεις του Μέρους Ι και εφόσον πρόκειται για πλοίο υπό ξένη σημαία τις απαιτήσεις των άρθρων 2 έως 13 του Μέρους Ι, καταρτίζει έκθεση την οποία σε περίπτωση πλοίου υπό ξένη σημαία απευθύνει προς την κυβέρνηση της χώρας στην οποία είναι νηολογημένο το πλοίο.

2.Σε περίπτωση που από επιθεώρηση που διενεργείται σύμφωνα με το άρθρο 21 προκύπτουν οι απαιτούμενες αποδείξεις για τη στοιχειοθέτηση των οποίων προβλέπει ομοίως το άρθρο 21, η Λιμενική Αρχή λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για την αποκατάσταση οιασδήποτε συνθηκών επί του πλοίου που είναι σαφώς επικίνδυνες για την ασφάλεια ή την υγεία των ναυτικών.

3.Η ταυτότητα του προσώπου που υποβάλλει την καταγγελία δεν πρέπει να αποκαλύπτεται στον πλοίαρχο ή στον κύριο του συγκεκριμένου πλοίου. Αν η καταγγελία αποδειχθεί τελείως αβάσιμη, εφαρμόζεται το άρθρο 229 του Ποινικού Κώδικα.

Άρθρο Άρθρο

21

1.Κατά την πραγματοποίηση επιθεώρησης για τη στοιχειοθέτηση της απόδειξης ότι ένα πλοίο δεν πληρεί τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 του προηγούμενου άρθρου, ο επιθεωρητής εξακριβώνει:

- εάν έχει καταρτιστεί πίνακας με το καθεστώς εργασίας επί του πλοίου στη γλώσσα ή τις γλώσσες εργασίας που χρησιμοποιούνται από τα μέλη του πληρώματος του πλοίου και στην Αγγλική γλώσσα, σύμφωνα με το πρότυπο που παρατίθεται στο Παράρτημα Ι, ή άλλο ισοδύναμο πρότυπο και εάν ο πίνακας αυτός είναι αναρτημένος επί του πλοίου σε ευπρόσιτο μέρος,

- εάν τηρείται αρχείο των ωρών εργασίας ή των ωρών ανάπαυσης των ναυτικών, στη γλώσσα ή τις γλώσσες εργασίας που χρησιμοποιούνται από τα μέλη του πληρώματος του πλοίου και στην Αγγλική γλώσσα, σύμφωνα με το πρότυπο που παρατίθεται στο Παράρτημα ΙΙ, ή άλλο ισοδύναμο πρότυπο και εάν φυλάσσεται επί του πλοίου καθώς και εάν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ότι αυτό το αρχείο είναι δεόντως θεωρημένο από την αρμόδια αρχή του κράτους όπου είναι νηολογημένο το πλοίο.

2.Εάν έχει ληφθεί καταγγελία ή ο επιθεωρητής πιστεύει, με βάση τις δικές του παρατηρήσεις επί του πλοίου, ότι τα μέλη του πληρώματος είναι υπερβολικά καταπονημένα, ο επιθεωρητής διενεργεί λεπτομερή επιθεώρηση, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, προκειμένου να εξακριβώσει κατά πόσο οι ώρες εργασίας ή οι περίοδοι ανάπαυσης που έχουν καταγραφεί στο αρχείο, πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 του προηγούμενου άρθρου και κατά πόσο έχουν τηρηθεί κανονικά, λαμβανομένων υπόψη άλλων αρχείων που αφορούν τη λειτουργία του πλοίου.

Άρθρο 22

1.Εάν από επιθεώρηση ή την λεπτομερή επιθεώρηση αποκαλυφθεί ότι το πλοίο δεν πληροί τις απαιτήσεις του Μέρους Ι λαμβάνονται τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να αποκατασταθούν οιασδήποτε ελλείψεις επί του πλοίου που είναι σαφώς επικίνδυνες για την ασφάλεια ή την υγεία των ναυτικών. Τα εν λόγω μέτρα μπορεί να

περιλαμβάνουν απαγόρευση απόπλου του πλοίου μέχρις ότου διορθωθούν οι διαπιστωθείσες ανωμαλίες ή μέχρις ότου αναπαυθεί επαρκώς το πλήρωμα αυτού.

2.Εάν υπάρχουν σαφείς αποδείξεις ότι τα μέλη του πληρώματος της πρώτης φυλακής ή των επομένων φυλακών που θα τα αντικαταστήσουν είναι υπερβολικά καταπονημένα, η Λιμενική Αρχή απαγορεύει τον απόπλου του πλοίου μέχρις ότου διορθωθούν οι διαπιστωθείσες ανωμαλίες ή μέχρις ότου αναπαυθεί επαρκώς το πλήρωμα.

Άρθρο Άρθρο

23

1.Στην περίπτωση απαγόρευσης του απόπλου ενός πλοίου σύμφωνα με το προηγούμενο άρθρο, η Λιμενική Αρχή ενημερώνει τον πλοίαρχο, τον κύριο ή τον εφοπλιστή του πλοίου, καθώς και τη διοίκηση του κράτους της σημαίας ή του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το πλοίο ή τον Πρόξενο ή, ελλείψει αυτού, τον πλησιέστερο διπλωματικό εκπρόσωπο του κράτους αυτού, σχετικά με τα αποτελέσματα των αναφερόμενων στο άρθρο 21 επιθεωρήσεων ή των αποφάσεων που έλαβε ο επιθεωρητής και τις απαιτούμενες, ενδεχομένως, διορθωτικές ενέργειες.

2.Σε περίπτωση επιθεώρησης σύμφωνα με το Μέρος II, από τη Λιμενική Αρχή καταβάλλονται όλες οι δυνατές προσπάθειες προκειμένου να αποφεύγονται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις του πλοίου. Σε περίπτωση, ωστόσο, αδικαιολόγητων καθυστερήσεων, ο κύριος ή ο εφοπλιστής δικαιούται να ζητήσει αποζημίωση για οιαδήποτε ζημία ή απώλεια έχει υποστεί. Σε κάθε περίπτωση προβαλλόμενης αδικαιολόγητης καθυστέρησης, το βάρος της απόδειξης φέρει ο κύριος ή ο εφοπλιστής του πλοίου.

Άρθρο 24

1.Ο κύριος ή εφοπλιστής του πλοίου ή ο αντιπρόσωπος του, έχει δικαίωμα να προσφύγει εγγράφως ενώπιον του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κατά της απόφασης απαγόρευσης απόπλου που έχει λάβει η Λιμενική Αρχή, εντός 48 ωρών από την κοινοποίηση της απόφασης. Η προσφυγή δεν συνεπάγεται την αναστολή της ακινητοποίησης. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας γνωστοποιεί στον προσφεύγοντα την απόφαση του το αργότερο μέσα σε δύο (2) ημέρες από την ημερομηνία κατάθεσης της αίτησης προσφυγής, αφού προηγουμένως λάβει υπόψη και τις απόψεις της Λιμενικής Αρχής που επέβαλε το μέτρο.

2.Η Λιμενική Αρχή πληροφορεί τον πλοίαρχο του πλοίου, για το δικαίωμα ασκήσεως προσφυγής είτε με την απόφαση απαγόρευσης απόπλου, είτε με το διαβιβαστικό αυτής έγγραφο.

Άρθρο 25

Για τη συνεργασία μεταξύ Λιμενικών Αρχών και αρμοδίων Αρχών των άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και για τη δημοσίευση των απαγορεύσεων απόπλου που επιβάλλονται σύμφωνα με το παρόν, έχουν εφαρμογή οι διατάξεις των άρθρων 14 και 15 του Π.Δ. 88/ 1997 (Α' 90) .

Άρθρο Άρθρο

26

Κατά την επιθεώρηση ενός πλοίου νηολογημένου στο έδαφος ή φέροντος τη σημαία κράτους που δεν έχει κυρώσει τη ΔΣ 180 Δ.Ο.Ε. ή το Πρωτόκολλο της Σύμβασης αριθμ. 147 της Δ.Ο.Ε., η Λιμενική Αρχή, εξασφαλίζει ότι, η μεταχείριση που παρέχεται στο εν λόγω πλοίο και το πλήρωμα του δεν είναι ευνοϊκότερη από την παρεχόμενη σε ένα πλοίο το οποίο φέρει τη σημαία κράτους που έχει κυρώσει τη ΔΣ 180 Δ.Ο.Ε. ή το Πρωτόκολλο της Σύμβασης αριθμ. 147 Δ.Ο.Ε. ή αμφοτέρων.

Άρθρο Αρθρο

27

Αντίγραφο του παρόντος Διατάγματος και της οικείας Συλλογικής Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας τηρείται επί του πλοίου ώστε να είναι εύκολα προσιτά, στο πλήρωμα.

Άρθρο Αρθρο

28

Στους παραβάτες των απαιτήσεων του παρόντος, ανεξάρτητα από τυχόν ποινικές ή / και πειθαρχικές κυρώσεις, επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου 45 του Ν.Δ. 187/ 1973 (Α' 261) περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Άρθρο Αρθρο

29

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος τα πιο κάτω Παραρτήματα I και II.

Άρθρο Αρθρο

30

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 2003-05-23