



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ**  
**ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**  
**ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ**

**Αριθμός Γνωμοδότησης 98/2020**

**Το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους**  
**(Τμήμα Δ')**  
**Συνεδρίαση της 1ης Ιουλίου 2020**

**Σύνθεση:**

**Πρόεδρος:** Χρυσαφούλα Αυγερινού, Αντιπρόεδρος Ν.Σ.Κ.

**Μέλη:** Παναγιώτης Παναγιωτουνάκος, Αντιπρόεδρος Ν.Σ.Κ., Αικατερίνη Γρηγορίου, Δημήτριος Αναστασόπουλος, Παναγιώτης Παππάς, Στέργιος Κίκας, Αθανάσιος Θεοχάρης, Δημήτριος Κατωπόδης, Μιχαήλ Τζουβάρας, Ευτυχία Κασομένου, Νομικοί Σύμβουλοι του Κράτους.

**Εισηγήτριες:** Βαΐα Παπακωνσταντίνου, Αικατερίνη Χουρμούζη Πάρεδροι Ν.Σ.Κ. (γνώμες χωρίς ψήφο).

**Αριθμός Ερωτήματος:** Το υπ' αριθμ. πρωτ. Ε.2242.1-2/8023/2017 έγγραφο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής/ Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής/ Κλάδος Β' (Ναυτιλίας)/ Δ/ση Ναυτικής Εργασίας/ Τμήμα 2<sup>ο</sup> (Εργασιακών Σχέσεων) .

**Περίληψη Ερωτήματος:** Ερωτάται αν, στα πλαίσια των διατάξεων των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 3 του π.δ/τος 106/2013 (Α' 138), παρέχεται στον πλοίαρχο εμπορικού πλοίου το δικαίωμα να αναστείλει την ισχύ του προγράμματος ωρών ανάπαυσης και να απαιτήσει από ναυτικό να εκτελέσει, για λόγους δημοσίου συμφέροντος και δημόσιας υγείας, ιδίως δε για τη διακομιδή ασθενών, σύμφωνα με τις διατάξεις της υ.α. αριθ. Υ.Α. Υ4β/ΟίΚ.9239/1994 (Β' 727), όπως ισχύει, όσες ώρες εργασίας απαιτούνται για τον σκοπό αυτό, εξασφαλίζοντας μόλις καταστεί δυνατό τη χορήγηση επαρκούς περιόδου ανάπαυσης.

Στο πιο πάνω ερώτημα, το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (Τμήμα Δ') γνωμοδότησε ως εξής:

### Ιστορικό

Με το παραπάνω έγγραφο της ερωτώσας υπηρεσίας και τα στοιχεία του φακέλου που το συνοδεύουν δίδονται τα ακόλουθα:

1. Το Κεντρικό Λιμεναρχείο Καβάλας απέστειλε σηματική αναφορά στην ερωτώσα υπηρεσία, στην οποία παρατίθεται, επακριβώς, ότι: «... πλοιοκτήτης Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου που εκτελεί δρομολόγια στη πορθμειακή γραμμή Κεραμωτής - Θάσου και Καβάλας - Πρίνου ζήτησε προφορικά την παροχή οδηγιών σχετικά με τη δυνατότητα απασχόλησης ναυτικών-μελών πληρώματος του πλοίου πέραν του ανώτατου προβλεπόμενου ορίου ωρών εργασίας σύμφωνα με ισχύουσα νομοθεσία, προκειμένου, εφόσον παρουσιασθεί ανάγκη, να εκτελέσει πλου για τη διακομιδή ασθενούς κατόπιν σχετικού αιτήματος από ΕΚΑΒ...» .

2. Η ερωτώσα Υπηρεσία παραθέτει στο κείμενο του ερωτήματός της τις διατάξεις του άρθρου 3 παρ. 1 και 2 του π.δ. 106/ 2013 «Εφαρμογή απαιτήσεων για ικανότητα τήρησης φυλακής των ναυτικών» (Α' 138) και της ΥΑ Υ4β/ΟΙΚ.9239/1994 (Β' 727) «Διαδικασία, τρόπος, φορείς και άλλες λεπτομέρειες για τη μεταφορά με αεροπορικά ή πλωτά μέσα, βαριά ασθενών σε νοσηλευτικά ιδρύματα» (Διορθ.Σφαλμ. Β' 837), όπως τροποποιήθηκε με την ΥΑ Υ4β/ΟΙΚ.1072/1995 (Β' 90) και αφού εκθέτει ότι: «...χαρακτηριστική πτυχή του δημόσιου συμφέροντος και εξειδίκευσή του αποτελεί και η δημόσια υγεία, πέραν της δημόσιας τάξης και της εθνικής άμυνας...», αιτείται την έκδοση Γνωμοδότησης για το ζήτημα «εάν παρέχεται στον Πλοίαρχο εμπορικού πλοίου το δικαίωμα να αναστείλει την ισχύ του προγράμματος ωρών ανάπαυσης και να απαιτήσει από ναυτικό να εκτελέσει, για λόγους δημοσίου συμφέροντος και δημόσιας υγείας, ιδίως δε για τη διακομιδή ασθενών σύμφωνα με τις διατάξεις της υ.α. αριθ. Υ4β/ΟΙΚ.9239/1994 (Β' 727), όπως ισχύει, όσες ώρες εργασίας απαιτούνται για τον σκοπό αυτό, εξασφαλίζοντας μόλις καταστεί δυνατό τη χορήγηση επαρκούς περιόδου ανάπαυσης».

3. Κατόπιν των ανωτέρω υποβλήθηκε το ως άνω ερώτημα.

4. Με το υπ' αριθμ. πρωτ. 220.2102/Φ. Ερ.101145/2018 έγγραφο του Γραφείου Νομικού Συμβούλου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής προς την

ερωτώσα υπηρεσία επισημάνθηκε ότι α) η σχετική νομοθεσία που προβλέπει σχετικά με τη διακομιδή βαριά ασθενών από το ΕΚΑΒ με ναυλωμένα πλωτά μέσα (μεταξύ άλλων δυνατοτήτων μεταφοράς), αφορά αρμοδιότητα του Υπουργείου Υγείας, και β) το άρθρο 3 του πδ/τος 106/2013 προβλέπει για την αναστολή του προγράμματος χρόνου ανάπαυσης ναυτικών στις συγκεκριμένες περιπτώσεις που ορίζονται σε αυτό<sup>1</sup>, και ζητήθηκε να διευκρινισθεί: «α) αν ο βασικός προβληματισμός της υπηρεσίας συνίσταται στο αν μπορεί να γίνει εφαρμογή του άρθρου 3 του πδ 106/2013 στη περίπτωση του ερωτήματος, ελλείψει άλλης ειδικής διάταξης και β) αν η περίπτωση του ερωτήματος αφορά τακτικά δρομολόγια, που εκτελεί το Ε/Γ-Ο/Γ στη πορθμειακή γραμμή Κεραμωτής – Θάσου και Καβάλας – Πρίνου και αν η αναστολή της ισχύος του προγράμματος ωρών ανάπαυσης ναυτικών επηρεάζει την εκτέλεση των δρομολογίων».

**5.** Σε απάντηση του ως άνω εγγράφου απεστάλησαν: 1) το με αριθμ πρωτ. **2242.1-2/12459 /2019 της ερωτώσας υπηρεσίας, σύμφωνα με το οποίο :** «α. θέματα διακομιδής ασθενών δεν άπτονται των αρμοδιοτήτων της Υπηρεσίας και β. έως σήμερα δεν υφίσταται σε γνώση μας ειδική διάταξη που να ρυθμίζει θέμα ή/και να εξειδικεύει σχετικές περιπτώσεις.» και 2) το με αριθμ πρωτ. **2251.2-1/14640 /2019 της Διεύθυνσης Θαλασσίων Συγκοινωνιών του υπουργείου, σύμφωνα με το οποίο:** «γνωρίζεται ότι σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου έκτου του Ν. 2932/01 (ΦΕΚ 145 Α'), όπως ισχύει ορίζεται ότι: «Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να έχει το πλοίο στελεχωμένο, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις περί οργανικής σύνδεσης πληρώματος κατά το χρόνο δραστηριοποίησης του, εκτός από το χρονικό διάστημα διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων της παραγράφου 5, των περιπτώσεων α' και γ' της παραγράφου 3 και της περίπτωσης β' της παραγράφου 3 μετά την πάροδο τουλάχιστον δεκαπέντε (15) ημερών και εφόσον διαρκεί η βλάβη ή η ζημία.».

**6.** Περαιτέρω, από συνημμένα στο έγγραφο αυτό δίδεται ότι, για την διακομιδή ασθενών από λιμένα Θάσου προς λιμένα Κεραμωτής, διατίθεται πλοίο επιφυλακής

---

<sup>1</sup> (ήτοι, σύμφωνα με τη διατύπωση της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του ως άνω διατάγματος «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 σε αυτό ή του φορτίου ή για την παροχή βοήθειας σε άλλο πλοίο ή άτομα που ευρίσκονται σε κατάσταση κινδύνου στη θάλασσα...»)

από δύο εκ των τριών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στη γραμμή και ότι για την οικεία κατηγορία πλοίων έχει κυρωθεί η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας Πληρωμάτων Πορθμείων Εσωτερικού, έτους 2018 (Β' 5592), σύμφωνα με το άρθρο 27, της οποίας, ισχύουν τα κάτωθι: «1. Κάθε πλοιοκτήτης υποχρεούται να ρυθμίζει τα της υπηρεσίας του πλοίου του κατά τέτοιο τρόπο ώστε για το διάστημα που το πλοίο εκτελεί δρομολόγια, να εξασφαλίζονται δύο (2) 24ώρες άδειες ανάπαυσης κάθε μήνα, ώστε εκ περιτροπής να καλύπτονται κατά κανόνα όλες οι ημέρες της εβδομάδος. 2. Σε περίπτωση που για λόγους ασφαλείας του πλοίου ή για οποιοδήποτε άλλο λόγο δεν καθίσταται δυνατή η χορήγηση 24ωρης άδειας ανάπαυσης εντός του μηνός, τότε καταβάλλεται στον ναυτικό για κάθε μη παρεχόμενη 24ωρη ανάπαυση, αποζημίωση ίση με ένα ημερομίσθιο, ήτοι το 1/22 του υπό της Συλλογικής Σύμβασης προβλεπόμενου μισθού ενεργείας της παρ. 1 του άρθρου 1.».

7. Το ως άνω ερώτημα συζητήθηκε ενώπιον του Δ' Τμήματος του Ν.Σ.Κ. την 3-4-2019, κατά την οποία αναβλήθηκε η έκδοση γνωμοδότησης επ' αυτού (σχετικό το πρακτικό με αριθμό 2130), προκειμένου, αφενός, να ζητηθεί συγχρέωση του ερωτήματος με το ΓΝΣ του υπουργείου Υγείας (για θέματα ΕΚΑΒ) και, αφετέρου, να διευκρινισθεί/συμπληρωθεί το πραγματικό της υποθέσεως, κατά τους ορισμούς της διάταξης της παραγράφου 6 του άρθρου 6 του ν. 3086/2002 και, ιδίως, να διευκρινισθεί αν το ΕΚΑΒ έχει συνάψει ναυλώσεις με τα πλοία της γραμμής, και αν η διακομιδή των ασθενών μέσω ΕΚΑΒ γίνεται ή/και γινόταν με διαρκείς ή κατά περίπτωση συμβάσεις με το ΕΚΑΒ ή με άλλο τρόπο (να διευκρινισθεί ποιό) στη συγκεκριμένη πορθμειακή γραμμή. Επιπλέον, να αναφερθεί και τί ισχύει στις άλλες πορθμειακές γραμμές, σε περίπτωση που διαπιστώνεται μια γενικότερη πρακτική. Επίσης, ζητήθηκε να διευκρινισθεί το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τη ναυτική εργασία και την κατ' εξαίρεση παροχή εργασίας (με αναστολή του προγράμματος ωρών ανάπαυσης) για την συγκεκριμένη κατηγορία ναυτικών που αφορά το ερώτημα .

8. Προς απάντηση των ανωτέρω, η ερωτώσα υπηρεσία με τα με αριθμό πρωτοκόλλου 2242.1-2/53853/2019 έγγραφό της και τα συνημμένα αυτής σήματα από το Λιμεναρχείο Καβάλας απάντησε ότι, στην εν λόγω σύνδεση οι διακομιδές ασθενών μέσω ΕΚΑΒ εκτός του εύρους των τακτικών δρομολογίων, διενεργούνται κυρίως με κατά περίπτωση ναυλώσεις πλοίων κατόπιν αιτήματος ΕΚΑΒ (Οι ναυλώσεις αυτές συνάπτονται με σύμβαση (ναυλοσύμφωνο) κατ' άρθρο 108 του

ΚΙΝΔ μεταξύ ασθενούς – πλοιάρχου). Στην περίπτωση που δεν διατίθεται πλοίο επιφυλακής από τα δρομολογημένα πλοία της γραμμής, οι διακομιδές ασθενών μέσω ΕΚΑΒ μπορεί να εκτελούνται με πλωτό μέσο Λ.Σ. - ΕΛ. ΑΚΤ.

**9.** Από τα από 20/8/2019 (ΑΠ 1371/25-9-2019) και 24/12/2019 (ΑΠ 49/13-1-2020) Υπηρεσιακά Σημειώματα του Εθνικού Κέντρου Άμεσης Βοήθειας–Τμήμα Ιατρικών Υπηρεσιών-Γραφείο Αεροδιακομιδών, δίδονται τα ακόλουθα:

**Α)** Η διαδικασία εξασφάλισης κατάλληλου πλωτού μέσου για διακομιδή ασθενών, εφόσον σε συνεργασία με τον καλούντα ιατρό αποφασιστεί πλωτή διακομιδή, γίνεται μετά από έγγραφο αίτημα του Συντονιστικού Κέντρου του Γραφείου Αεροδιακομιδών (Σ.Κ.Γ.Λ.) του ΕΚΑΒ προς το Κέντρο Επιχειρήσεων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ (Κ.ΕΠΙΧ./Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.), το οποίο είναι και το αρμόδιο όργανο που επικοινωνεί με τις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές και η επιχειρησιακή του δραστηριότητα περιγράφεται στη λειτουργία του Υπουργείου Ναυτιλίας-Νησιωτικής Πολιτικής. Σε περίπτωση διάθεσης πλέον του ενός σκαφών, το Κ.ΕΠΙΧ./Λ.Σ.-ΚΛ.ΑΚΤ. ενημερώνει το Σ.Κ.Γ.Λ. του ΕΚΑΒ, το οποίο με τη σειρά του επικοινωνεί με τους καλούντες ιατρούς, που φέρουν όλη την ευθύνη της υποστήριξης των ασθενών κατά τη διάρκεια της πλωτής διακομιδής τους και επιλέγουν το πλωτό μέσο της διακομιδής, με κριτήριο τις ιδιαιτερότητες των διακομιζόμενων ασθενών.

**Β)** Πολλές φορές είναι διαθέσιμα στο ΕΚΑΒ προς ναύλωση και πλοία τακτικών δρομολογίων εκτός του εύρους αυτών. Ο ρόλος του Σ.Κ.Γ.Α. του ΕΚΑΒ είναι ουσιαστικός, όσον αφορά τον συντονισμό και την εποπτεία μέχρι την ολοκλήρωση κάθε πλωτής διακομιδής. Ειδικότερα, το Σ.Κ.Γ.Α. του ΕΚΑΒ απευθύνεται στους αρμόδιους Φορείς για την εξεύρεση πλωτών μέσων για τη διακομιδή ασθενών, δεν προτείνει ούτε συμμετέχει στην επιλογή, αν διατίθενται περισσότερα του ενός και ο ρόλος του είναι να συντονίζει την πλωτή διακομιδή, με βάση τις ώρες του απόπλου και του κατάπλου που τους κοινοποιούνται από το Κέντρο Επιχειρήσεων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ και τα κατά τόπους λιμεναρχεία, μέχρι την παράδοση του ασθενή στο νοσοκομείο υποδοχής του. Όταν δεν υπάρχει διαθέσιμο κατάλληλο πλωτό μέσο ή οι καιρικές συνθήκες δεν επιτρέπουν πλωτή διακομιδή, σύμφωνα με την αναφορά του Κ.ΕΠΙΧ./Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ και η κατάσταση του ασθενή επιβάλλει άμεση διακομιδή, το ΕΚΑΒ προβαίνει σε διαδικασία αεροδιακομιδής μετά από την υποβολή σχετικού αιτήματος στην Πολεμική Αεροπορία, που είναι ο πτητικός φορέας του ΕΚΑΒ για

εξεύρεση κατάλληλου πτητικού μέσου, παρόλο που η διαδικασία είναι πολλές φορές ιδιαίτερα χρονοβόρα. Αναφορικά με τα τακτικά δρομολόγια, το ΕΚΑΒ ουδεμία συμμετοχή έχει, πέραν της επιβίβασης και αποβίβασης των ασθενών με ασθενοφόρα.

Γ). Επίσης, σύμφωνα με τα ανωτέρω έγγραφα το ΕΚΑΒ, δεν έχει συνάψει ναυλώσεις με τα πλοία της γραμμής, δεν έχει συνάψει ούτε διαρκείς, ούτε κατά περίπτωση συμβάσεις με καμιά πορθμειακή γραμμή για διακομιδή ασθενών και με κανένα από τα προσφερόμενα ιδιωτικά πλωτά μέσα, τα οποία του εξασφαλίζει το Κ.ΕΠΙΧ./Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ, κατόπιν σχετικού αιτήματος του Συντονιστικού Κέντρου του Γραφείου Αεροδιακομιδών του ΕΚΑΒ.

### **Νομοθετικό πλαίσιο**

10. Στις διατάξεις των άρθρων 45 και 95- 98 του νδ 187/1973 (ΚΔΝΔ), όπως ισχύει, ορίζονται τα εξής:

*Κυρώσεις. Προσφυγαί.*

#### *Άρθρον 45*

*«1. Με την επιφύλαξη της περιπτώσεως του άρθρου 44, για κάθε παράβαση των διατάξεων του Κεφαλαίου αυτού και των προεδρικών διαταγμάτων που εκδίδονται σε εκτέλεση του και ανεξάρτητα εάν συντρέχει ποινική ή πειθαρχική δίωξη, επιβάλλεται, με αιτιολογημένη απόφαση του Προϊσταμένου του αρμοδίου Κλάδου του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ή του Προϊσταμένου της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής, κατά λόγο αρμοδιότητάς τους, πρόστιμο τριακοσίων (300) ευρώ έως πεντακοσίων χιλιάδων (500.000) ευρώ. Υπόχρεοι για την καταβολή του προστίμου είναι αλληλεγγύως και εις ολόκληρο ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής, ο εφοπλιστής, ο πράκτορας και ο πλοίαρχος του πλοίου. Ειδικότερα για τις παραβάσεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), με αιτιολογημένη απόφαση του Προϊσταμένου του αρμοδίου Κλάδου του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, επιβάλλεται το πρόστιμο του προηγούμενου εδαφίου στον πλοιοκτήτη ή στην «εταιρία», όπως αυτή ορίζεται στην παράγραφο 1.1.2. του Μέρους Α' του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), όπως ισχύει.»*

«Ειδικότερα, σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων της περίπτωσης θ της παραγράφου 1 του άρθρου 40 του παρόντος επιβάλλεται, ανεξαρτήτως αν συντρέχει ποινική ή πειθαρχική δίωξη, με αιτιολογημένη απόφαση του Προϊσταμένου του αρμοδίου Κλάδου του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ.-ΕΛ. ΑΚΤ.) ή του Προϊσταμένου της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής, κατά λόγο αρμοδιότητάς τους, πρόστιμο δέκα χιλιάδων πεντακοσίων (10.500) ευρώ στον πλοιοκτήτη του πλοίου κατά την έννοια του Κανονισμού για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, όπως εγκρίθηκε με την 3522/2.8.2013 (Β 1671) κοινή υπουργική απόφαση και ισχύει κάθε φορά. Υπόχρεοι για την καταβολή του προστίμου του προηγούμενου εδαφίου είναι αλληλεγγύως και εις ολόκληρον ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής, ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο εφοπλιστής και ο πράκτορας του πλοίου.

Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων της νομοθεσίας περί ορίων του χρόνου εργασίας και ανάπαυσης ναυτικών, επιβάλλεται, ανεξαρτήτως αν συντρέχει ποινική ή πειθαρχική δίωξη, με αιτιολογημένη απόφαση του Προϊσταμένου του αρμοδίου Κλάδου του Αρχηγείου του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ή του Προϊσταμένου της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής, κατά λόγο αρμοδιότητάς τους, πρόστιμο τριακοσίων (300) ευρώ έως πεντακοσίων (500) ευρώ για έκαστο ναυτικό, όπως αρμόζει. Υπόχρεοι για την καταβολή του προστίμου του προηγούμενου εδαφίου είναι αλληλεγγύως και εις ολόκληρον ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής, ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο εφοπλιστής και ο πράκτορας του πλοίου, εξαιρουμένου του πλοίαρχου, στην περίπτωση που δεν διαπιστώνεται ευθύνη αυτού και έχει μεριμνήσει εγκαίρως για την έγγραφη ενημέρωση του πλοιοκτήτη, κατά την έννοια του παραπάνω Κανονισμού σχετικά με την αναγκαιότητα λήψης μέτρων και παροχής πόρων εκ μέρους του πλοιοκτήτη για την τήρηση της οικείας νομοθεσίας. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μπορεί να τροποποιούνται τα όρια των παραπάνω προστίμων, να καθορίζονται τα όρια προστίμων για έτερες κατηγορίες παραβάσεων ναυτεργατικής νομοθεσίας, καθώς και να ρυθμίζεται κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή των διατάξεων των παραπάνω εδαφίων.

2. ...»

\*\*\*ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: σύμφωνα με το άρθρο 28 του Π.Δ.152/2003 (ΦΕΚ Α' 124/23.05.2003)"Περί οργάνωσης του χρόνου εργασίας των ναυτικών, σε

συμμόρφωση προς τις Οδηγίες 1999/63/ΕΚ και 1999/95/ΕΚ", " 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".

« ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ζ'  
Κρατική ρύθμισις συμβάσεως ναυτολογήσεως

Χρόνος εργασίας

Άρθρον 95

Ως χρόνος εργασίας νοείται το διάστημα κατά το οποίον τα μέλη του πληρώματος υποχρεούνται, συμφώνως προς τον Κανονισμόν Εργασίας επί των εμπορικών πλοίων, τας συλλογικάς συμβάσεις ή διαταγήν ανωτέρου να ασχολούνται επί του πλοίου ή δι' αυτό.

Ανώτατα όρια κανονικού χρόνου εργασίας

Άρθρον 96

Τα ανώτατα όρια κανονικού χρόνου εργασίας του πληρώματος εν πλώ κατά τας ημέρας κατάπλου και απόπλου, ως και παραμονής εν λιμένι ή όρμω, δύνανται να ορίζονται διά Π. Διατάγματος, εάν δεν προβλέπουν περί αυτών ο Κανονισμός Εργασίας και αι Συλλογικάί Συμβάσεις.

Ανώτατα όρια προσθέτου χρόνου εργασίας

Άρθρον 97

Τα πέραν του κανονικού όρια προσθέτου χρόνου εργασίας, η οποία διατάσσεται συνήθως υπό του πλοιάρχου κατά την κρίσιν του, δύνανται να ορίζονται διά Π. Διατάγματος εάν δεν προβλέπουν περί αυτών ο Κανονισμός Εργασίας και αι Συλλογικάί Συμβάσεις.

Υπέρβασις ανωτάτων ορίων προσθέτου χρόνου εργασίας

Άρθρον 98

1. Επιτρέπεται εκτάκτως η υπέρβασις των ανωτάτων ορίων προσθέτου χρόνου εργασίας:

α) εις περίπτωσιν επειγούσης ανάγκης, αφορώσης των ασφάλειαν του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου ή εις την παροχήν βοήθειας εις άλλα πλοία και πρόσωπα, ευρισκόμενα εν κινδύνω.

β) εις περιπτώσεις γυμνασίων λέμβων, πυρκαϊάς ή εγκαταλείψεως πλοίου και εν γένει γυμνασίων καθοριζομένων υπό της εκάστοτε εν ισχύϊ Διεθνούς Συμβάσεως "περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση" και

γ) εις άλλας τυχόν εξαιρετικές περιπτώσεις οριζομένας διά Π.Διατάγματος.

2. Η συνδρομή των όρων εφαρμογής της προηγουμένης παραγράφου εκτιμάται ελευθέρως υπό του πλοιάρχου και αναγράφεται εις το Ημερολόγιον.»

**11.** Στις διατάξεις των άρθρων 57 παρ 1 και 2, ν 3816/1958 (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου) ορίζονται τα εξής:

« Άρθρον 57.

Ο ναυτικός υποχρεούται να εκτελή την υπηρεσίαν του συμφώνως προς τον νόμον, την σύμβασιν ναυτολογήσεως, τους κανονισμούς και τας κρατούσας συνηθείας, υπακούων εν παντί χρόνω εις τας διαταγάς των ιεραρχικώς προϊσταμένων. Ο πλοίαρχος, διαρκούντος του πλου, δύναται εις εξαιρετικές περιπτώσεις να αναθέση προσωρινώς εις τον ναυτικόν υπηρεσίαν διάφορον ή επί πλέον εκείνης ην ανέλαβε δια της συμβάσεως, εφ' όσον δεν είναι ασυμβίβαστος προς τον βαθμόν του. Η διάταξις του άρθρ. 659 εδ. 2 του Α.Κ. εφαρμόζεται αναλόγως.»

**12.** Στις διατάξεις των άρθρων 1-5 και 9 του πδ 106/2013 «Εφαρμογή απαιτήσεων για ικανότητα τήρησης φυλακής των ναυτικών» (Α' 138) που εκδόθηκε κατά εξουσιοδότηση 1) των άρθρων 4, και 8 του ν 1314/1983 για την κύρωση της Διεθνούς Συμφωνίας «για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών. 1978 (S.T.C.W), 2) των διατάξεων του πδ 79/2012 «Αποδοχή τροποποιήσεων της ανωτέρω Σύμβασης..» και 3) των διατάξεων του ΚΔΝΔ, ορίζονται τα εξής:

« Άρθρο 1

Οργάνωση χρόνου εργασίας και ανάπαυσης

1. Τα χρονικά διαστήματα ανάπαυσης του προσωπικού που εκτελεί φυλακές και εκείνων που τους έχουν ανατεθεί καθήκοντα τα οποία σχετίζονται με την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων ειδικών καθηκόντων που αναλαμβάνονται σε περίπτωση συμβάντος έκτακτης ανάγκης, την πρόληψη της ρύπανσης και την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες (security), καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του τμήματος A-VIII/1 του Μέρους A του Κώδικα της Διεθνούς Σύμβασης για Πρότυπα Εκπαίδευσης, Εκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (S.T.C.W.), υπό την επιφύλαξη απαιτήσεων της νομοθεσίας περί μεγίστου χρόνου απασχόλησης πληρωμάτων Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ ταχυπλόων πλοίων, που εκτελούν πλόες εσωτερικού και εμπίπτουν στην εφαρμογή του Κώδικα Ταχυπλόων Πλοίων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) ή του Κώδικα Δυναμικώς Υποστηριζόμενων Σκαφών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

2. Συγκεκριμένα, σε όλα τα πρόσωπα στα οποία ανατίθενται καθήκοντα αξιωματικού υπεύθυνου φυλακής ή μέλους πληρώματος που αποτελεί μέρος φυλακής και σε εκείνα που τους έχουν ανατεθεί καθήκοντα, τα οποία σχετίζονται με την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων ειδικών καθηκόντων που αναλαμβάνονται σε περίπτωση συμβάντος έκτακτης ανάγκης, την πρόληψη της ρύπανσης και την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες (security), χορηγείται χρονικό διάστημα ανάπαυσης που δεν είναι λιγότερο από:

- α) δέκα (10) ώρες σε οποιαδήποτε περίοδο είκοσι τεσσάρων (24) ωρών και
- β) εβδομήντα επτά (77) ώρες σε οποιαδήποτε περίοδο επτά (07) ημερών.

3. Οι ώρες ανάπαυσης δεν διαιρούνται σε περισσότερες από δύο περιόδους, η μία από τις οποίες διαρκεί τουλάχιστον έξι (06) ώρες και τα χρονικά διαστήματα μεταξύ διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν υπερβαίνουν τις δεκατέσσερις (14) ώρες.

4. Οι απαιτήσεις για τις περιόδους ανάπαυσης, που καθορίζονται στην παράγραφο 2 και 3, δεν είναι απαραίτητο να τηρούνται σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης ή άλλων υπερισχύουσων επιχειρησιακών συνθηκών. Τα απαιτούμενα από τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς και από τα διεθνή όργανα γυμνάσια στο πλοίο διεξάγονται κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται η διακοπή των περιόδων ανάπαυσης και να μην προξενείται κόπωση.

5. Όταν ναυτικός ευρίσκεται σε άμεση διάθεση, όπως στην περίπτωση αστελέχωτου μηχανοστασίου, λαμβάνει επαρκή αντισταθμιστική περίοδο ανάπαυσης, εάν η κανονική περίοδος ανάπαυσης του διαταράσσεται από κλήσεις για εργασία.

## Άρθρο 2

Πίνακας και αρχείο οργάνωσης  
χρόνου εργασίας και ανάπαυσης

1. Σε ευπρόσπιτο μέρος στο πλοίο, τοποθετείται με μέριμνα του πλοιάρχου πίνακας, στον οποίο εμφανίζεται η οργάνωση του χρόνου εργασίας και περιλαμβάνεται για κάθε θέση εργασίας τουλάχιστον:

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

β) το ελάχιστο σύνολο ωρών ανάπαυσης, όπως καθορίζεται στο παρόν ή με Συλλογική Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας που εφαρμόζεται.

Ο πίνακας που αναφέρεται στην παράγραφο αυτή συντάσσεται, σύμφωνα με το πρότυπο που παρατίθεται στο Παράρτημα Α ή στις εκάστοτε ισχύουσες διεθνείς οδηγίες, στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα.

2. Με μέριμνα του πλοιάρχου τηρείται για χρονικό διάστημα τουλάχιστον ενός μηνός επί του πλοίου αρχείο των καθημερινών ωρών ανάπαυσης των ναυτικών και είναι διαθέσιμο για έλεγχο από αρμόδιες αρχές, ώστε να εξασφαλίζεται η τήρηση των διατάξεων του παρόντος διατάγματος. Το αρχείο συντάσσεται σύμφωνα με το πρότυπο που καθορίζεται στο Παράρτημα Β ή στις εκάστοτε ισχύουσες διεθνείς οδηγίες, στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα. Οι ναυτικοί λαμβάνουν αντίγραφο των στοιχείων του αρχείου που τους αφορούν, υπογεγραμμένο από τον πλοίαρχο ή από μέλος πληρώματος εξουσιοδοτημένο από αυτόν και από τους ναυτικούς.

3. Για πλοία που εκτελούν πλόες σε περιοχές που ισχύει η ίδια τοπική ώρα, οι ώρες και τα χρονικά διαστήματα του παρόντος άρθρου καταχωρούνται σε τοπική ώρα και για πλοία που εκτελούν πλόες σε περιοχές όπου η τοπική ώρα αλλάζει, καταχωρούνται σε "παγκόσμιο χρόνο συντονισμού" (UTC).

4. Η τήρηση του πίνακα και του αρχείου καλύπτουν τις απαιτήσεις τήρησης του προγράμματος και του αρχείου που προβλέπονται στο π.δ. 152/2003 (Α 124).

## Άρθρο 3

Αναστολή προγράμματος χρόνου ανάπαυσης

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 σε αυτό ή του φορτίου ή για την παροχή βοήθειας σε άλλο πλοίο ή άτομα που ευρίσκονται σε κατάσταση κινδύνου στη θάλασσα. Στις περιπτώσεις αυτές, ο

πλοίαρχος μπορεί να αναστείλει την ισχύ του προγράμματος ωρών ανάπαυσης και να απαιτήσει από ναυτικό να εκτελέσει όσες ώρες εργασίας απαιτούνται μέχρις ότου αποκατασταθεί η ομαλή κατάσταση. Μόλις καταστεί δυνατό μετά την αποκατάσταση των κανονικών συνθηκών, ο πλοίαρχος εξασφαλίζει τη χορήγηση επαρκούς περιόδου ανάπαυσης σε όλους τους ναυτικούς που εκτέλεσαν εργασία στη διάρκεια περιόδου ανάπαυσης, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα υπηρεσίας.

2. Σε περίπτωση κατά την οποία ναυτικός που μετέχει σε φυλακές συμμετέχει ή απασχολείται σε περιστατικό:

(α) επείγουσας ανάγκης (emergency), (β) γυμνασίου (drill), (γ) υπερισχύουσων επιχειρησιακών συνθηκών, (overriding operational conditions), δηλαδή ουσιωδών εργασιών επί του πλοίου, οι οποίες για λόγους ασφάλειας, προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος, δημοσίου συμφέροντος δεν είναι δυνατό να καθυστερήσουν ή οι οποίες δεν μπορούσαν να προβλεφθούν κατά την έναρξη του πλου, καταχωρείται σχετική εγγραφή σε στήλη παρατηρήσεων της μερίδας του αρχείου που αφορά στο ναυτικό αυτό. Η εγγραφή αυτή περιέχει το χρόνο έναρξης και πέρατος της απασχόλησης, ενώ η σχετική καταχώρηση, γίνεται σε εύλογο χρονικό διάστημα μετά τη λήξη του περιστατικού.

#### Άρθρο 4

##### Εξαιρέσεις

1. Με Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας επιτρέπεται να ορίζονται εξαιρέσεις από τα όρια της παραγράφου 2β και 3 του άρθρου 1, υπό την προϋπόθεση ότι το χρονικό διάστημα ανάπαυσης δεν είναι μικρότερο από εβδομήντα (70) ώρες σε οποιαδήποτε περίοδο επτά (07) ημερών. Εξαιρέσεις από την εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης που προβλέπεται στην παράγραφο 2β του άρθρου 1 δεν επιτρέπονται για περισσότερες από δύο διαδοχικές εβδομάδες. Τα χρονικά διαστήματα μεταξύ δύο περιόδων εξαιρέσεων επί πλοίου δεν είναι μικρότερα από το διπλάσιο της χρονικής διάρκειας της εξαίρεσης. Οι ώρες ανάπαυσης που παρέχονται στην παράγραφο 2α του άρθρου 1 δεν μπορεί να διαιρούνται σε περισσότερες από τρεις περιόδους, η μία εκ των οποίων έχει διάρκεια τουλάχιστον έξι (06) ώρες και καμία από τις άλλες δύο περιόδους δεν έχει διάρκεια μικρότερη από μία (01) ώρα. Τα χρονικά διαστήματα μεταξύ των διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν υπερβαίνουν τις δεκατέσσερις (14)

ώρες. Εξαιρέσεις δεν πρέπει να επεκτείνονται πέραν δύο περιόδων είκοσι τεσσάρων (24) ωρών σε οποιαδήποτε περίοδο επτά (07) ημερών.

2. Οι παραπάνω εξαιρέσεις τηρούν, κατά το δυνατό, τα πρότυπα που καθορίζονται με το παρόν διάταγμα, 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.

3. Οι παραπάνω εξαιρέσεις λαμβάνουν υπόψη, κατά το δυνατό, τις οδηγίες σχετικά με την πρόληψη της κόπωσης του Τμήματος B-VIII/1 του Μέρους B της Διεθνούς Σύμβασης S.T.C.W.

#### Άρθρο 5

##### Οργάνωση φυλακών

1. Με μέριμνα του πλοίαρχου τα συστήματα τήρησης φυλακών ρυθμίζονται κατά τρόπο, ώστε η αποδοτικότητα όλου του προσωπικού που τηρεί φυλακή να μην μειώνεται λόγω κόπωσης και οι υπηρεσίες να οργανώνονται κατά τρόπο, ώστε ο εκτελών την πρώτη φυλακή κατά την έναρξη του πλου και οι εκτελούντες τις επόμενες φυλακές να έχουν επαρκώς αναπαυθεί και είναι από κάθε άποψη ικανοί για την άσκηση καθηκόντων.

2. Επιπρόσθετα, ο πλοίαρχος διασφαλίζει ότι η οργάνωση φυλακών είναι επαρκής, ώστε να τηρείται ασφαλής φυλακή ή φυλακές, λαμβάνοντας υπόψη τις επικρατούσες συνθήκες και καταστάσεις και ότι, υπό τη γενική διοίκηση του:

α) οι αξιωματικοί που έχουν αναλάβει φυλακή ναυσιπλοΐας είναι υπεύθυνοι για την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας τους, όταν είναι οι ίδιοι παρόντες στη γέφυρα ναυσιπλοΐας ή σε άμεσα γειτνιάζοντα χώρο, όπως το δωμάτιο χαρτών ή το κέντρο ελέγχου της γέφυρας, σε κάθε χρόνο,

β) οι χειριστές ραδιοεπικοινωνιών είναι υπεύθυνοι για την τήρηση συνεχούς φυλακής ραδιοεπικοινωνιών σε κατάλληλες συχνότητες κατά τη διάρκεια εκτέλεσης της υπηρεσίας τους,

γ) οι αξιωματικοί που έχουν αναλάβει φυλακή μηχανοστασίου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Κώδικα STCW και υπό τη διοίκηση του πρώτου μηχανικού, είναι άμεσα διαθέσιμοι και σε ετοιμότητα για παρακολούθηση των χώρων μηχανοστασίου και, όταν απαιτείται, είναι παρόντες στο χώρο μηχανοστασίου κατά τη διάρκεια της περιόδου ευθύνης τους,

δ) κατάλληλη και αποτελεσματική φυλακή ή φυλακές τηρούνται πάντοτε με σκοπό την ασφάλεια, όταν το πλοίο είναι αγκυροβολημένο ή ελλιμενισμένο και, εάν το πλοίο μεταφέρει επικίνδυνο φορτίο, για την οργάνωση τέτοιας φυλακής ή φυλακών λαμβάνεται πλήρως υπόψη η φύση, ποσότητα, συσκευασία και στοιβασιά του επικίνδυνου φορτίου και οι οποιεσδήποτε ειδικές συνθήκες επικρατούν στο πλοίο, στη θαλάσσια περιοχή ή στη ξηρά, και

ε) κατά περίπτωση, κατάλληλη και αποτελεσματική φυλακή ή φυλακές τηρούνται με σκοπό την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες.

#### Άρθρο 9

Αντίγραφο του παρόντος διατάγματος και της οικείας Συλλογικής Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας τηρούνται επί του πλοίου ώστε να είναι εύκολα προσιτά στο πλήρωμα.»

13. Στο ν. 1579/1985 « Ρυθμίσεις για την εφαρμογή και ανάπτυξη του Εθνικού Συστήματος Υγείας και άλλες διατάξεις» (Α' 217), ορίζονται μεταξύ άλλων τα εξής:

Άρθρο 7. Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας . 1. Συνιστάται Ν.Π.Δ.Δ., με την επωνυμία «Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας» ( Ε.Κ.Α.Β.) που υπάγεται στη εποπτεία του Υπουργείου Υγείας Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, με έδρα την Αθήνα. 2. Σκοπός του Ε.Κ.Α.Β. είναι ο συντονισμός της παροχής σε έκτακτες περιπτώσεις άμεσης βοήθειας και επείγουσας ιατρικής φροντίδας στους πολίτες και η μεταφορά των πολιτών αυτών σε μονάδες παροχής υπηρεσιών υγείας.

14. Οι διατάξεις των παραγράφων Α, Γ, και ΣΤ.2- του άρθρου μόνου της Υ.Α. με αριθμ. Υ4β/ΟΙΚ.9239/1994 (Β' 727) απόφασης του Υπουργού Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνιών Ασφαλίσεων «διαδικασία, τρόπος, φορείς και άλλες λεπτομέρειες για τη μεταφορά με αεροπορικά ή πλωτά μέσα, βαριά ασθενών σε νοσηλευτικά ιδρύματα» (διορθ. Σφαλμ. Β' 837), που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση της διάταξης του άρθρου 31 του ν.2072/1992 «Ρύθμιση επαγγέλματος ειδικού τεχνικού προθετικών και ορθοπεδικών κατασκευών και λοιπών ειδών αποκατάστασης και άλλες διατάξεις» (Α' 125), όπως τροποποιήθηκε με τις Υ.Α. με αριθμ. Υ4β/1072/10-2-1995 (Β' 90) και Υ4β/9196/20-10-1995 (Β' 874) ορίζουν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: «...Αναθέτουμε στο Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας (ΕΚΑΒ) την αρμοδιότητα διεξαγωγής των απαιτούμενων ενεργειών για τη διακομιδή βαριά ασθενών από διάφορα διαμερίσματα της χώρας σε Νοσηλευτικά Ιδρύματα ή τη μεταφορά ιατρών για παροχή πρώτων

βοηθειών, εφόσον τούτο κρίνεται αναγκαίο, στον τόπο όπου βρίσκονται οι βαριά ασθενείς, με ναυλωμένα αεροπορικά, ή πλωτά μέσα, ή τη μεταφορά μοσχευμάτων ή αίματος κ.λπ., .. εφόσον τούτο κρίνεται αναγκαίο από την Ιατρική Υπηρεσία του Ε.Κ.Α.Β., μετά από συνεννόηση με τον αναγγέλοντα...»(παρ. Α), «...Η κλήση γίνεται από γιατρό Κρατικού Νοσοκομείου, Κέντρου Υγείας κ.λπ., κατ' εξαίρεση δε από ιδιώτη γιατρό, εφόσον δεν υπάρχει στην περιοχή του συμβάντος κρατικός γιατρός...Στη συνολική εκτίμηση του καλούντα γιατρού, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και άλλοι εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς, όπως η περίπτωση της χερσαίας μεταφοράς, των τακτικών αεροπορικών και πλωτών μέσων, ο συνδυασμός αερομεταφοράς και χερσαίας μεταφοράς, εφόσον ο συνολικός χρόνος, σε συνάρτηση με τη βαρύτητα του ασθενούς, είναι προσφορότερος...»(παρ. Γ), «...η προετοιμασία της μεταφοράς πρέπει να περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την επιλογή από το γιατρό του ΕΚΑΒ, σε συνεργασία με τον καλούντα, του τρόπου της μεταφοράς, καθώς και για το αεροπορικό, πλωτό ή επίγειο πραγματοποίησής της. Για την επιλογή αυτή λαμβάνονται υπόψη: χαρακτήρας της μεταφοράς (επείγουσα ή εκλεκτική), σε συνδυασμό πάντα με το χρόνο ανταπόκρισης του μεταφορικού μέσου που πρέπει να χρησιμοποιηθεί, β) Ο τόπος τελικού προορισμού του ασθενή, αφού προηγουμένως διερευνηθούν οι δυνατότητες ουσιαστικής αντιμετώπισης...» (παρ. ΣΤ.2).

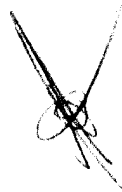
### **Ερμηνεία και εφαρμογή διατάξεων**

Από τις προαναφερόμενες διατάξεις, ερμηνευόμενες αυτοτελώς, αλλά και σε συνδυασμό μεταξύ τους, ενόψει και του όλου νομικού πλαισίου εντός του οποίου εντάσσονται, του σκοπού που υπηρετούν και από την υπαγωγή σε αυτές των πραγματικών περιστατικών που τέθηκαν υπόψη του Τμήματος από την ερωτώσα υπηρεσία, διατυπώθηκαν δύο γνώμες:

**15. Η πρώτη γνώμη (πλειοψηφούσα)**, που απαρτίσθηκε από τους Παναγιώτη Παναγιωτουνάκο, Αντιπρόεδρο Ν.Σ.Κ., Αικατερίνη Γρηγορίου, Στέργιο Κίκα, Αθανάσιο Θεοχάρη, Μιχαήλ Τζουβάρα και Ευτυχία Κασομένου, Νομικούς Συμβούλους του Κράτους (ψηφοί έξι), με την οποία συντάχθηκαν και οι εισηγήτριες Πάρεδροι Βάια Παπακωνσταντίνου και Αικατερίνη Χουρμούζη, δέχθηκε επί του ερωτήματος τα εξής:

16. Με το άρθρο 95 του κυρωθέντος με το άρθρο μόνο του ν.δ/τος 187/1973 "Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου" (Α' 261) (ΚΔΝΔ) ορίζεται ότι, ως χρόνος εργασίας νοείται το διάστημα κατά το οποίο τα μέλη του πληρώματος είναι υποχρεωμένα να ασχοληθούν στο πλοίο ή για το πλοίο, σύμφωνα με τον Κανονισμό Εργασίας επί των εμπορικών πλοίων, τις Συλλογικές Συμβάσεις ή κατόπιν διαταγής ανωτέρου. Με το άρθρο 96 του ιδίου Κώδικα ορίζεται ότι τα ανώτατα όρια κανονικού χρόνου εργασίας του πληρώματος εν πλω, κατά τις ημέρες κατάπλου και απόπλου, ως και παραμονής στον λιμένα ή σε όρμο, μπορεί να ορίζονται με προεδρικό διάταγμα, αν δεν προβλέπουν περί αυτών ο Κανονισμός Εργασίας και οι Συλλογικές Συμβάσεις. Με το άρθρο 97 του ιδίου Κώδικα ορίζεται ότι, τα πέραν του κανονικού όρια προσθέτου χρόνου εργασίας, η οποία συνήθως διατάσσεται από τον πλοίαρχο, μπορεί να ορίζονται με π.δ/μα, αν δεν προβλέπουν περί αυτών ο Κανονισμός Εργασίας και οι Συλλογικές Συμβάσεις. Τέλος, με το άρθρο 98 του ιδίου Κώδικα ορίζεται ότι επιτρέπεται εκτάκτως η υπέρβαση των ανωτέρω ορίων προσθέτου χρόνου εργασίας α) σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης που αφορά την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου ή την παροχή βοήθειας σε άλλα πλοία ή πρόσωπα, που βρίσκονται σε κίνδυνο, β) σε περιπτώσεις γυμνασίων λέμβων, πυρκαϊάς ή εγκατάλειψης πλοίου και γενικότερα γυμνασίων που καθορίζονται από την ισχύουσα κάθε φορά Διεθνή Σύμβαση "περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσσει" και γ) σε άλλες τυχόν εξαιρετικές περιπτώσεις που ορίζονται με π.δ/μα και ότι η συνδρομή των παραπάνω προϋποθέσεων εκτιμάται ελευθέρως από τον πλοίαρχο και αναγράφεται στο ημερολόγιο του πλοίου.

17. Από το πλέγμα των διατάξεων του ναυτικού δικαίου που διέπουν τον χρόνο εργασίας των ναυτικών (άρθρα 95-98 του ν.δ/τος 187/1973-ΚΔΝΔ και 57 του ν 3816/1958-ΚΙΝΔ) προκύπτει, μεταξύ άλλων, ότι οι διατάξεις που αφορούν την υπέρβαση των ανώτατων ορίων του χρόνου εργασίας των ναυτικών-πληρώματος πλοίου, αναφέρονται σε ιδιαίτερα συμβάντα, που συμβαίνουν στην θάλασσα, από την αναχώρηση του πλοίου μέχρι την άφιξή του σε λιμάνι και αφορούν το πλοίο, τη διάσωση άλλων πλοίων και ανθρώπων, συνδέονται αποκλειστικά με τους κινδύνους της θάλασσας και του πλοίου και εμπεριέχουν εξαιρετικές περιπτώσεις που επιτρέπουν την υπέρβαση αυτή. Η παροχή πρόσθετης εργασίας από τον ναυτικό, πέραν των ανωτάτων ορίων εργασίας που καθορίζουν οι συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας, είναι απαγορευμένη, εφόσον δεν συντρέχουν οι έκτακτες



περιστάσεις και δεν τηρηθούν οι διατυπώσεις που προβλέπονται στις οικείες διατάξεις ή στους κανονιστικούς όρους της οικείας ΣΣΝΕ που την επιτρέπουν. Σκοπός των σχετικών ρυθμίσεων περί ωρών εργασίας και ανάπαυσης των ναυτικών είναι η αποφυγή της υπερβολικής καταπόνησης των μελών του πληρώματος που επάγεται κινδύνους για την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου και των επιβαινόντων σε αυτό (ΑΠ 515/2017), ενόψει και των ιδιόρρυθμων συνθηκών κάτω από τις οποίες παρέχεται η ναυτική εργασία.

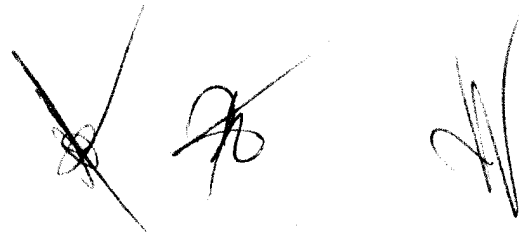
**18.** Από τη γραμματική διατύπωση της διάταξης του άρθρου 3 παρ.1 του π.δ/τος 106/2013, η οποία εισάγει εξαιρετική ρύθμιση ως προς τον νόμιμο χρόνο εργασίας των μελών του πληρώματος που άσκησαν καθήκοντα φυλακής και είναι στενά ερμηνευτέα, αφού περιστέλλει τον χρόνο ανάπαυσης των ναυτικών που είναι υποχρεωτικός, προκύπτει ότι το δικαίωμα του πλοιάρχου να αναστείλει την ισχύ του προγράμματος ωρών ανάπαυσης ναυτικού και να απαιτήσει από αυτόν να εργασθεί, καθ' υπέρβαση του νόμιμου χρόνου εργασίας, θεμελιώνεται στις περιοριστικά απαριθμούμενες περιπτώσεις της ίδιας διάταξης, που σχετίζονται με την άμεση ασφάλεια του πλοίου, με τα άτομα που επιβαίνουν σε αυτό ή με την παροχή βοήθειας σε άλλο πλοίο ή σε άτομα που βρίσκονται σε κατάσταση κινδύνου στη θάλασσα. Στην επίμαχη διάταξη ο νομοθέτης εκφράσθηκε ρητά και ειδικά («...Στις περιπτώσεις αυτές...» άρθρο 3, παρ.1,εδ.β' του π.δ/τος 106/2013), αναφορικά με την εξαιρετική δυνατότητα του πλοιάρχου-ο οποίος έχει την εν γένει διοίκηση του πλοίου- να αναστείλει, με εντολή του, το πρόγραμμα ανάπαυσης ναυτικών, προκειμένου να αντιμετωπιστούν ιδιαίτερα συμβάντα, κατά τη διάρκεια του πλου, όπου είναι αναγκαία η άμεση συνδρομή όλου (ή του μεγαλύτερου μέρους) του ναυτολογημένου πληρώματος, ενόψει και της απομόνωσης του πλοίου διαρκούντος του πλου και της αδυναμίας παρουσίας ή επέμβασης για συνδρομή και δικαιολογούν την αναστολή του χρόνου ανάπαυσης των ναυτικών. Η περιορισμένη, λόγω των αποκλειστικών περιπτώσεων που ορίζονται στην επίμαχη διάταξη, επέμβαση του νομοθέτη στην ανατροπή του παραπάνω προγράμματος, υποδηλώνει την αναγκαιότητα της διαφύλαξης του χρόνου ανάπαυσης των ναυτικών, όπως άλλωστε προκύπτει και από τις διατάξεις που ρυθμίζουν ειδικότερα τον τρόπο προγραμματισμού του. Το προστατευμένο, από πλέγμα νομοθετικών διατάξεων, δικαίωμα των ναυτικών για ικανό χρόνο ανάπαυσης, που στοχεύει στην ανανέωση των σωματικών και ψυχικών δυνάμεών τους και στη διατήρηση της σωματικής και

ψυχικής τους υγείας, προκειμένου αυτοί να είναι ικανοί, σε σωματική και πνευματική εγρήγορση, για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, για ασφαλή πλεύση και για την αντιμετώπιση των ιδιαίτερων, λόγω της φύσης τους, συνθηκών του επαγγέλματος του ναυτικού, γεννά και την αντίστοιχη υποχρέωση του Πλοιάρχου, αναφορικά με την τήρησή του και την αδυναμία του να απαιτήσει την αναστολή του σχετικού προγράμματος, εκτός από τις οριζόμενες, περιοριστικά, εξαιρετικές περιπτώσεις που αφορούν την αντιμετώπιση κινδύνων και σοβαρών συνθηκών κατά τη διάρκεια του πλου και μέχρι την ομαλοποίησή τους.

**19.** Η διάταξη του άρθρου 3 παρ. 1 του π. δ/τος 106/2013 δεν περιέχει νομικό έρεισμα ώστε ο πλοίαρχος να αναστείλει την ισχύ του προγράμματος ωρών ανάπαυσης ναυτικού, προκειμένου να πραγματοποιήσει διακομιδή ασθενούς από τη ξηρά, διότι αυτό θα συνιστούσε μη επιτρεπτή διασταλτική ή αναλογική εφαρμογή της εξαιρετικής αυτής διάταξης.

**20.** Επομένως, ανεξάρτητα αν η διακομιδή βαριά ασθενούς εξυπηρετεί λόγο δημοσίου συμφέροντος, δεν μπορεί να γίνει δεκτός ως κανόνας γενικής εφαρμογής ότι παρέχεται στον πλοίαρχο εμπορικού ναυτικού το δικαίωμα να αναστείλει την ισχύ του προγράμματος ωρών ανάπαυσης και να απαιτήσει από ναυτικό να εκτελέσει διακομιδή ασθενούς κατά τη διάρκεια των ωρών ανάπαυσης.

**21.** Το Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας (Ε.Κ.Α.Β.), το οποίο λειτουργεί με τη μορφή του νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου και εποπτεύεται από το Υπουργείο Υγείας (άρθρο 7 παρ.1 του ν. 1579/1985), έχει ως σκοπό το συντονισμό της παροχής σε έκτακτες περιπτώσεις άμεσης βοήθειας και επείγουσας ιατρικής φροντίδας στους πολίτες, τη μεταφορά των πολιτών αυτών σε μονάδες παροχής υπηρεσιών υγείας (του άρθρου 7 παρ.2 του ν. 1579/1985) και την αποκλειστική αρμοδιότητα διεξαγωγής των απαιτούμενων ενεργειών για τη διακομιδή βαριά ασθενών, με αεροπορικά ή πλωτά μέσα (Υ4β/ΟΙΚ.9239/20-7-1994 απόφαση του Υπουργού Υγείας). Με το π.δ. 376/1988 (Α' 169), οργανώθηκε η υπηρεσία του Ε.Κ.Α.Β., κατά τρόπο ώστε η υπηρεσία να λειτουργεί με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο, με σκοπό την θεραπεία του δικαιώματος των πολιτών στην προστασία της υγείας τους, που κατοχυρώνεται στα άρθρα 5 παρ. 5 και 21 παρ. 3 του Συντάγματος (ΣΤΕ 3786/2014, 1187/2009 Ολομ. κ.ά.), παράλληλα προς την υποχρέωση του Κράτους να λαμβάνει



θετικά μέτρα προς προστασία του δικαιώματος αυτού (ΣΤΕ 1370/2018, 1847/2016, 2163/2013).

**22.** Σύμφωνα με την προπαρατεθείσα υπουργική απόφαση, το ΕΚΑΒ έχει την αρμοδιότητα διεξαγωγής των απαιτούμενων ενεργειών για τη διακομιδή βαριά ασθενών από διάφορα διαμερίσματα της χώρας σε νοσηλευτικά ιδρύματα με αεροπορικά ή πλωτά μέσα τα οποία ναυλώνονται από αυτό, εφόσον τούτο κρίνεται αναγκαίο από την Ιατρική Υπηρεσία του ΕΚΑΒ μετά από συνεννόηση με τον αναγγέλλοντα ιατρό. Η διαδικασία εξασφάλισης κατάλληλου πλωτού μέσου για διακομιδή βαριά ασθενών, εφόσον σε συνεργασία με τον καλούντα ιατρό αποφασιστεί πλωτή διακομιδή, γίνεται μετά από έγγραφο αίτημα του Συντονιστικού Κέντρου του Γραφείου Αεροδιακομιδών (Σ.Κ.Γ.Λ.) του ΕΚΑΒ προς το Κέντρο Επιχειρήσεων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ (Κ.ΕΠΙΧ./Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.), το οποίο είναι και το αρμόδιο όργανο που επικοινωνεί με τις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές . Σε περίπτωση διάθεσης πλέον του ενός σκαφών, το Κ.ΕΠΙΧ./Λ.Σ.-ΚΛ.ΑΚΤ. ενημερώνει το Σ.Κ.Γ.Λ. του ΕΚΑΒ, το οποίο με τη σειρά του επικοινωνεί με τους καλούντες ιατρούς που φέρουν την ευθύνη της υποστήριξης των ασθενών κατά τη διάρκεια της πλωτής διακομιδής τους και επιλέγουν το πλωτό μέσο της διακομιδής, με κριτήριο τις ιδιαιτερότητες των διακομιζόμενων ασθενών. Προβλέπεται εξάλλου, η δυνατότητα μεταφοράς ασθενών με μέσα και προσωπικό του Λιμενικού Σώματος , σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 60 του ν 2935/2001 σε συνδυασμό με τα άρθρα 2 και 3 της 1329.1/53/2002 (Β' 1482) ΚΥΑ Οικονομίας και Οικονομικών – Ναυτιλίας και υπό τους όρους που αυτά ορίζουν . Αν δεν υπάρχει διαθέσιμο κατάλληλο πλωτό μέσο ή οι καιρικές συνθήκες δεν επιτρέπουν πλωτή διακομιδή σύμφωνα με την αναφορά του Κ.ΕΠΙΧ./Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ και η κατάσταση του ασθενή επιβάλλει άμεση διακομιδή, το ΕΚΑΒ προβαίνει σε διαδικασία αεροδιακομιδής μετά από την υποβολή σχετικού αιτήματος στην Πολεμική Αεροπορία, που είναι ο πτητικός φορέας του ΕΚΑΒ για εξεύρεση κατάλληλου πτητικού μέσου.

**23.** Όπως αναφέρει το Λιμεναρχείο Καβάλας, στην εν λόγω πορθμειακή σύνδεση που αφορά το ερώτημα, οι διακομιδές ασθενών μέσω ΕΚΑΒ εκτός του εύρους των τακτικών δρομολογίων, διενεργούνται κυρίως με κατά περίπτωση ναυλώσεις πλοίων κατόπιν αιτήματος ΕΚΑΒ. Οι ναυλώσεις αυτές συνάπτονται με σύμβαση (ναυλοσύμφωνο) κατ'άρθρο 108 του ΚΙΝΔ μεταξύ ασθενούς – πλοιάρχου. Στην περίπτωση που δεν διατίθεται πλοίο επιφυλακής από τα δρομολογημένα πλοία της

γραμμής, οι διακομιδές ασθενών μέσω ΕΚΑΒ μπορεί να εκτελούνται με πλωτό μέσο Λ.Σ. - Ελ. ΑΚΤ.

**24.** Η προπαρατεθείσα ερμηνευτική εκδοχή της διάταξης του άρθρου 3 του π.δ/τος 106/2015 εναρμονίζεται με το προστατευτικό πλέγμα των διατάξεων του ναυτεργατικού δικαίου, αναφορικά με την προάσπιση του δικαιώματος ανάπαυσης των ναυτικών, αλλά και με την σημαντική, για την προστασία των ίδιων των ναυτικών, των επιβαινόντων (συμπεριλαμβανομένων και των ασθενών) του πλοίου και του φορτίου, τήρηση του προγράμματος ανάπαυσης, ενώ, εξάλλου, δεν οδηγεί στην αδρανοποίηση ή στην ανατροπή του συνταγματικά κατοχυρωμένου δικαιώματος στην υγεία και της αντίστοιχης υποχρέωσης του Κράτους, να μεριμνά για την υγεία όλων των πολιτών ενόψει και της νομοθετικής πρόβλεψης της δυνατότητας αερομεταφοράς των βαριά ασθενών με εναέρια μέσα της Πολεμικής Αεροπορίας, καθώς και με εναέρια και πλωτά μέσα του Λιμενικού Σώματος.

**25.** Αντίθετη ερμηνευτική εκδοχή, με επέκταση των εξουσιών του Πλοίαρχου σε άλλες, εκτός των ρητά οριζόμενων στη διάταξη του άρθρου 3 παρ.1 του π. δ/τος 106/2013 εξαιρετικές περιπτώσεις και με την αναστολή, κατ' εκτίμηση του ίδιου, του χρόνου ανάπαυσης του πληρώματος του πλοίου, με μόνη την επίκληση δημόσιου συμφέροντος και χωρίς ειδική νομοθετική πρόβλεψη, στην οποία θα ορίζει ο νομοθέτης -αφού συνεκτιμήσει τα προστατευτέα έννομα συμφέροντα- τις προϋποθέσεις οι οποίες θα πρέπει κάθε φορά να συντρέχουν ώστε να δικαιολογείται η αναστολή, θα καθιστούσε την προστατευτική, για το δικαίωμα των ναυτικών σε ανάπαυση ρύθμιση ευάλωτη, χωρίς να αποκλείονται δυσμενείς συνέπειες στην ασφαλή πλεύση. Είναι δε διαφορετικό ζήτημα, που κρίνεται με βάση τα ιδιαίτερα περιστατικά της κάθε περίπτωσης, αν, σε όλως εξαιρετικές περιπτώσεις, συντρέχει περίπτωση εφαρμογής του άρθρου 659 ΑΚ σε συνδυασμό με τις αρχές της καλής πίστης.

**26.** Κατ' ακολουθία των ανωτέρω, η απάντηση που αρμόζει στο ερώτημα είναι, κατά την πλειοψηφούσα άποψη, ότι στα πλαίσια της διατάξεως των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 3 του π.δ/τος 106/2013 (Α' 138), δεν παρέχεται στον Πλοίαρχο εμπορικού πλοίου το δικαίωμα να αναστείλει την ισχύ του προγράμματος ωρών ανάπαυσης και να απαιτήσει από ναυτικό να εκτελέσει, για λόγους δημόσιου συμφέροντος και δημόσιας υγείας, ιδίως δε για τη διακομιδή ασθενών σύμφωνα με τις διατάξεις της υ.α. αριθ. Υ4β/Οίκ.9239/1994 (Β' 727), όπως ισχύει, όσες ώρες

εργασίας απαιτούνται για τον σκοπό αυτό, εξασφαλίζοντας μόλις καταστεί δυνατό τη χορήγηση επαρκούς περιόδου ανάπαυσης.

**27.** Κατά τη γνώμη της **μειοψηφίας**, που απαρτίσθηκε από την Πρόεδρο του Τμήματος Χρυσάφουλα Αυγερινού, Αντιπρόεδρο Ν.Σ.Κ και τους Νομικούς Συμβούλους του Κράτους Δημήτριο Αναστασόπουλο, Παναγιώτη Παππά και Δημήτριο Κατωπόδη (ψήφοι τέσσερεις), πρέπει να γίνουν δεκτά τα εξής:

I. Από την ερμηνεία της διάταξης του άρθρου 3 παρ.1 του πδ 106/2013 υπό το φως των συνταγματικών διατάξεων των άρθρων 2 παρ.1 (προστασίας της αξίας του ανθρώπου), 4 ( αρχή της ισότητας που επιβάλλει την ίδια αντιμετώπιση όμοιων ή ουσιωδώς όμοιων καταστάσεων), 5 παρ. 2 ( απόλυτη προστασία της ζωής ), παρ. 5 του ίδιου άρθρου 5 ( προστασία της υγείας ) 25 παρ. 1 εδ τρίτο ( όπου τα θεμελιώδη δικαιώματα του ανθρώπου ισχύουν και στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών – οριζόντια επιρροή, άλλως τριτενέργεια των ατομικών δικαιωμάτων) και 101 παρ. 4 ( που επιβάλλει στη Διοίκηση να λαμβάνει υπόψη, κατά την κανονιστική της αρμοδιότητα, τις ιδιαίτερες συνθήκες των νησιωτικών περιοχών), συνάγεται ότι στο κανονιστικό περιεχόμενο της εν λόγω διάταξης περιλαμβάνεται και η περίπτωση υπάρξεως κινδύνου της ζωής ασθενούς του οποίου επιβάλλεται, υπό τις προϋποθέσεις της ΥΑ Υβ /οικ 9239/1994 (Β'727), η επείγουσα διακομιδή του με πλωτό μέσο. Ιδιαίτερη και κρίσιμη σημασία αποκτά η διακομιδή αυτή από τη νησιωτική περιοχή σε νοσοκομείο της ενδοχώρας ή μεγαλύτερου νησιού, πολλώ μάλλον από απομονωμένο νησί της λεγόμενης "άγονης γραμμής". Αυτή η ερμηνεία της διάταξης εναρμονίζεται με τις ως άνω συνταγματικές αξίες ( προστασία της ζωής και της υγείας) και αποτρέπει να επέλθει διάσπαση της αξιολογικής συνοχής της έννομης τάξης, ως προς την προστασία των υπέρτατων αυτών εννόμων αγαθών, ανάλογα με το αν η απειλή της ανθρώπινης ζωής και η βλάβη της υγείας προέρχεται από κινδύνους στη θάλασσα ή σε νησιωτικές περιοχές (από τροχαία ατυχήματα, σοβαρά προβλήματα υγείας διαβιούντων ή φιλοξενουμένων ), ιδίως στα μικρά νησιά, οι υποδομές των υπηρεσιών υγείας των οποίων είναι περιορισμένης δυνατότητας και συχνά, άλλα μέσα διακομιδής, για διάφορους λόγους, δεν είναι ευχερώς διαθέσιμα.

II. Περαιτέρω, ανεξάρτητα από την πιο πάνω ερμηνεία της διάταξης της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του πδ 106/2013, κρίσιμες διατάξεις για το ιστορικό του ερωτήματος βρίσκονται στο άρθρο 1 παρ.4 του ίδιου π.δ. 106/2013 σε συνδυασμό

με τις διατάξεις του άρθρου 98 παρ.1 περ. α΄ του ΚΙΝΔ. Ειδικότερα: (α) Στο άρθρο 1 παρ.4 εισάγεται εξαίρεση στο χρόνο ανάπαυσης των ναυτικών σε κάθε περίπτωση επείγουσας ανάγκης ή άλλων υπερισχυουσών συνθηκών. Η εξαίρεση είναι εκγενικευμένη χωρίς οποιαδήποτε αναστολή εφαρμογής και δεν συνδέεται περιοριστικά σε άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο επί του πλοίου ή στη θάλασσα, όπως στο άρθρο 3 παρ.1. (β) Στο άρθρο 98 παρ.1 περ. α΄ του ΚΙΝΔ προβλέπεται υπέρβαση των ανωτάτων ορίων πρόσθετου χρόνου εργασίας σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης για τη παροχή βοήθειας σε πρόσωπα που βρίσκονται σε κίνδυνο, χωρίς να περιορίζεται σε επιβαίνοντες ή ευρισκόμενους στη θάλασσα. Από το συνδυασμό των προεκτεθεισών διατάξεων μπορεί να συναχθεί ότι η περίπτωση επείγουσας διακομιδής ασθενούς από το ΕΚΑΒ υπάγεται στο ρυθμιστικό πεδίο, όχι μεν του περιοριστικού στη διατύπωση άρθρου 3 παρ.1 του Π.Δ.106/2013, αλλά του επιτρεπτικού άρθρου 1 παρ.4 και του άρθρου 98 παρ.1 περ.α΄ του ΚΙΝΔ. Προϋποτίθεται ότι η διακομιδή έχει χαρακτηριστεί από τον ιατρό του ασθενούς και τον ιατρό του ΕΚΑΒ ως επείγουσα και ότι η επιλογή του πλωτού μέσου είναι η πλέον κατάλληλη και αποτελεσματική στη συγκεκριμένη περίπτωση (Υ.Α. Υ4β/οικ.9239/1994 παρ. ΣΤ2).

III. Εν τέλει κρίνεται ως σημαντικό να μη διαφεύγει από την ερμηνευτική βάση το ισοζύγιο των προστατευόμενων αγαθών. Η προστασία του προσωπικού, μέσω των ωρών ανάπαυσης, όσο θεμιτή και αναγκαία αν είναι, δεν μπορεί (και δεν πρέπει) να υπερβεί την αξία της ανθρώπινης ζωής που βρίσκεται σε κίνδυνο και να αποβεί σε βάρος της.

Επομένως, κατά τη γνώμη αυτή και σύμφωνα με όσα προεκτέθηκαν, η απάντηση που αρμόζει στο υποβληθέν ερώτημα είναι ότι, δύναται ο πλοίαρχος εμπορικού πλοίου να αναστείλει την ισχύ του προγράμματος ωρών ανάπαυσης και να απαιτήσει από ναυτικό να εκτελέσει στην εξαιρετική περίπτωση, μη υπάρχοντος άλλου μέσου διαθέσιμου, εργασία, προκειμένου να συντελεσθεί η επείγουσα διακομιδή ασθενούς από το ΕΚΑΒ, σύμφωνα με τις διατάξεις της ΥΑ 4β/Οικ. 9239/1994 (Β΄727). Σύμφωνα δε με την πρόσθετη επισήμανση της Προέδρου του Τμήματος Χρυσάφουλας Αυγερινού, εξυπακούεται ότι, στην περίπτωση αυτή, ο πλοίαρχος του εμπορικού πλοίου θα πρέπει, μόλις καταστεί δυνατό, να εξασφαλίσει τη χορήγηση επαρκούς περιόδου ανάπαυσης στους ναυτικούς.

**Απάντηση**

28. Σύμφωνα με τα προεκτεθέντα, στο ερώτημα που υποβλήθηκε το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (Τμήμα Δ΄) γνωμοδοτεί, κατά πλειοψηφία, ότι στα πλαίσια των διατάξεων των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 3 του π.δ/τος 106/2013 (Α' 138), δεν παρέχεται στον Πλοίαρχο εμπορικού πλοίου το δικαίωμα να αναστείλει την ισχύ του προγράμματος ωρών ανάπαυσης και να απαιτήσει από ναυτικό να εκτελέσει, για λόγους δημοσίου συμφέροντος και δημόσιας υγείας, ιδίως δε για τη διακομιδή ασθενών σύμφωνα με τις διατάξεις της υ.α. αριθ. Υ4β/ΟίΚ.9239/1994 (Β' 727), όπως ισχύει, όσες ώρες εργασίας απαιτούνται για τον σκοπό αυτό, εξασφαλίζοντας μόλις καταστεί δυνατό τη χορήγηση επαρκούς περιόδου ανάπαυσης.

**ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ****Αθήνα, 27- 10- 2020****Η Πρόεδρος του Τμήματος****Οι Εισηγήτριες**

  
 Χρυσάφουλα Α. Αυγερινού Βαΐα Παπακωνσταντίνου Αικατερίνη Χουρμούζη

**Αντιπρόεδρος Ν.Σ.Κ.****Πάρεδροι Ν.Σ.Κ.**

